



**SESSION DE PRINTEMPS 2015
RÉSOLUTIONS ADOPTÉES
(2015-I)**

Rotterdam, le 3 juin 2015

SESSION DE PRINTEMPS 2015

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES

(2015-I)

Rotterdam, le 3 juin 2015

SOMMAIRE

	Pages
I. Ouverture de la session plénière - Composition de la Commission Centrale - Adoption de l'ordre du jour	
Protocole 1 : Ouverture de la session – Composition de la Commission Centrale - Adoption de l'ordre du jour	1
Protocole 2 : Composition de la Chambre des Appels	1
II. Questions générales et juridiques	
Protocole 3 : Création et fonctionnement du Comité Européen pour l'élaboration de Standards dans le domaine de la Navigation Intérieure - CESNI	1
Protocole 4 : Coopération de la CCNR avec les organisations internationales.....	8
Protocole 5 : Manifestations commémoratives	8
Protocole 6 : Questions juridiques	8
III. Prescriptions pour les bâtiments utilisant le gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible	
Protocole 7 : Amendements du Règlement de police pour la navigation du Rhin par une prescription de caractère temporaire et du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin par une modification définitive.....	8
Protocole 8 : Poursuite des travaux d'élaboration d'un standard « liste de contrôle pour l'avitaillement en gaz naturel liquéfié » et aux amendements du Règlement de visite des bateaux du Rhin	31
IV. Aspects économiques	
Protocole 9 : Situation économique de la navigation rhénane	31
V. Patentes de batelier et équipages	
Protocole 10 : Amendements relatifs au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin – Modification des modèles des patentes du Rhin et de divers certificats de conduite et d'aptitude à la conduite au radar (Annexes D1, D5, D6 et A5 du RPN).....	53
Protocole 11 : Possibilité d'une reconnaissance des livres de bord d'États tiers – Amendement de l'article 3.13 et à l'annexe A1 du RPN et incorporation d'une annexe A 1a.....	69
Protocole 12 : Reconnaissance des attestations de connaissance de secteurs délivrées par des États tiers – Modification de l'arrangement administratif concernant le certificat de conduite et le certificat d'aptitude à la conduite au radar conclu avec le Ministère fédéral des transports, de l'innovation et de la technologie de la République d'Autriche	72

	Pages
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, 10.01 et 11.02 à 11.05)	75
Protocole 14 : Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Ancrage et utilisation de poteaux d'ancrage (article 7.03).....	76
Protocole 15 : Amendements définitifs du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Article 1.06 – Utilisation de la voie navigable – Article 11.01 – Dimensions maximales des bâtiments – Article 11.02 – Dimensions maximales des convois poussés et des formations à couple et suppression définitive des articles 11.03 et 11.05	80
Protocole 16 : Amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) par une prescription de caractère temporaire – Article 4.07 – AIS Intérieur et ECDIS Intérieur, article 12.01 – Obligation d'annonce et annexe 12 – Liste des catégories de bâtiments et de convois.....	89
VII. Prescriptions techniques des bateaux	
Protocole 17 : Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du Règlement de visite des bateaux du Rhin (articles 9.03, 9.15 et 9.20)	98
VIII. Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure	
Protocole 18 : Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure	99
IX. Questions relatives au Rhin en tant que voie navigable	
Protocole 19 : Ouvrage de prise d'eau pour le polder de l'embouchure de l'Elz (p.k. 261,250).....	99
Protocole 20 : Rénovation du nouveau pont autoroutier de Spire (p.k. 403,180)	105
Protocole 21 : Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2014-I-18).....	110
Protocole 22 : Evolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur à l'aval – Mouillage sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim – Plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 2014 (2014-I-19).....	115
X. Relevés d'actes de mise en vigueur par les États membres, de décisions des Comités et groupes de travail et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire	
Protocole 23 : Relevés d'actes de mise en vigueur par les États membres, de décisions des Comités et groupes de travail et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire.....	118

	Pages
XI. Budget et administration	
Protocole 24 : Budget pour 2016 du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans.....	193
Protocole 25 : Nomination du Commissaire aux comptes	193
Protocole 26 : Augmentation du seuil de passations de marché (article 1 ^{er} du Règlement)	193
Protocole 27 : Approbation du compte rendu de l'activité en 2014 de la Commission Centrale	195
 XII. Questions diverses	
Protocole 28 : Communiqué à la presse.....	204
Protocole 29 : Date de la prochaine session	204

RÉSOLUTIONS ADOPTÉES LORS DE LA SESSION DE PRINTEMPS 2015

PROTOCOLE 1

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 2

Composition de la Chambre des Appels

Résolution

La Commission Centrale,

sur proposition de la Chambre des Appels,

nomme Madame Bente BRAAT, Greffier de la Chambre des Appels.

Cette résolution prend effet au 1^{er} juillet 2015.

PROTOCOLE 3

Création et fonctionnement du Comité Européen pour l'élaboration de Standards dans le domaine de la Navigation Intérieure – CESNI

Résolution

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR),

désireuse de contribuer à l'adoption d'un commun accord de standards uniformes sur le Rhin et l'ensemble du réseau des voies d'eau intérieures de l'Union européenne aux fins :

- a) d'accroître la sécurité et la protection de l'environnement dans le cadre du transport fluvial,
- b) de promouvoir les métiers de la navigation intérieure et de renforcer l'attrait du secteur, et
- c) de faciliter les opérations de transport et de promouvoir le commerce international,

considérant qu'il paraît opportun à cet effet de charger un comité, doté de l'expertise et de la représentativité géographique nécessaires, d'élaborer des standards communs au Rhin et à l'ensemble du réseau des voies d'eau intérieures de l'Union européenne auxquels chaque réglementation dans le domaine de la navigation intérieure pourra renvoyer en vue de leur application uniforme,

considérant qu'il importe d'associer aux activités de ce comité les autorités compétentes des États membres de la CCNR et des États membres de l'Union européenne, ainsi que les organisations internationales, en particulier l'Union européenne et les organisations non gouvernementales de caractère international ayant une mission dans le domaine de la navigation intérieure,

rappelant l'Arrangement administratif conclu le 22 mai 2013 à Bruxelles entre le Secrétaire général de la CCNR et le Directeur général de la Direction générale de la Mobilité et des Transports de la Commission européenne,

rappelant l'exposé des motifs de la proposition de Directive du Parlement européen et du Conseil établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et abrogeant la directive 2006/87/CE du 10 septembre 2013, affirmant la volonté de la Commission européenne de voir ce comité mis en place,

décide de créer un Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le domaine de la Navigation Intérieure (« le comité »),

s'engage à tenir compte des standards dégagés par le comité lors de l'adoption de sa réglementation,

adopte le règlement intérieur ci-après pour le fonctionnement du comité,

déclare que l'article 44 ter de la Convention révisée pour la navigation du Rhin ne s'applique pas à ce comité,

charge le Secrétaire général de prendre des mesures d'exécution pour l'application de la présente résolution et en particulier d'assurer les services de secrétariat pour le comité susmentionné,

a l'intention de procéder à une évaluation du fonctionnement du comité et des procédures y ayant trait au plus tard d'ici la fin de l'année 2017.

La présente résolution entre en vigueur immédiatement.

Annexe

**Règlement intérieur du Comité Européen
pour l'élaboration de Standards dans le domaine de la Navigation Intérieure – CESNI**

Article 1er

Mission

Le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (ci-après « le comité ») est créé sous l'égide de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (ci-après « la CCNR »). L'article 44 ter de la Convention révisée pour la navigation du Rhin ne s'applique pas à ce comité. Il a pour mission en particulier :

- d'adopter des standards techniques dans différents domaines, notamment en ce qui concerne les bâtiments, les technologies de l'information et les équipages, auxquels les réglementations respectives au niveau européen et international, notamment celles de l'Union européenne (ci-après « l'UE ») et de la CCNR, se référeront en vue de leur application ;
- de délibérer sur l'interprétation et l'application uniformes desdits standards, sur les modalités d'application et de mise en œuvre des procédures y afférentes, sur les procédures d'échange d'informations ainsi que sur les mécanismes de contrôle entre les États membres ;
- de délibérer sur les dérogations et équivalences aux prescriptions techniques pour un bâtiment déterminé ;
- de délibérer sur des thèmes prioritaires concernant la sécurité de la navigation, la protection de l'environnement et d'autres domaines de la navigation intérieure.

Article 2

Composition

1. Le comité est composé d'experts des États membres de la CCNR et de l'UE. Les États membres de la CCNR et de l'UE (« les membres ») participent avec droit de vote à raison d'une voix par État.
2. L'UE, représentée par la Commission européenne, ainsi que les représentants d'organisations internationales dont la mission couvre les domaines concernés, peuvent participer aux travaux du comité en qualité d'observateurs, sans droit de vote.
3. Les experts suivants peuvent participer aux travaux du comité en qualité d'observateurs, sans droit de vote :
 - a) des représentants d'organisations non gouvernementales de caractère international agréées par le comité ;
 - b) des représentants d'États non membres de l'UE ou de la CCNR, sur invitation du comité ;
 - c) des représentants de sociétés de classification, sur invitation du comité ;
 - d) des experts individuels dans un domaine particulier, sur invitation du comité.

Article 3

Présidence

1. Le comité élit son président et son vice-président parmi les experts de ses membres.
2. La présidence et la vice-présidence sont assurées pour des mandats de deux ans.
3. Le vice-président assure la présidence en cas d'empêchement du président ou de vacance de la fonction de président. En l'absence du président et du vice-président lors d'une réunion donnée, le comité désigne le président de ladite réunion parmi les membres présents.

Article 4

Secrétariat

Le Secrétariat de la CCNR est chargé d'assurer les fonctions suivantes :

- préparation des réunions du comité en vue de garantir leur bon déroulement ;
- mise à disposition de recherches, d'analyses, d'études préparatoires et d'études d'impact, selon les besoins ;
- tenue d'une liste des représentants des membres et observateurs visés à l'article 2 ;
- mise à disposition de l'assistance logistique nécessaire pour l'organisation des réunions du comité et de ses groupes de travail, y compris la traduction de documents et la mise à disposition de services d'interprétation dans les langues de travail du comité ;
- tenue d'une page Internet dédiée, sur laquelle peuvent être consultées des informations relatives au comité ;
- réalisation d'autres tâches susceptibles d'être nécessaires pour assurer le bon fonctionnement du comité.

Article 5

Réunions

1. Sur la demande du président, le secrétariat convoque les réunions du comité au moins une fois par an, ou à toute autre fréquence décidée par le comité.
2. Une réunion extraordinaire est convoquée par le président à la demande d'au moins cinq membres.
3. Le comité peut décider de se réunir uniquement en présence de représentants des membres et de l'UE, représentée par la Commission européenne, ainsi que des représentants des organisations internationales visées à l'article 2, paragraphe 2.
4. Le comité se réunit habituellement à Strasbourg. Il peut se réunir ailleurs, si un membre ou une autre institution propose d'accueillir la réunion.
5. Les frais des membres ainsi que des observateurs visés à l'article 2, paragraphe 3, lettres a), b) et d), qui participent à une réunion du comité ou de ses groupes de travail sont remboursés conformément aux règles appliquées par la Commission européenne, dans les limites de l'accord de financement visé à l'article 11, paragraphe 1.

Article 6

Programme de travail

Le comité adopte son programme de travail pour une période pluriannuelle sur la base d'orientations stratégiques proposées qui sont préparées par le secrétariat de la CCNR et par la direction compétente de la Commission européenne. Le programme de travail décrit les travaux à réaliser et comporte des indications générales relatives aux échéances à respecter, à l'organisation des activités et aux ressources nécessaires pour la réalisation des travaux. Il précise les priorités et énonce tout besoin en recherches, analyses, études préparatoires ou études d'impact appropriées.

Article 7

Langues de travail

Les langues de travail du comité sont l'allemand, l'anglais, le français et le néerlandais.

Article 8

Groupes de travail

Le comité peut établir tout groupe de travail permanent ou temporaire qu'il juge nécessaire pour l'exécution de son programme de travail pluriannuel.

Article 9

Prise de décisions

1. Le comité adopte les standards à l'unanimité des voix des membres présents à la réunion.
2. Le comité s'attache à parvenir à un consensus sur la décision d'inscrire des projets de standard à l'ordre du jour pour adoption. En l'absence de consensus, le comité prend la décision à ce sujet à la majorité de deux-tiers des voix des membres présents à la réunion.
3. Le comité prend des décisions sur tout sujet autre que ceux visés aux paragraphes 1 ou 2 à la majorité simple des voix des membres présents à la réunion.

Article 10

Publication des standards

1. Chaque version d'un standard est dotée d'un numéro de référence unique par le Secrétaire général de la CCNR, puis est répertorié et publié d'une manière appropriée dans les langues de travail du comité.
2. Pour chaque version d'un standard, le comité propose une date d'entrée en vigueur, afin de garantir autant que possible son application simultanée sur le Rhin et l'ensemble du réseau des voies d'eau intérieures de l'UE.

3. Le Secrétaire général de la CCNR communique chaque version d'un standard adopté aux membres, à la direction compétente de la Commission européenne et aux organisations internationales dotées de pouvoirs réglementaires, assortie de la date recommandée pour son entrée en vigueur. Le standard adopté est publié sur la page Internet du comité.
4. L'adoption de standards par le comité ne préjuge pas de leur mise en œuvre par la CCNR, l'UE, les États membres de la CCNR ou les États membres de l'UE, qui demeurent libres d'y faire référence ou non dans leurs réglementations respectives. Les standards adoptés ne sont pas contraignants en soi.

Article 11

Financement des travaux du comité

1. Les fonds nécessaires pour assurer le fonctionnement approprié du comité font l'objet d'un accord de financement pluriannuel entre la CCNR et la Commission européenne.
2. Le Secrétaire général de la CCNR suspend intégralement ou partiellement les activités du comité si les fonds disponibles de l'UE sont insuffisants et il informe le comité, la CCNR et la Commission européenne de sa décision.

Article 12

Amendement du Règlement intérieur du Comité et adoption de règles internes

1. La CCNR consulte le comité à propos de tout amendement au présent règlement intérieur qu'elle envisage d'adopter.
 2. Sur la proposition du secrétariat, le comité peut adopter toute règle interne conforme au présent règlement intérieur.
-

Déclaration de la délégation allemande relative à la résolution 3

conformément à l'article 15, 1^{er} paragraphe, du Règlement intérieur de la CCNR

L'Allemagne salue le principe de la création du CESNI. Elle estime toutefois trop compliquée la procédure de coordination de l'UE prévue à présent et n'y est pas favorable pour des raisons juridiques. L'Allemagne ne considère pas que le CESNI constitue une organisation internationale et par extension une "instance" au sens de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE. Le CESNI n'est pas un comité de la CCNR et, de ce fait, n'est pas non plus une partie constitutive d'une organisation internationale. En outre, fait défaut une décision de plusieurs Parties portant création de ce comité, par laquelle le CESNI serait établi en tant qu'organisation internationale autonome. L'arrangement administratif du 22 mai 2013, conclu entre le Secrétaire général de la CCNR et la Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne, ne convient pas à cet effet. Tel est le cas aussi pour la résolution approuvée aujourd'hui, qui ne fait que refléter le processus interne d'agrément des volontés au sein de la CCNR. Le CESNI est plutôt un organe *sui generis* qui s'apparente à un groupe de travail du Conseil de par sa composition, car à côté des États membres de l'UE, la Suisse est le seul non-membre de l'UE à bénéficier du droit de vote. De ce point de vue est inappropriée la fixation d'une position définitive de l'UE en amont ou pendant des processus de décision encore en cours au sein du CESNI.

L'Allemagne estime également qu'il est inopportun que tous les États membres de l'UE décident, par le biais de la coordination au sein de l'UE, du vote de quatre États membres, qui plus est dans le domaine de la navigation intérieure, qui ne revêt aucune importance pour de nombreux États membres. Ceci expose au risque de voir des États membres de l'UE participer à la coordination au sein de l'UE, alors qu'ils souhaitent être exclus du champ d'application des réglementations européennes applicables à la navigation intérieure, dont la teneur sera de surcroît largement influencée par le CESNI (par ex. le champ d'application de la nouvelle rédaction de la directive technique 2006/87/CE). Enfin, contrairement à d'autres organisations internationales telles que l'OMI ou l'OACI, il n'existe au sein de la CCNR aucun risque de voir les États membres de l'UE mis en minorité des voix ou que les intérêts de l'UE ne soient pas considérés de manière appropriée. La Commission européenne exerce de manière significative son influence lors de l'établissement du programme de travail du CESNI et participe de ce fait à la décision sur les thèmes à traiter par le CESNI et sur les orientations à retenir à cet effet.

Il résulte de ces éléments que l'Allemagne ne peut donner son approbation pour le concept prévu. Dans le souci d'éviter néanmoins une paralysie de l'activité réglementaire, l'Allemagne a par conséquent décidé d'opter pour l'abstention.

PROTOCOLE 4

Coopération de la CCNR avec les organisations internationales

Pas de résolution.

PROTOCOLE 5

Manifestations commémoratives

Pas de résolution.

PROTOCOLE 6

Questions juridiques

Pas de résolution.

PROTOCOLE 7

Prescriptions pour les bâtiments utilisant le gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible

Amendements du Règlement de police pour la navigation du Rhin par une prescriptions de caractère temporaire et du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin par une modification définitive

1. Actuellement, la navigation intérieure européenne utilise presque exclusivement le gasoil en tant que combustible. L'Union européenne (UE) ainsi que les États membres de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) souhaitent introduire en navigation intérieure des carburants alternatifs à l'instar d'autres modes de transport. Dans le cadre de différents projets de recherche et de développement nationaux et européens, le gaz naturel liquéfié (GNL) a été identifié comme étant parfaitement approprié pour la navigation intérieure compte tenu de son coût peu élevés par unité d'énergie, de sa densité énergétique élevée et de sa combustion par principe respectueuse de l'environnement et du climat. Dans la présente résolution, on entend par gaz naturel liquéfié (GNL) du gaz naturel qui a été liquéfié en le refroidissant à une température de – 161 °C.
2. La CCNR est favorable à l'introduction du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible de substitution pour la navigation intérieure. Dans sa Vision 2018, elle stipule : "Les innovations en faveur de carburants alternatifs et d'énergies alternatives, notamment le gaz naturel liquéfié (GNL), sont encouragées dans le respect des conditions de sécurité."
3. Par rapport au gasoil, l'utilisation du gaz naturel (comme par exemple le gaz naturel liquéfié (GNL)) comme combustible présente un risque de sécurité accru, raison pour laquelle, à l'instar d'autres combustibles ayant un point d'éclair de 55 °C ou inférieur, l'utilisation de toute forme de gaz naturel est actuellement interdite dans la navigation intérieure rhénane et européenne. Afin de déterminer s'il est possible d'utiliser le gaz naturel liquéfié (GNL) en toute sécurité, la CCNR a autorisé temporairement son utilisation à bord de quinze bateaux, sous réserve que ceux-ci observent de nombreuses exigences techniques et opérationnelles. A cet effet, elle a formulé pour ces bateaux des recommandations au sens de l'article 2.19, chiffre 3, du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR). Cinq de ces quinze bateaux sont actuellement exploités. Les rapports d'évaluation régulièrement soumis par les exploitants de ces bateaux ont permis de conclure que l'utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible est possible en toute sécurité en navigation intérieure, à condition que soient observées des exigences spéciales concernant la construction et l'exploitation des bateaux ainsi que des exigences concernant la formation de leurs équipages.

4. La CCNR a par conséquent décidé d'amender ses règlements afin d'autoriser désormais l'utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) sous réserve que soient observées certaines exigences. Afin de faire aboutir dans les meilleurs délais les travaux nécessaires pour l'amendement des règlements en vue de l'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL), la CCNR n'examinera qu'à une date ultérieure la possibilité d'utiliser d'éventuels autres carburants de substitution.
5. En raison de la complexité technique de l'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL) et de ses implications étendues pour la navigation intérieure, la CCNR a estimé nécessaire d'associer étroitement à ces travaux la profession de la navigation intérieure et les experts techniques qui possèdent déjà une expérience avec l'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL). Pour l'élaboration des amendements du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR), la CCNR a bénéficié de l'expertise d'un groupe d'experts appuyé par le projet de recherche européen « LNG Masterplan for Rhine-Main-Danube ». Pour l'élaboration du complément à incorporer au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) des contributions ont été apportées à la fois par des centres de formation et par des représentants expérimentés de la profession de la navigation. Pour l'élaboration des compléments très étendus et complexes à incorporer au RVBR, la CCNR a bénéficié de l'appui du groupe d'experts établi par la délégation néerlandaise pour les prescriptions techniques relatives au gaz naturel liquéfié (GNL). Les propositions de modifications des règlements, une fois consolidées, ont également été présentées aux associations des secteurs économiques concernés ainsi qu'à des experts d'administrations, de sociétés de classification et d'autres institutions dans le cadre d'une audition. Les participants à cette audition ont globalement approuvé les propositions. Leurs observations supplémentaires formulées à cette occasion ont été prises en compte par les organes compétents de la CCNR au cours de la procédure de décision qui a suivi.
6. La délégation néerlandaise a présenté les études d'impact réalisées à son initiative sur les modifications et compléments proposés pour les règlements de la CCNR. Ces études sont globalement favorables à la mise en œuvre des propositions.
7. Le RPNR sera complété notamment par l'incorporation de prescriptions concernant
 - la signalisation des bâtiments qui utilisent du gaz naturel liquéfié (GNL),
 - l'éclusage des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL),
 - la garde et la surveillance,
 - l'avitaillement de gaz naturel liquéfié (GNL).Les prescriptions relatives à l'avitaillement exigent que soit complétée une liste de contrôle. Cette liste de contrôle est en cours d'élaboration et sera autant que possible identique à la liste de contrôle qui a été élaborée pour l'avitaillement de gaz naturel liquéfié (GNL) dans les ports maritimes. Il est prévu que cette liste de contrôle soit publiée en octobre 2015 en tant que standard de la CCNR dans les langues de la navigation rhénane et en langue anglaise. Une obligation d'annonce spécifique est également prévue pour les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible. Les prescriptions correspondantes figurent dans la résolution distincte de la CCNR relative à la nouvelle rédaction de l'article 12.01 du RPNR "Obligation d'annonce".
8. Dans le RPN est prévue l'incorporation d'un nouveau chapitre 4bis « dispositions complémentaires relatives à l'expertise des membres d'équipage de bateaux utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible ». Ce chapitre comporte notamment des prescriptions
 - stipulant que le conducteur et les membres d'équipages intervenant dans la procédure d'avitaillement sont soumis à une obligation d'expertise, laquelle doit être justifiée par une attestation, et
 - fixant la teneur des formations et des examens.
9. Le RVBR sera complété par un chapitre 8ter comportant des dispositions particulières pour les bâtiments munis de systèmes de propulsion ou de systèmes auxiliaires utilisant des combustibles dont le point d'éclair est inférieur ou égal à 55 °C et par une annexe T consacrée au gaz naturel liquéfié (GNL). Les travaux nécessaires à cet effet sont très avancés mais ne sont pas encore achevés en raison de leur grande complexité.

10. Les amendements du RVBR ne pourront être adoptés qu'en automne 2015. Il est néanmoins opportun que la CCNR adopte d'ores et déjà les amendements du RPNR et du RPN, étant donné que quelques bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible sont déjà en service sur la base de recommandations et que leur nombre augmentera au cours des mois à venir.
11. Il est probable que le nombre des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible augmente au cours des prochaines années. Ceci permettra de tirer des enseignements supplémentaires et d'adapter les règlements de la CCNR en conséquence s'il y a lieu. Il convient de compléter le RPNR dans les meilleurs délais, étant donné que subsiste actuellement un vide juridique qu'il y a lieu de combler rapidement. La formation des membres d'équipage a été prise en compte dans les recommandations au sens du RVBR, de sorte qu'il n'existe aucun vide juridique sur ce point et qu'un délai d'un an permette à la profession et aux centres de formation de se préparer aux modifications.
12. La Commission européenne a salué les travaux de la CCNR visant à établir un cadre juridique pour l'utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) en navigation intérieure et a fait part de son intention de reprendre autant que possible les modifications et compléments prévus pour les règlements de la CCNR dans les réglementations européennes correspondantes.
13. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) et des études d'impact réalisées par la délégation néerlandaise sont présentés ci-après.

I. Amendement du Règlement de police pour la navigation du Rhin

Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés

L'annexe 1 de la présente résolution vise à amender le RPNR avec des prescriptions pour les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible. En effet, ces bâtiments présentent des risques spécifiques liés au type de combustible. Afin d'assurer un niveau de sécurité équivalent avec celui des bâtiments utilisant du gazole comme combustible, des prescriptions particulières ont été formulées pour l'exploitation des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible lorsqu'ils naviguent sur le Rhin.

Alternatives éventuelles aux amendements envisagés

Des alternatives sont possibles pour plusieurs modifications du RPNR proposées dans l'annexe 1.

La définition de la marque d'identification peut faire l'objet de plusieurs variantes. Ainsi, la marque d'identification « LNG » pourrait être portée sur les réservoirs à combustible. Mais cette solution n'est pas satisfaisante car les réservoirs à combustible peuvent aussi se trouver sous le pont. Par ailleurs, la hauteur des lettres pourrait être significativement plus grande que les 20 cm prévus (de l'ordre de 1 mètre). Toutefois, l'objet de cette signalisation est d'informer les personnes devant monter à bord que ce bâtiment utilise du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible. La taille de 1 mètre est donc inutilement grande pour cet objectif. Cette taille risquerait également de susciter inutilement l'inquiétude des riverains de la voie d'eau comme cela a pu être constaté. Cette même crainte n'existe pas lorsqu'il s'agit de bâtiments transportant des matières dangereuses.

Il serait possible de prescrire que les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) ne soient pas éclusés avec les bateaux à passagers. Cette prescription existe pour les bâtiments transportant des matières dangereuses d'après l'article 6.28 de la rédaction actuelle du RPNR. Cette hypothèse a été discutée par le groupe d'experts consulté dans l'élaboration de ces prescriptions. Il a estimé que si des dispositions étaient prises pour éviter tout rejet de gaz naturel liquéfié (GNL) durant l'éclusage, les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) pouvaient être éclusés avec d'autres bâtiments sans diminuer le niveau de sécurité.

De même, il serait envisageable que la présence d'une garde à bord pour un bâtiment en stationnement consommant du gaz naturel liquéfié (GNL) ne soit pas requise. L'alternative serait de prescrire, conformément à la rédaction actuelle de l'article 7.08 du RPNR, une surveillance. Cette alternative n'a pas été retenue. En effet, en cas d'augmentation de la pression dans le réservoir à combustible, la soupape de surpression rejeterait du gaz naturel dans l'atmosphère. D'une part, ce rejet doit être évité car le gaz naturel contient essentiellement du méthane, un gaz à effet de serre. D'autre part, en cas de dysfonctionnement de la soupape de surpression ou du système de GNL, des risques pour les personnes et l'environnement, ou le bâtiment lui-même ne pourraient être exclus. Aussi, le groupe d'experts a préconisé la présence d'une garde à bord. Une surveillance est en revanche possible lorsque plusieurs conditions sont réunies : lorsque du gaz naturel liquéfié (GNL) n'est pas consommé et lorsque les données du système de GNL sont surveillées à distance, le groupe d'experts a estimé que la garde à bord n'est pas nécessaire si de surcroît, la surveillance est effectuée par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin.

Les chiffres 7 et 9 de l'amendement proposé en annexe 1 introduisent dans les nouveaux articles 8.11 et 15.07 du RPNR des prescriptions relatives à l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL). Certaines de ces prescriptions seront reprises dans la liste de contrôle de l'avitaillement. L'alternative serait donc de ne pas formuler de prescriptions relatives à l'avitaillement dans le RPNR. Le groupe d'experts a toutefois indiqué que l'avitaillement était le moment qui comporte le plus de risque. Aussi, les prescriptions les plus importantes pour la sécurité de l'exploitation ont été reprises dans le RPNR, même si elles pourraient également figurer dans la liste de contrôle pour l'avitaillement. Cette façon de procéder avait aussi été retenue pour les prescriptions en matière de protection de l'environnement lors de l'adoption de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure.

Conséquences de ces amendements

L'amendement proposé en annexe 1 modifie plusieurs articles de la rédaction actuelle du RPNR. Il introduit également de nouveaux articles.

Le chiffre 2 de l'amendement complète la rédaction actuelle de l'article 1.01 en définissant des concepts utilisés pour les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible.

Le chiffre 3 de l'amendement vise à compléter la liste prévue à l'article 1.10 des documents devant être à bord, notamment les attestations nécessaires. La nouvelle rédaction prévoit qu'un manuel d'exploitation et un dossier de sécurité soient à bord. Ces deux documents permettent respectivement à l'équipage d'exploiter et d'entretenir correctement un bâtiment utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL), et de prévoir les tâches de l'équipage en cas d'incendie ou d'accident. Par ailleurs, comme l'exploitation de ces bâtiments présente des risques spécifiques, l'amendement introduit l'obligation d'avoir à bord des attestations spéciales justifiant de l'expertise du conducteur et des membres d'équipage intervenant dans la procédure d'avitaillement.

Le chiffre 4 de l'amendement introduit un nouvel article 2.06 qui prescrit une marque d'identification pour les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL). En effet, il est important qu'en cas de d'accident, les services de secours puissent constater, dès leur intervention sur le bâtiment, qu'il s'agit d'un bâtiment utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL). C'est pourquoi le chiffre 4 de l'amendement prévoit que ces bâtiments porteront une marque d'identification avec la mention « LNG », placée à un endroit clairement visible dès que l'on pénètre sur le bâtiment. (Cette mention LNG est identique pour les différentes versions linguistiques.) Cette marque d'identification et ses dimensions ont été présentées lors de l'audition des organisations agréées où la profession était représentée. Elle a été jugée comme un bon compromis entre une signalisation visible et la nécessité d'une certaine discrétion pour ne pas entraîner des inquiétudes infondées de la part des riverains de la voie d'eau. Le chiffre 12 de l'amendement complète l'annexe n° 3 du RPNR relative à la signalisation des bâtiments avec cette nouvelle marque d'identification.

L'article 6.28 de la rédaction actuelle du RPNR est complété par le chiffre 5 de l'amendement avec des prescriptions applicables aux bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible lorsqu'ils passent dans des écluses. En effet, les écluses sont des milieux confinés et on ne peut écarter la présence d'une source d'inflammation en cas d'éclusage commun, par exemple avec des bateaux à passagers. Il est donc nécessaire de s'assurer que pendant l'éclusage, il ne peut y avoir de rejet de gaz naturel pour éviter tout risque d'incendie. Un éclusage indépendant n'a pas été jugé nécessaire par les groupes d'experts consultés spécifiquement sur ce point.

L'article 7.08 de la rédaction actuelle du RPNR prescrit pour certains bâtiments dans certains cas de figure une garde opérationnelle et dans tous les cas une surveillance. Le chiffre 6 de l'amendement étend ces prescriptions relatives à la garde aux bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible. La garde de ces bâtiments doit être assurée par un membre de l'équipage titulaire d'une attestation justifiant de l'expertise dans l'utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible. Toutefois, lorsque du gaz naturel liquéfié (GNL) n'est pas consommé (le rejet de gaz naturel par la soupape de surpression n'est pas assimilé à de la consommation) et que les données d'exploitation du système de GNL sont surveillées à distance, alors seule une surveillance est nécessaire sous réserve qu'elle soit assurée par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin.

De l'avis des experts consultés, l'avitaillement est le moment présentant le plus de risques dans l'exploitation d'un bâtiment utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible. Aussi, les chiffres 7 et 9 de cet amendement proposent de compléter le RPNR avec deux nouveaux articles qui formulent des prescriptions en matière d'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL). Ces prescriptions concernent l'opération d'avitaillement et la sécurité du personnel pendant l'avitaillement. Les prescriptions relatives à la sécurité à bord ont été regroupées dans le nouvel article 8.11. Les prescriptions relatives à l'avitaillement figurent dans le nouvel article 15.07. Cet article définit les principales conditions qui doivent être remplies lors d'un avitaillement pour que la sécurité soit assurée. Il prévoit notamment qu'une liste de contrôle d'avitaillement soit remplie avant que l'avitaillement ne débute. Le nouvel article 15.07 prévoit également que pendant l'avitaillement, le bâtiment à avitailler porte deux panneaux. L'un des panneaux informe les autres bâtiments de l'interdiction de stationner à moins de 10 m du bâtiment à avitailler. L'autre panneau demande d'éviter la création de remous. Ceci permet d'éloigner les autres bâtiments d'une vingtaine de mètres de la prise de raccordement de l'avitaillement entre le bâtiment à avitailler et la station d'avitaillement. Cette distance a été préconisée par le groupe d'experts consulté dans le cadre de l'élaboration de ces prescriptions.

Conséquences d'un rejet des amendements proposés

Il serait possible de renoncer à ces amendements au RPNR. Toutefois, le texte actuellement en vigueur ne prévoit aucune prescription spécifique pour les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible. A la lecture des études d'impact, on peut conclure que l'utilisation de ce combustible est amenée à se développer. L'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL) présente des risques spécifiques. En l'absence de prescriptions qui minimisent ces risques, le haut niveau de sécurité de la navigation rhénane pourrait ne plus être garanti. Par ailleurs, un cadre réglementaire stabilisé contribue à donner de la visibilité à la profession, mais aussi à favoriser le développement harmonieux de la technologie du gaz naturel liquéfié (GNL). Le moment semble donc opportun pour introduire des prescriptions.

Résultats des études d'impact relatives aux prescriptions de police pour bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible

a) Aperçu des parties intéressées

Les parties interrogées sont la profession (UENF, OEB), les autorités et les autres parties intéressées. Ces parties ont été invitées à s'exprimer lors d'une audition organisée le 2 février 2015. Elle a globalement approuvé le projet de prescriptions. Elle estime que les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) ne doivent pas avoir de prescriptions nautiques qui divergent significativement des bâtiments utilisant du gazole comme combustible. A ce titre, elle souhaite que la marque d'identification reste de taille mesurée. La profession estime utile des prescriptions spécifiques lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL).

b) Coûts pour la profession

Les principaux coûts pour les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible sont l'investissement pour la construction ou la transformation d'un bateau existant. Ce coût de transformation est de l'ordre du million d'euros. Les investissements supplémentaires que représentent les panneaux prévus par l'amendement au RPNR ne sont donc pas significatifs.

Le principal coût généré par ces prescriptions vient des prescriptions lors de l'avitaillement : la nécessité de remplir une liste de contrôle avant l'avitaillement et l'interdiction de naviguer, de charger ou de décharger pendant l'avitaillement. L'étude d'impact de la délégation néerlandaise estime qu'un bâtiment qui doit s'avitailer en gaz naturel liquéfié (GNL) est donc à l'arrêt 4 heures de plus qu'un bâtiment qui doit s'avitailer en gazole. L'étude d'impact réalisée estime que dans les faits ces 4 heures se répartissent de façon égale entre le temps lié au traitement administratif et le temps lié à l'avitaillement. Ceci conduit à un surcoût de 480 € à 2860 € par avitaillement en fonction des caractéristiques du bâtiment. Par ailleurs, compte tenu des développements technologiques actuels, les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible naviguant actuellement sur le Rhin doivent avitailer environ 1,5 fois plus souvent que les bâtiments comparables utilisant le gazole comme combustible.

La présence d'une garde à bord lors du stationnement peut également générer un surcoût, sauf si cette garde est déjà imposée par une autre réglementation (transport de matière dangereuse par exemple).

c) Utilité pour la profession

L'utilité pour la profession de ces prescriptions amendant le RPNR réside dans le maintien d'un haut niveau de sécurité de la navigation rhénane. Ceci favorisera le développement d'une technologie promue par une partie de la profession.

Par ailleurs, l'avitaillement est le moment présentant le plus de risques dans l'exploitation d'un bâtiment utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible. Les chiffres 8 et 9 de l'amendement introduisent des prescriptions spécifiques lors de l'avitaillement. L'obligation du remplissage d'une liste de contrôle avant de débiter l'avitaillement est prévue. Ceci facilitera pour la profession l'identification des risques pendant l'avitaillement.

d) Coûts et avantages pour les pouvoirs publics (et éventuellement pour l'utilisateur)

Pour la société en général, l'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL) comme carburant conduit à une réduction des émissions de polluants (particules et oxydes d'azote notamment) dans l'environnement.

Pour les autorités, le coût administratif pourrait augmenter du fait du nombre supplémentaire de bâtiments relevant d'une obligation d'annonce, mais aussi des contrôles du respect de ces prescriptions spécifiques. Ce coût dépendra de la vitesse d'augmentation de la flotte de bâtiment utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible.

Enfin, en cas d'accident, l'obligation d'annonce et la marque d'identification permettront aux autorités et aux forces de secours de localiser rapidement le bâtiment et d'être informées avant de monter à bord.

II. Amendement du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin

Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés

L'annexe 2 au présent projet de résolution vise à compléter le RPN par l'incorporation d'exigences particulières relatives à la formation des membres d'équipage de bateaux utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible.

Ce complément doit contribuer à garantir la sécurité et le bon ordre de la navigation intérieure et l'utilisation sûre du GNL comme combustible.

Alternatives éventuelles aux amendements proposés

Des alternatives aux amendements proposés ont été analysées :

- Membres d'équipage :

Concernant les membres d'équipage qu'il est prévu de soumettre à l'obligation d'expertise ont été analysées trois alternatives, qui ont été jugées insuffisantes ou excessives. L'alternative prévoyant que seul le conducteur du bateau soit soumis à l'obligation d'expertise a été jugée insuffisante et rejetée. Tel a été le cas aussi pour l'alternative prévoyant que, outre le conducteur, un seul autre membre quelconque de l'équipage soit soumis à cette obligation.

L'alternative prévoyant que tous les membres d'équipage soient soumis à l'obligation d'expertise, comme le prévoient actuellement les recommandations au sens du RVBR, a été jugée excessive.

- Durée de validité

La durée de validité de l'attestation relative à l'expertise a été alignée sur celle prévue par des règlements en vigueur (notamment le RPN et l'ADN). La durée de 2,5 ans prévue à ce jour dans les recommandations au sens du RVBR est portée à 5 ans.

- Stage de recyclage / prolongation par l'autorité
Concernant les conditions pour la prolongation de l'attestation relative à l'expertise s'offraient les possibilités suivantes :
 - o soumettre tous les titulaires d'une attestation à l'obligation de suivre une nouvelle fois la formation et de repasser l'examen. Ceci aurait abouti à des règles nettement plus restrictives que celles applicables pour les qualifications supplémentaires existantes, sans que cela ne semble nécessaire du point de vue de la sécurité ;
 - o exonérer de l'obligation de suivre une nouvelle fois la formation les titulaires d'une attestation qui justifient d'un temps de navigation suffisant à bord d'un bateau utilisant du GNL comme combustible. Cette approche visait notamment à tenir compte de l'importance de l'expérience pratique, soulignée par la profession au cours de l'audition organisée le 2 février 2015. Cette exonération paraissait toutefois insuffisante pour les titulaires de l'attestation qui n'auraient pas le temps de navigation requis à bord d'un bateau utilisant du GNL comme combustible;
 - o soumettre tous les titulaires à l'obligation de suivre un stage de recyclage assorti d'un examen. Cette alternative n'aurait pas permis de prendre en compte l'expérience pratique.

Conséquences des amendements proposés

Pour les bateaux utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible, l'article 4bis.01 soumet à l'obligation d'expertise à la fois le conducteur et les membres d'équipage qui participent à la procédure d'avitaillement. Le champ d'application couvre à la fois les bateaux de navigation intérieure, les navires de mer et les engins flottants, les bacs étant exclus. L'obligation d'expertise est introduite pour les membres d'équipage qui participent à la procédure d'avitaillement parce que, de l'avis des experts, cette procédure présente des risques particuliers. En outre, le conducteur est soumis à l'obligation d'instruire tous les membres d'équipage.

C'est pourquoi, outre le conducteur, il est prévu de soumettre aussi à l'obligation d'expertise les membres d'équipage qui participent à la procédure d'avitaillement. Les autres membres d'équipage sont instruits par le conducteur.

Les articles 4bis.02, 4bis.04, 9.05 et l'annexe E1 fixent que l'expertise doit être justifiée par une attestation dont la durée de validité est de cinq ans. Une prolongation est possible si peuvent être justifiés des temps de navigation suffisants à bord d'un bateau utilisant du GNL comme combustible ou, si tel n'est pas le cas, par la participation à un stage de recyclage. En outre est ouverte la possibilité que les membres d'équipage déjà formés et qui ont fait route à bord d'un bateau utilisant du GNL comme combustible obtiennent une attestation de l'autorité d'une durée de validité de cinq ans.

L'article 4bis.03 et l'annexe E2 fixent la forme et la teneur de la formation et du stage de recyclage. Une importance particulière est accordée à la justification des compétences acquises. Ainsi, la formation comportera à la fois une partie théorique et une partie pratique et devra s'achever par un examen. La teneur théorique de la formation vise à assurer la transmission de connaissances de base suffisantes et a fait l'objet d'adaptations à cet effet après la consultation d'experts. Les instituts de formation demeurent libres de délivrer la partie pratique de la formation à bord d'un bateau utilisant du GNL comme combustible ou dans une installation appropriée à terre (ou une combinaison des deux).

L'article 4bis.05 porte sur les compétences : les autorités compétentes des États membres de la CCNR procéderont à l'agrément des instituts de formation ainsi que des formations et stages de recyclage suivant des critères uniformes. Ces critères figureront dans les instructions de service.

Les instituts de formation sont compétents pour l'organisation des formations, des stages de recyclage et des examens. En fonction de la décision de l'État membre, la délivrance des attestations sera assurée directement par l'institut de formation ou par l'autorité compétente.

La CCNR publie sous forme électronique les listes des autorités compétentes, ainsi que des instituts de formation, des formations et des stages de recyclage agréés.

Conséquences d'un rejet des amendements proposés

L'utilisation du GNL en tant que combustible présente des risques particuliers. La garantie de la sécurité et du bon ordre de la navigation intérieure dépend aussi dans une large mesure des compétences de l'équipage.

Étant donné qu'il s'agit de compétences liées à la sécurité que l'équipage ne possède pas encore en raison des nouveaux développements, une formation et un examen ciblés sont nécessaires.

Le fait d'assurer dès à présent la sécurité juridique permet notamment à la profession et aux instituts de formation de se préparer à cette modification et de ne plus dépendre de décisions prises au cas par cas dans le cadre de recommandations au sens du RVBR.

Un rejet en soi de l'amendement du RPNR soulèverait des questions fondamentales en liaison avec la poursuite de l'introduction du gaz naturel liquéfié (GNL) en tant que combustible et son encouragement. Or, l'intention déclarée de la CCNR est de promouvoir cette technologie et de continuer d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation intérieure en complétant les règlements.

Résolution

La Commission Centrale,

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

sur la base des connaissances et enseignements acquis lors de l'utilisation à titre d'essai de gaz naturel liquéfié (GNL) en navigation rhénane,

après avoir consulté les associations professionnelles concernées ainsi que des experts des sociétés de classification et d'autres institutions,

tenant compte des initiatives correspondantes menées de l'Union européenne et en concertation avec les services compétents de la Commission européenne,

souhaitant promouvoir les innovations en navigation intérieure par l'adaptation des règlements de la CCNR,

afin de permettre à la navigation intérieure rhénane et européenne d'utiliser le gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible de substitution,

consciente du fait qu'une utilisation durable du gaz naturel liquéfié (GNL) nécessite un cadre juridique exhaustif et fiable permettant de préserver le niveau de sécurité élevé qui règne actuellement en navigation intérieure,

convaincue que des réglementations transparentes, fiables et tenant compte de la pratique encouragent les investissements en faveur de la navigation intérieure,

adopte les amendements du Règlement de police pour la navigation du Rhin et du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin annexés à la présente résolution.

L'amendement figurant à l'annexe 1 sera en vigueur du 1^{er} décembre 2015 au 30 novembre 2018.

L'amendement figurant à l'annexe 2 sera en vigueur à partir du 1^{er} juillet 2016.

Annexes

Annexe 1 : Modification du Règlement de police pour la navigation du Rhin

Annexe 2 : Modification définitive du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin

Modification du Règlement de police pour la navigation du Rhin

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

a) *Les indications relatives au chapitre 2 sont complétées par l'indication suivante :*

« Article 2.06 : Marque d'identification des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible »

b) *Les indications relatives au chapitre 8 sont complétées par l'indication suivante :*

« Article 8.11 : Sécurité à bord des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible »

c) *Après l'indication relative à l'article 15.06 est insérée l'indication suivante relative à l'article 15.07 :*

« Article 15.07 : Obligation de vigilance lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) »

d) *L'indication existante relative à l'article 15.07 devient l'indication relative à l'article 15.08.*

e) *L'indication existante relative à l'article 15.08 devient l'indication relative à l'article 15.09*

2. *A l'article 1.01 sont ajoutées les lettres ad), ae) et af) suivantes :*

« ad) "système de GNL" ensemble des éléments du bâtiment qui peuvent contenir du gaz naturel liquéfié (GNL) ou du gaz naturel, telles que les moteurs, les réservoirs à combustible et les tuyauteries d'avitaillement ;

ae) "zone d'avitaillement" la zone située dans un rayon de 20 m autour de la prise de raccordement pour l'avitaillement ;

af) "gaz naturel liquéfié (GNL)" un gaz naturel qui a été liquéfié en le refroidissant à une température de - 161 °C. »

3. *L'article 1.10, chiffre 1, est modifié comme suit :*

a) *La lettre ac) est rédigée comme suit :*

« ac) l'attestation de déchargement conformément à l'article 15.08, chiffre 2, »

b) *Les lettres ad) et ae) suivantes sont ajoutées :*

« ad) pour les bâtiments arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06, le manuel d'exploitation et le dossier de sécurité,

ae) pour les bâtiments arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06, les attestations d'expertise en utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible du conducteur et des membres d'équipage qui interviennent dans la procédure d'avitaillement. »

4. *Au chapitre 2 est ajouté l'article 2.06 suivant :*

« Article 2.06

Marque d'identification des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible (Annexe 3 : croquis 66)

1. Les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible doivent porter une marque d'identification.
2. Cette marque d'identification a une forme rectangulaire et doit porter en caractères blancs sur fond rouge, bordée d'une bande blanche d'au moins 5 cm de largeur, la mention « LNG ».

La dimension du plus grand côté du rectangle doit être d'au moins 60 cm. La hauteur des caractères est d'au moins 20 cm. La largeur des caractères et l'épaisseur des traits doivent être proportionnelles à la hauteur.

3. La marque d'identification doit être fixée à un endroit approprié et bien visible.
4. La marque d'identification doit être éclairée, en tant que de besoin, pour être parfaitement visible de nuit. »

5. *L'article 6.28 est modifié comme suit :*

a) *Après le chiffre 9 est ajouté le chiffre 10 suivant :*

« 10. Les bâtiments et convois arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06 ne sont pas autorisés à s'engager dans une écluse lorsqu'il y a un rejet de gaz naturel liquéfié (GNL) hors du système de GNL ou lorsqu'on peut s'attendre à ce qu'il y ait un rejet de gaz naturel liquéfié (GNL) hors du système de GNL durant l'éclusage. »

b) Les chiffres 10, 11 et 12 existants deviennent les chiffres 11, 12 et 13.

6. L'article 7.08 est rédigé comme suit :

« Article 7.08

Garde et surveillance

1. Une garde opérationnelle doit se trouver en permanence à bord
 - a) des bâtiments en stationnement qui portent la marque d'identification visée à l'article 2.06,
 - b) des bâtiments en stationnement qui portent une signalisation visée à l'article 3.14 et
 - c) des bateaux à passagers en stationnement lorsque s'y trouvent des passagers.
2. La garde opérationnelle est assurée par un membre d'équipage qui
 - a) pour les bâtiments visés au chiffre 1 lettre a), est titulaire d'une attestation d'expertise en utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible,
 - b) pour les bâtiments visés au chiffre 1 lettre b), est titulaire de l'attestation d'expertise visée à l'article 4.01 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.
3. A bord de bâtiments en stationnement qui portent la marque d'identification visée à l'article 2.06, une garde opérationnelle n'est pas nécessaire si
 - a) du gaz naturel liquéfié (GNL) n'est pas consommé comme combustible à bord du bâtiment,
 - b) les données d'exploitation du système de GNL des bâtiments sont surveillées à distance et
 - c) les bâtiments sont surveillés par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin.
4. A bord des bâtiments en stationnement qui portent la signalisation visée à l'article 3.14, une garde opérationnelle n'est pas nécessaire si
 - a) ceux-ci stationnent dans un bassin portuaire et
 - b) les autorités compétentes ont dispensé les bâtiments de l'obligation visée au chiffre 1 ci-avant. »

7. Au chapitre 8 est ajouté l'article 8.11 suivant :

« Article 8.11

Sécurité à bord des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible

1. Avant de débiter l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), le conducteur du bâtiment à avitailler est tenu de s'assurer que :
 - a) les moyens prescrits pour la lutte contre l'incendie soient prêts à fonctionner à tout moment et

b) les moyens prescrits pour l'évacuation des personnes se trouvant à bord du bâtiment à avitailler soient en place entre le bâtiment et le quai.

2. Pendant l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), tous les accès ou ouvertures des locaux qui sont accessibles depuis le pont et toutes les ouvertures des locaux donnant sur l'extérieur doivent être fermés.

Cette disposition ne s'applique pas :

- a) aux ouvertures d'aspiration des moteurs en marche ;
- b) aux ouvertures de ventilation des salles des machines quand les moteurs sont en marche ;
- c) aux ouvertures d'aération pour les locaux comportant une installation de surpression et
- d) aux ouvertures d'aération d'une installation de climatisation, si ces ouvertures sont équipées d'une installation de détection de gaz.

Ces accès et ouvertures des locaux ne doivent être ouverts qu'en cas de nécessité et pour une courte durée, avec l'autorisation du conducteur.

3. Pendant l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), le conducteur est tenu de s'assurer en permanence qu'une interdiction de fumer à bord et dans la zone d'avitaillement soit respectée. L'interdiction de fumer s'applique également aux cigarettes électroniques et autres dispositifs semblables. Cette interdiction de fumer ne s'applique pas dans les logements et à la timonerie à condition que leurs fenêtres, portes, claires-voies et écoutilles soient fermées.

4. Après l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), une aération de tous les locaux accessibles depuis le pont est nécessaire. »

8. *L'article 15.06 est rédigé comme suit :*

« 1. Lors de l'avitaillement en combustibles ou en lubrifiants, le conducteur est tenu de s'assurer que :

- a) la quantité à avitailler est comprise dans la limite des zones lisibles du dispositif de jaugeage,
- b) lors d'un remplissage individuel des réservoirs à combustible, les vannes d'arrêt se trouvant dans les tuyauteries de raccordement des réservoirs à combustible entre elles sont fermées,
- c) la procédure d'avitaillement est surveillée et
- d) une des installations visées à l'article 8.05, chiffre 10, lettre a), du Règlement de visite des bateaux du Rhin est utilisée.

2. Le conducteur est en outre tenu de s'assurer que les personnes de la station d'avitaillement et du bâtiment responsables de la procédure d'avitaillement se sont accordées sur les points suivants avant le début des opérations d'avitaillement :

- a) la garantie du bon fonctionnement du système visé à l'article 8.05, chiffre 11, du Règlement de visite des bateaux du Rhin,
- b) une liaison phonique entre le bateau et la station d'avitaillement,

- c) la quantité à avitailler par réservoir à combustible et le débit de remplissage, en particulier par rapport à de possibles problèmes d'évacuation de l'air des réservoirs à combustible,
 - d) l'ordre de remplissage des réservoirs à combustible et
 - e) la vitesse de navigation en cas d'avitaillement en cours de voyage.
3. Le conducteur d'un bateau avitailleur n'est autorisé à commencer la procédure d'avitaillement qu'après concertation sur les points fixés au chiffre 2. »

9. Après l'article 15.06 est ajouté l'article 15.07 suivant :

« Article 15.07

*Obligation de vigilance lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL)
(Annexe 3 Croquis 62)*

- 1. Les prescriptions de l'article 15.06, chiffre 1, lettres a) et b) et chiffre 2, lettres a) et e) ne s'appliquent pas lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL).
- 2. L'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) en cours de voyage, durant le transbordement de marchandises et durant l'embarquement et le débarquement de passagers n'est pas permis.
- 3. L'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ne doit avoir lieu qu'aux endroits désignés par l'autorité compétente.
- 4. Seuls doivent être présents dans la zone d'avitaillement les membres d'équipage du bâtiment à avitailler, le personnel de la station d'avitaillement ou des personnes ayant obtenu une autorisation de l'autorité compétente.
- 5. Avant de débiter l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), le conducteur du bâtiment à avitailler est tenu de s'assurer :
 - a) que le bâtiment à avitailler est amarré d'une manière telle que les câbles, notamment les câbles électriques et la connexion des mises à la terre ainsi que les tuyaux flexibles ne puissent subir une déformation due à la traction et que l'on puisse libérer rapidement les bâtiments en cas de danger ;
 - b) qu'une liste de contrôle pour l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) des bâtiments arborant la marque d'identification visée à l'article 2.06 conforme au Standard défini par la CCNR ait été remplie et signée par lui-même ou par une personne mandatée par lui, et par la personne responsable de la station d'avitaillement et que la réponse à toutes les questions figurant dans la liste soit « oui ». Les questions non pertinentes sont à rayer. Si toutes les questions ne peuvent recevoir de réponse positive, l'avitaillement n'est autorisé qu'avec l'autorisation de l'autorité compétente ;
 - c) que toutes les autorisations requises ont été obtenues.

6. La liste de contrôle visée au chiffre 5, lettre b) doit :
 - a) être remplie en deux exemplaires,
 - b) être disponible au moins dans une langue comprise par les personnes visées au chiffre 5, lettre b) ci-dessus et
 - c) être conservée à bord du bâtiment durant 3 mois.

7. Pendant l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL), le conducteur est tenu de s'assurer en permanence que
 - a) toutes les dispositions sont prises pour éviter les fuites de gaz naturel liquéfié (GNL) ;
 - b) la pression et la température du réservoir à combustible de gaz naturel liquéfié (GNL) restent dans les conditions normales d'exploitation ;
 - c) le niveau de remplissage du réservoir à combustible de gaz naturel liquéfié (GNL) reste entre les niveaux autorisés ;
 - d) des mesures relatives à la mise à la terre du bâtiment à avitailler et de la station d'avitaillement sont prises conformément à la méthode prévue dans le manuel d'exploitation.

8. Pendant l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL),
 - a) le bâtiment à avitailler doit porter, en complément de la marque d'identification visée à l'article 2.06, un panneau visible par les autres bâtiments et signalant l'interdiction de stationner à moins de 10 m conformément à l'article 3.33. La dimension du côté du carré de ce panneau doit être d'au moins 60 cm ;
 - b) le bâtiment à avitailler doit porter, en complément de la marque d'identification visée à l'article 2.06, à un endroit visible par les autres bâtiments, le panneau A.9 qui interdit de créer des remous (Annexe 7). La dimension du plus grand côté doit être d'au moins 60 cm ;
 - c) de nuit, les panneaux doivent être éclairés de façon à être parfaitement visibles des deux côtés du bâtiment.



9. Après l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) sont nécessaires :
 - a) une vidange intégrale des tuyauteries d'avitaillement en gaz naturel liquéfié jusqu'au réservoir à combustible de gaz naturel liquéfié (GNL) ;
 - b) une fermeture des vannes, une déconnexion des tuyaux flexibles et des câbles entre le bâtiment et la station d'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) ;
 - c) une notification à l'autorité compétente de la fin de l'avitaillement. »

10. *Les articles 15.07 et 15.08 actuels deviennent les articles 15.08 et 15.09*

11. *L'annexe 3 est modifiée comme suit :*
 - a) *L'indication relative au croquis 62 est rédigée comme suit :*

« Art 3.33 Interdiction de stationner côte à côte
Art. 15.07, chiffre 8, lettre a) Obligation de vigilance lors de l'avitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL). »

b) Le croquis 66 ci-après est ajouté :

« SIGNALISATION DE NUIT	Croquis	SIGNALISATION DE JOUR
	66	

Art 2.06 Marque d'identification des bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible »

12. A l'annexe 7, section I, sous-section A, l'indication relative au panneau A.9 est rédigée comme suit :

« A.9 Interdiction de créer des remous
(voir articles 6.20, ch. 1, lettre e) et 15.07, ch. 8, lettre b) »

Annexe 2 au protocole 7

**Modification définitive au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN)
Dispositions complémentaires relatives à l'expertise des membres d'équipage
de bateaux utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible
(article 1.01, chapitre 4bis, annexes E1 et E2)**

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

- a) *Les indications ci-dessous au chiffre 3 sont insérées après le chapitre 4.*
- b) *Les indications ci-dessous au chiffre 4 sont insérées après l'article 9.04.*
- c) *Les indications ci-dessous au chiffre 5 sont ajoutées après l'annexe D8.*
- d) *Les indications ci-dessous au chiffre 6 sont ajoutées après l'annexe E1.*

2. *Le chiffre 39 suivant est ajouté à l'article 1.01 :*

« 39. « gaz naturel liquéfié (GNL) » un gaz naturel qui a été liquéfié en le refroidissant à une température de -161 °C. »

3. *Après le chapitre 4 est inséré le chapitre 4bis suivant.*

**« CHAPITRE 4bis
DISPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES RELATIVES À L'EXPERTISE DES MEMBRES
D'ÉQUIPAGE DE BATEAUX UTILISANT DU GAZ NATUREL LIQUÉFIÉ (GNL) COMME
COMBUSTIBLE**

Article 4bis.01

Expertise et instruction

- 1. Le conducteur et les membres d'équipage qui interviennent dans la procédure d'avitaillement de bateaux utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible doivent posséder une expertise en utilisation de gaz naturel liquéfié comme combustible.
- 2. Un membre d'équipage n'est autorisé à entamer son activité à bord qu'après avoir été instruit par le conducteur sur l'utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible à bord du bateau concerné, en particulier sur la procédure d'avitaillement.

Article 4bis.02

Attestation

Les membres d'équipage concernés justifient leur expertise par une attestation conforme au modèle de l'annexe E1.

L'attestation est délivrée si le candidat remplit les exigences des articles 4bis.03 et 4bis.04.

Article 4bis.03

Formation et examen

La formation relative à l'expertise est constituée d'une partie théorique et d'une partie pratique et sera conclue par un examen.

La partie théorique de la formation comprend les thèmes énoncés en annexe E2, partie A.

La partie pratique de la formation porte sur l'application pratique des connaissances théoriques à bord d'un bateau utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible et/ou dans une installation à terre appropriée à cet effet. Elle comprend les thèmes énoncés en annexe E2, partie B.

L'examen est constitué d'une partie théorique et d'une partie pratique. Il porte sur l'intégralité des thèmes énoncés en annexe E2 partie A et partie B. L'examen est réussi, si le candidat a justifié de connaissances et de capacités suffisantes dans chacune des deux parties de l'examen.

La partie pratique de l'examen est passée à bord d'un bateau et/ou à terre.

Article 4bis.04

Validité et prolongation de l'attestation

1. L'attestation a une durée de validité de cinq ans.
2. Sur la demande du titulaire, l'attestation en cours de validité conforme au modèle de l'annexe E1 est prolongée de cinq ans par l'autorité compétente si ledit titulaire
 - a) peut justifier du temps de navigation suivant à bord d'un bateau utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible :
 - au moins 180 jours au cours des cinq dernières années, ou
 - au moins 90 jours au cours de la dernière année ;ou, si tel n'est pas le cas,
 - b) participe à un stage de recyclage avec examen. L'article 4bis.03 s'applique par analogie aux contenus du stage de recyclage et de l'examen, sachant que l'étendue de la formation et de l'examen sera réduite.

Article 4bis.05

Compétence

Sont compétents pour dispenser les formations et les stages de recyclage agréés, pour faire passer les examens et pour délivrer les attestations conformes au modèle de l'annexe E1 les instituts de formation agréés.

L'agrément de formations, stages de recyclage et instituts de formation est délivré par les autorités compétentes sur la base de critères harmonisés définis par la CCNR.

L'autorité compétente peut se réserver le droit de délivrer ou de prolonger les attestations.

Est compétente pour la prolongation d'attestations sur la base du temps de navigation chaque autorité compétente.

Les autorités compétentes informent la CCNR de chaque décision sur l'agrément d'un institut de formation ou sur l'abrogation ou la suspension d'un tel agrément.

La liste des instituts de formation agréés et des formations agréées est publiée électroniquement par la CCNR. »

4. L'article 9.05 ci-après est ajouté après l'article 9.04 :

« Article 9.05

Attestation d'expertise en utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible

Les membres d'équipage de bateaux à bord desquels l'utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible a débuté avant le 1er juillet 2016 obtiennent des autorités compétentes une attestation au sens de l'article 4bis.02, si, sur la base d'une recommandation de la CCNR conformément à l'article 2.19 du RVBR, ils ont suivi une formation et peuvent justifier d'un temps de navigation d'au moins 90 jours à bord de tels bateaux. »

5. L'annexe E1 ci-après est ajoutée après l'annexe D8 :



„E: membres d'équipage de bateaux utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible

Annexe E1

**Modèle de l'attestation
d'expertise en utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible**

(Format A6 en hauteur, couleur: jaune)

prolongé jusqu'au : 20.. <small>(Lieu et date de la prolongation)</small>	<input type="checkbox"/>	<p style="text-align: center;">Attestation d'expertise en utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible</p> <p style="text-align: center;">N°</p>
prolongé jusqu'au : 20.. <small>(Lieu et date de la prolongation)</small>	<input type="checkbox"/>	
prolongé jusqu'au : 20.. <small>(Lieu et date de la prolongation)</small>	<input type="checkbox"/>	
prolongé jusqu'au : 20.. <small>(Lieu et date de la prolongation)</small>	<input type="checkbox"/>	
prolongé jusqu'au : 20.. <small>(Lieu et date de la prolongation)</small>	<input type="checkbox"/>	

<p>Monsieur Madame <small>(Nom de famille et prénom)</small></p> <p>né(e) le / à</p> <p>possède une expertise en utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible</p> <p>Attestation valable jusqu'au</p> <p>..... <small>(Lieu et date de délivrance)</small></p> <p style="text-align: center;"></p>	<p style="text-align: center;">Photo du titulaire 35 mm x 45 mm</p> <p style="text-align: right;">..... Signature du titulaire</p> <p>(Délivré par) .P.O. <small>(Signature)</small></p> <p style="text-align: center;"></p>
--	--

»

6. L'annexe E2 ci-après est ajoutée après l'annexe E1 :

« Annexe E2

Programme des formations pour les membres d'équipage de bateaux utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible

A. PARTIE THÉORIQUE DE LA FORMATION

La partie théorique de la formation couvre les thèmes suivants :

1. Réglementation

- 1.1 Réglementation concernant les bateaux utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible (ADN, RPNR, RVBR, directive 2006/87/CE et le cas échéant nouveaux développements)
- 1.2 Règles de la société de classification
- 1.3 Réglementation pertinente relative à la santé et à la sécurité
- 1.4 Prescriptions et autorisations locales pertinentes (notamment dans les zones portuaires)

2. Familiarisation avec le gaz naturel liquéfié (GNL)

- 2.1 Définition du gaz naturel liquéfié (GNL), températures critiques, dangers liés au gaz naturel liquéfié (GNL), conditions atmosphériques
- 2.2 Composition et caractéristiques du gaz naturel liquéfié (GNL), certificats de qualité pour le gaz naturel liquéfié
- 2.3 FDS (Fiche de données de sécurité) : propriétés physiques et caractéristiques du produit
- 2.4 Caractéristiques environnementales

3. Sécurité

- 3.1 Dangers et risques
- 3.2 Évaluation des risques
- 3.3 Gestion des risques
- 3.4 Dossier de sécurité à bord (y compris le plan de sécurité et les instructions de sécurité)
- 3.5 Zones dangereuses
- 3.6 Sécurité incendie
- 3.7 Utilisation d'un équipement de protection individuelle

4. Aspects techniques du système de GNL

- 4.1 Configuration générale et manuel d'exploitation
- 4.2 Présentation du mode d'action du gaz naturel liquéfié
- 4.3 Système d'avitaillement en GNL
- 4.4 Systèmes d'assèchement et gattes
- 4.5 Système de confinement du GNL
- 4.6 Système de préparation du gaz
- 4.7 Système de tuyauteries GNL
- 4.8 Système d'alimentation en gaz
- 4.9 Salles des machines
- 4.10 Système de ventilation
- 4.11 Températures et pressions (lecture d'un plan de distribution de la pression et de la température)
- 4.12 Vannes (notamment vanne principale du combustible gazeux)
- 4.13 Soupapes de surpression
- 4.14 Systèmes de commande, de surveillance et de sécurité
- 4.15 Alarmes et détection du gaz

5. Maintenance et contrôle du système de GNL

- 5.1 Entretien quotidien
- 5.2 Entretien hebdomadaire
- 5.3 Entretien périodique régulier
- 5.4 Disfonctionnements
- 5.5 Documentation des travaux d'entretien

6. Avitaillement de gaz naturel liquéfié

- 6.1 Marque d'identification conformément au RPNR
- 6.2 Conditions de stationnement et d'amarrage pour l'avitaillement
- 6.3 Procédure pour l'avitaillement de gaz naturel liquéfié (GNL)
- 6.4 Vidange du gaz et rinçage du système de GNL
- 6.5 Listes de contrôle pertinentes et certificat de livraison
- 6.6 Mesures de sécurité lors de l'avitaillement et procédures d'évacuation

7. Préparation du système de GNL pour les travaux d'entretien du bateau

- 7.1 Vidange du gaz et rinçage du système de GNL avant le séjour au chantier naval
- 7.2 Inertage du système de gaz naturel liquéfié
- 7.3 Procédure pour la vidange du réservoir à combustible GNL
- 7.4 Premier remplissage du réservoir à combustible GNL (refroidissement)
- 7.5 Mise en service après le séjour au chantier naval

8. Scénarios d'urgence

- 8.1 Mesures d'urgence et dossier de sécurité à bord (y compris le plan de sécurité et les instructions de sécurité)
- 8.2 Déversement de gaz naturel liquéfié (GNL) sur le pont
- 8.3 Contact cutané avec le gaz naturel liquéfié (GNL)

- 8.4 Déversement de gaz naturel liquéfié (GNL) dans des locaux fermés (par exemple dans les salles des machines)
- 8.5 Déversement de gaz naturel liquéfié (GNL) ou gaz naturel dans les espaces interbarrières (réservoir à double paroi, tuyauterie à double paroi)
- 8.6 Incendie à proximité du réservoir à combustible GNL
- 8.7 Incendie dans les salles des machines
- 8.8 Dangers spécifiques lors du transport de marchandises dangereuses
- 8.9 Échouage / collision du bateau
- 8.10 Mesures d'urgence de la garde opérationnelle
- 8.11 Mesures d'urgence lors de la surveillance à distance

B. PARTIE PRATIQUE DE LA FORMATION

La partie pratique de la formation couvre les thèmes suivants :

- 1. Familiarisation avec la teneur du système de gestion du bateau, en particulier les parties relatives au système de GNL
- 2. Vérification de la sensibilisation à la sécurité et de l'utilisation de l'équipement de protection pour le gaz naturel liquéfié (GNL)
- 3. Vérification de la connaissance des documents de bord appropriés (dossier de sécurité et manuel d'exploitation)
- 4. Connaissances des vannes (notamment vanne principale du combustible gazeux)
- 5. Connaissance des systèmes de contrôle, de surveillance et de sécurité
- 6. Connaissance des procédures de maintenance et de contrôle du système de GNL
- 7. Connaissance de la procédure d'avitaillement et familiarisation avec la procédure d'avitaillement
- 8. Connaissance des procédures d'entretien pour les séjours au chantier naval
- 9. Connaissance des scénarios d'urgence
- 10. Lutte contre l'incendie. »

PROTOCOLE 8

Prescriptions pour les bâtiments utilisant le gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible

Poursuite des travaux d'élaboration d'un standard « liste de contrôle pour l'avitaillement en gaz naturel liquéfié » et aux amendements du Règlement de visite des bateaux du Rhin

Résolution

La Commission Centrale,

se référant à sa résolution 2015-I-7, par laquelle elle a adopté des amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin et au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin en vue de l'utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL),

dans le but d'achever dans les meilleurs délais les travaux réglementaires encore en cours,

charge son Comité du règlement de police d'adopter et de publier en octobre de cette année le standard comportant une liste de contrôle pour l'avitaillement de gaz naturel liquéfié (GNL) tel que prévu par le Règlement de police pour la navigation du Rhin, puis d'en assurer l'adaptation permanente à sa propre initiative,

charge son Comité du règlement de visite de finaliser la proposition visant à compléter le Règlement de visite des bateaux du Rhin par l'incorporation de dispositions particulières pour les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible et de la soumettre à l'occasion de la session plénière de l'automne 2015 pour adoption.

PROTOCOLE 9

Situation économique de la navigation rhénane

Résolution

La Commission Centrale,

ayant pris acte du rapport oral du président de son Comité économique,

prend acte du rapport sur la situation économique de la navigation rhénane pour l'année 2014 et les perspectives pour 2015.

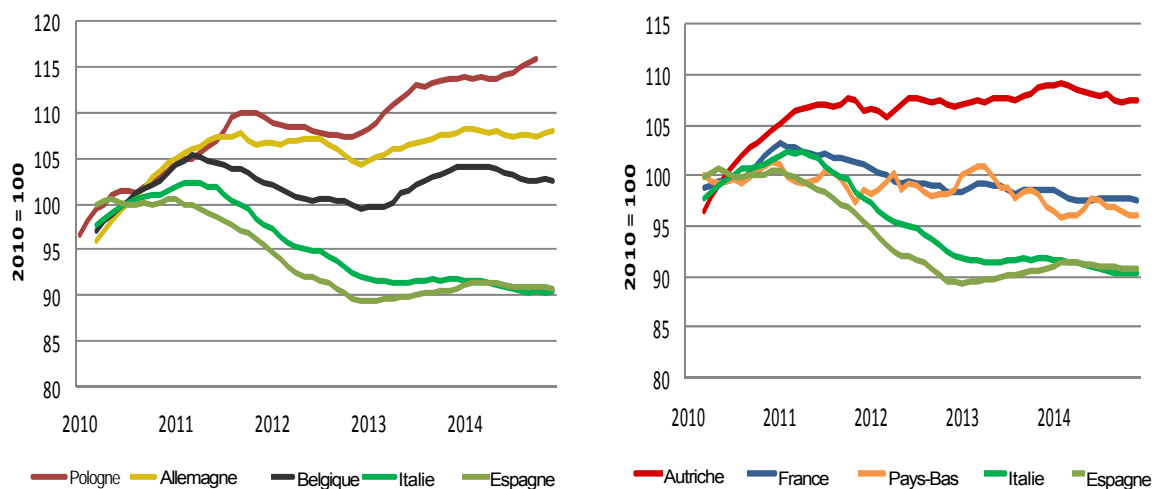
Annexe

Rapport à la Commission Centrale sur la situation économique de la navigation rhénane pour l'année 2014 et les perspectives pour 2015

I. Conditions économiques générales, volume transporté et prestation de transport

Le **développement économique en Europe** a été très lent en 2014. La situation a été caractérisée par une stagnation de la production industrielle et l'augmentation du chômage dans de nombreux pays de la zone euro. La production industrielle est en recul en France, en Italie et aux Pays-Bas depuis le début de l'année 2010 (voir graphiques ci-dessous). L'Allemagne, la Belgique et l'Autriche ont enregistré une progression. Les problèmes économiques des pays d'Europe du sud (Italie, Espagne) apparaissent clairement.

Figures 1 et 2 : évolution de la production industrielle dans quelques pays européens (indice 2010 = 100) *



Source : eurostat, calcul de la CCNR. * valeurs lissées (moyenne mobile sur 5 mois) des données d'origine

Comme explication du dynamisme économique globalement faible, on peut citer des déséquilibres structurels au sein de la zone euro, principalement le fossé en matière de compétitivité entre l'Allemagne d'une part et les pays du Sud d'autre part. Pour améliorer la compétitivité dans les pays du Sud, il fallait et il faut encore des économies importantes dans le domaine public et privé, économies qui ont engendré une baisse de la consommation. De plus, la faiblesse de la croissance dans les pays BRIC pèse sur l'économie européenne.¹

En février 2015, la Commission européenne a révisé à la baisse ses prévisions conjoncturelles pour 2015 et 2016. On escompte toutefois encore une reprise de la croissance en 2015 et 2016.

¹ Voir aussi à ce sujet : Deutsche Bank Research (2014), Ausblick Deutschland vom 2. Dezember 2014 (Perspectives pour l'Allemagne, 2 décembre 2014)

Tableau 1 : variation du PIB réel en Europe, y compris prévisions pour 2015 et 2016

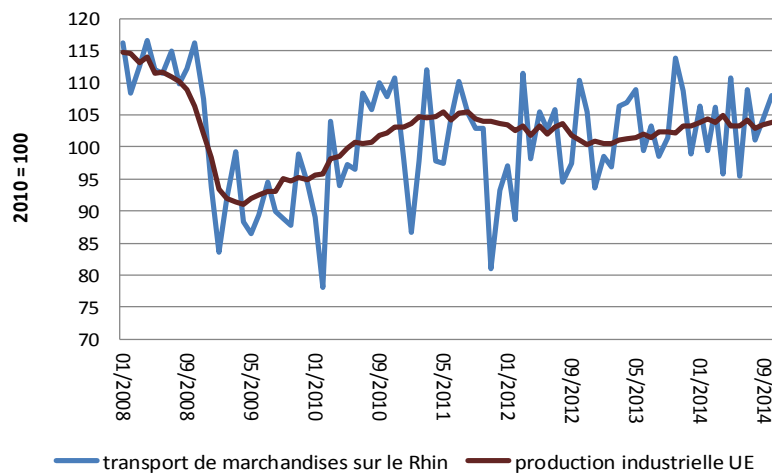
Variation (%)	2013	2014	2015	2016
Belgique	0,3	1,0	1,1	1,4
Allemagne	0,1	1,5	1,5	2,0
France	0,3	0,4	1,0	1,8
Pays-Bas	-0,7	0,7	1,4	1,7
UE	0,0	1,3	1,7	2,1

Source : Commission européenne (2015), *Prévision économique européenne - Hiver 2015*

Le graphique suivant montre que le **transport de marchandises** en général, et en particulier sur le **Rhin**, est intensément lié à la production industrielle et donc aux problèmes économiques dans la zone euro.² L'absence de dynamisme de la production industrielle empêche donc une nette augmentation du transport de marchandises sur le Rhin.

Sur la base de ces prévisions, on ne s'attend, pour 2015 et 2016 à nouveau, qu'à une très faible reprise du transport de marchandises sur le Rhin.

Figure 3 : volumes transportés mensuels sur le Rhin traditionnel et production industrielle dans l'UE (indice 2010 = 100)

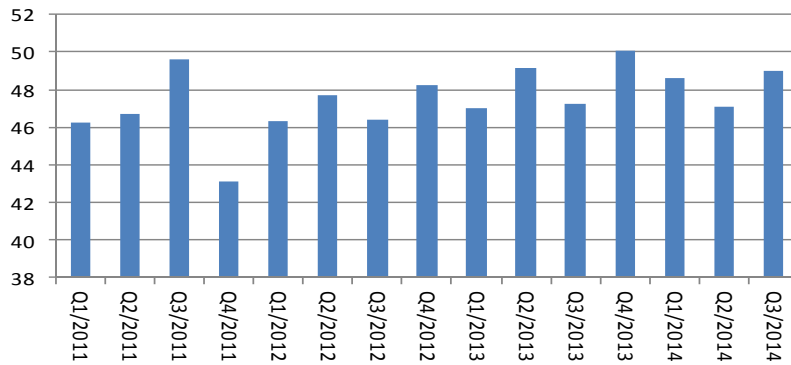


Source : destatis, eurostat

Au total, 193,3 MT ont été transportées en 2014 sur le Rhin traditionnel, contre 193,4 MT pendant la même période de l'année précédente. Le transport de marchandises a par conséquent stagné en 2014.

² La production industrielle en Allemagne joue un rôle particulièrement important pour la navigation rhénane, étant donné la part importante des matières premières pour la sidérurgie et l'industrie chimique allemandes dans le transport de marchandises sur le Rhin.

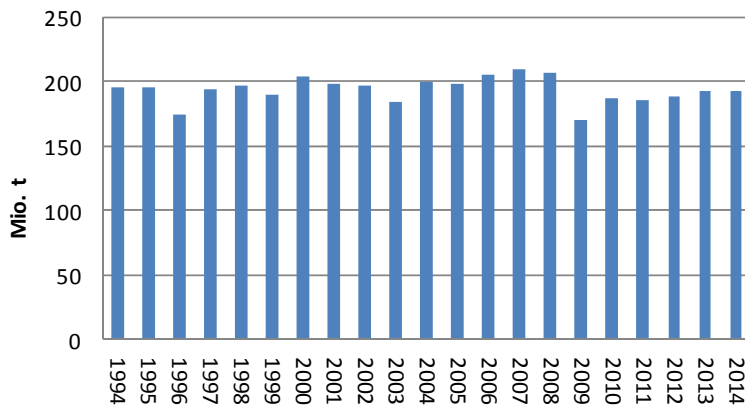
Fig. 4 : transport de marchandises sur le Rhin par trimestres (2011-2014)



Sources : calcul du Secrétariat de la CCNR d'après des données de destatis

Le graphique suivant montre qu'au bout de maintenant 6 ans, le transport de marchandises sur le Rhin n'a toujours pas retrouvé son niveau d'avant la crise, pendant la période 2005 à 2008.

Fig. 5 : transport annuel de marchandises sur le Rhin (1994 = 2014)



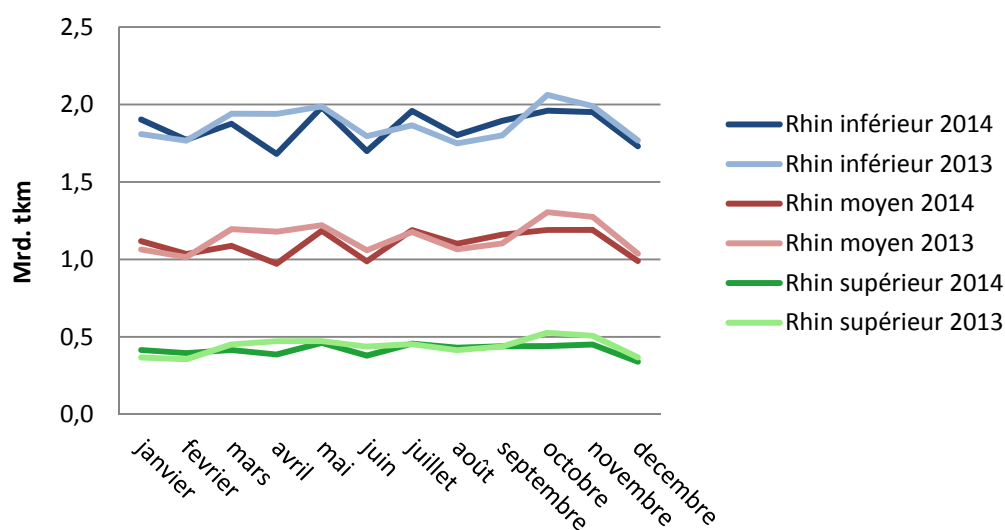
Source : destatis et calcul de la CCNR

La **prestation de transport** s'est élevée à 40,4 milliards de tkm en 2014, soit un léger recul d'environ 2 % par rapport à l'année 2013, où la valeur était de 41,4 milliards de tkm. Comme le montre clairement le graphique ci-dessous, le mois d'avril 2014 a été particulièrement faible.

La contribution des trois secteurs du Rhin traditionnel à la prestation totale de transport est très différente : un peu plus de la moitié de la prestation totale de transport du Rhin traditionnel s'effectue sur le Rhin inférieur, contre environ un tiers sur le Rhin moyen et environ un huitième sur le Rhin supérieur. En valeur absolue, les chiffres pour les trois premiers trimestres 2014 ont été les suivants :

- Rhin inférieur : 22,2 milliards de tkm
- Rhin moyen : 13,2 milliards de tkm
- Rhin supérieur : 5,0 milliards de tkm
- Ensemble du Rhin traditionnel : 40,4 mrd tkm

Fig. 6 : prestation de transport sur le Rhin traditionnel, par secteurs du Rhin en 2013-2014



Sources : calcul du Secrétariat de la CCNR d'après des données de destatis

II. Situation pour la navigation à cale sèche

a) Volumes transportés

Produits agricoles, denrées alimentaires et fourrages

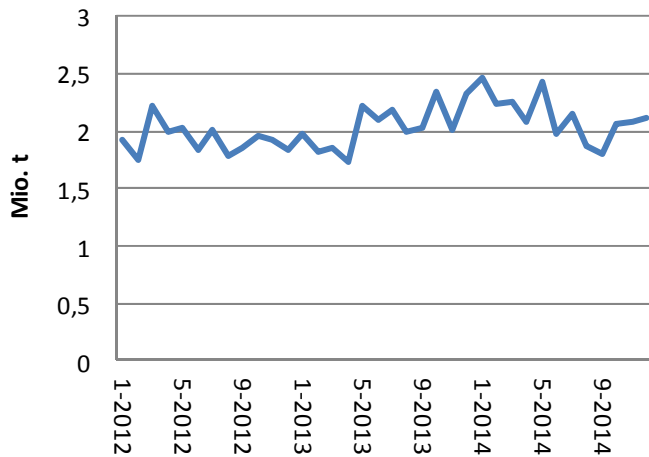
12,1 millions de tonnes de produits agricoles et forestiers ont été transportés sur le Rhin en 2014, soit un recul d'environ 5 % par rapport à l'année précédente, C'est surtout en avril que les transports ont été nettement inférieurs à la moyenne sur plusieurs années (voir aussi les graphiques pour la prestation de transport).

Par contre, les transports de denrées alimentaires et fourrages ont nettement augmenté, de 7,0 MT (2013) à 7,5 MT (2014). Pour le total des deux segments, on a obtenu un volume de 19,1 MT, contre 19,7 MT l'année précédente.

Minerais, métaux et produits métalliques

Le transport de minerais sur le Rhin a augmenté, passant de 24,6 MT à 25,5 MT. Le transport de métaux et produits métalliques a connu une croissance analogue, passant de 10,6 MT à 11,4 MT. Pour les minerais toutefois, comme le montre la graphique suivant, la tendance a été périodiquement. Ceci s'explique en partie par des baisses temporaires de la production d'acier, dues à des facteurs spéciaux tels que des réparations.

Fig. 7 : transports mensuels de minerai de fer sur le Rhin traditionnel



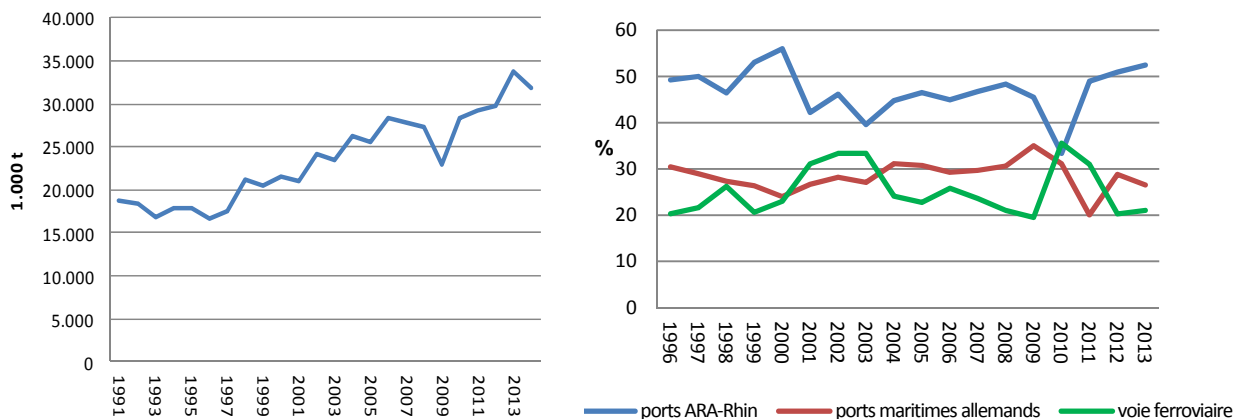
Source : calcul de la CCNR d'après des données de destatis

La production d'acier s'est à nouveau stabilisée en Allemagne vers le début de 2015. Un autre signe positif est que les entrées de commandes pour l'acier laminé ont augmenté au dernier semestre 2014 de 1,4 % par rapport à la même période de l'année précédente, soit le sixième trimestre consécutif de hausse.³ EUROFER, la fédération européenne de la sidérurgie, escompte pour l'année 2015 une augmentation de 2,5 % de la consommation d'acier en Europe.

Charbon

Le transport de combustibles solides sur le Rhin est étroitement lié à la consommation de charbon du secteur énergétique et de la sidérurgie. Ces branches couvrent leurs besoins de charbon quasi exclusivement par des importations. L'Allemagne importe environ 87 % de ses besoins de houille, de coke et de briquettes.⁴ Plus de 50 % des quantités importées arrivent dans le pays sur le Rhin.

Fig. 8/9 : transports de charbon sur le Rhin (1991 – 2014) et répartition modale des importations allemandes de charbon



Source : calcul de la CCNR d'après des données de destatis et de la VDKI (association des importateurs allemands de charbon)

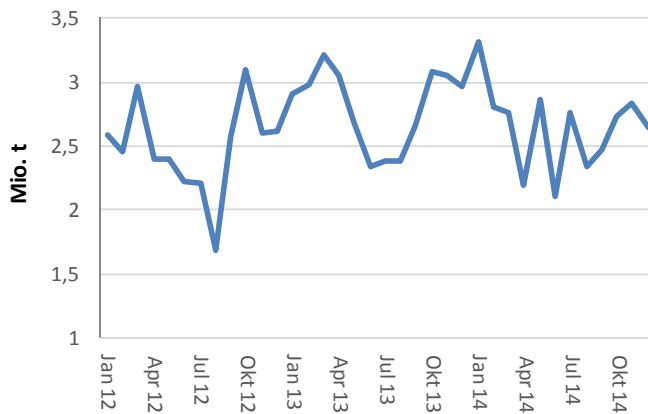
³ Source : Deutsche Wirtschaftsvereinigung Stahl (fédération allemande de la sidérurgie)

⁴ Source : BGR (Institut fédéral allemand de géosciences et de ressources naturelles) (2014), Energiestudie 2014 – Reserven, Ressourcen und Verfügbarkeit von Energierohstoffen, (Étude énergétique 2014 - Réserves, ressources et disponibilité des matières premières énergétiques), p. 12.

En Allemagne, la consommation de houille dans les centrales électriques a reculé de 12 % en 2014, pour tomber à un chiffre d'environ 37 millions de tonnes. Les principales raisons en ont été la douceur de l'hiver et l'emploi accru d'énergies renouvelables. L'industrie sidérurgique a eu besoin d'un peu plus de charbon à coke (17,8 MT ; +1%) en raison de l'augmentation de la production d'acier.⁵ Au total, on a consommé en 2014 environ 56,2 MT de houille, soit 8 % de moins que l'année précédente.

Ces évolutions ont entraîné en 2014 une légère baisse des transports de charbon sur le Rhin. Le volume transporté s'est élevé à 31,8 MT, soit une baisse de près de 2 MT par rapport à l'année précédente.

Figure 10 : transport mensuel de houille sur le Rhin traditionnel



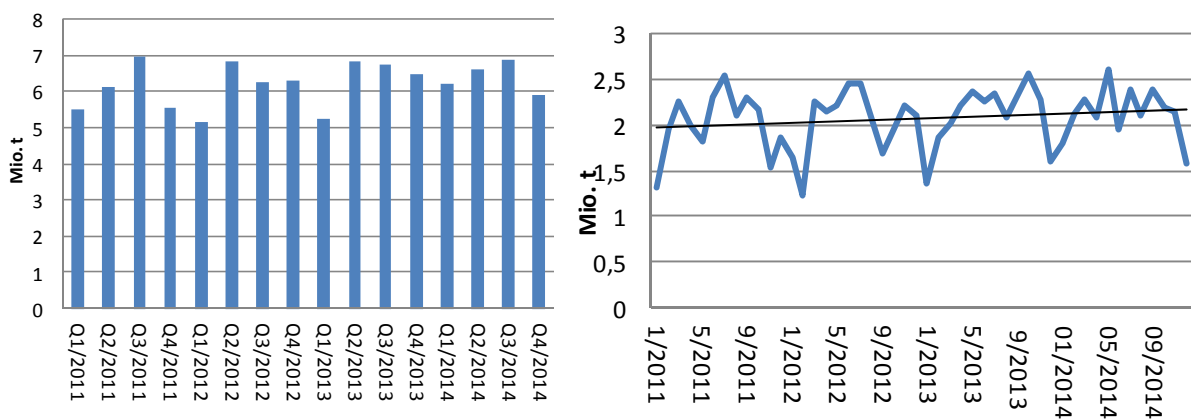
Source : Calcul du Secrétariat de la CCNR d'après des données de destatis

Au port maritime de Rotterdam, il y a également eu une légère baisse (1 %) des transbordements de charbon pour l'ensemble de l'année 2014, avec un volume transbordé de 30,4 MT.

Produits de carrières et matériaux de construction

Dans ce segment de vrac, on a transporté 19,7 millions de tonnes, soit une augmentation de 5 % par rapport à l'année précédente. La tendance légèrement positive des dernières années s'est donc poursuivie.

Figure 11/12 : transport de sables, terres et matériaux de construction par trimestres (à gauche) et par mois (à droite) sur le Rhin traditionnel



Source : calcul de la CCNR d'après des données de destatis

⁵ Source : AGEBA (Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen)

Conteneurs

Le transport de conteneurs a pu enregistrer des augmentations importantes. Cela vaut tant pour les quantités EVP que pour le nombre de conteneurs et - dans une mesure légèrement inférieure- pour le poids des marchandises transportées.

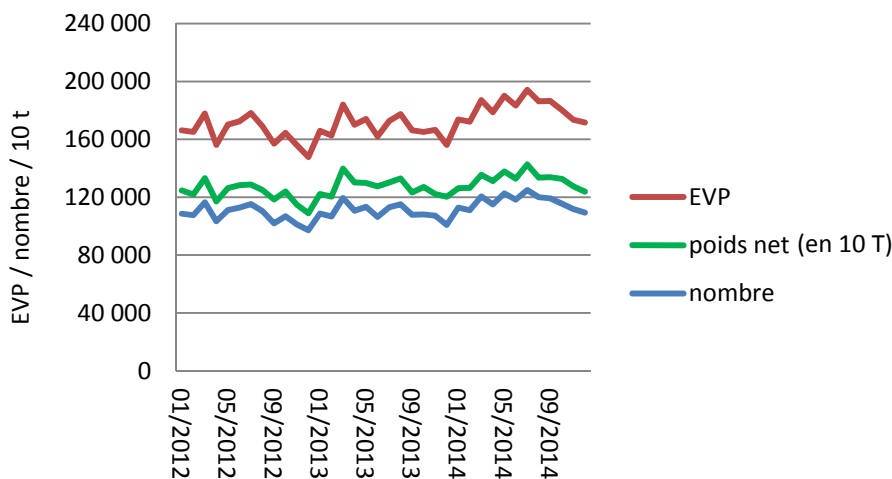
Tableau 2 : transport de conteneurs sur le Rhin pendant les trois premiers trimestres 2013 et 2014

	Nombre de conteneurs	Millions EVP	Poids des marchandises transportées en conteneurs (MT)
2013	1,3 M	2,0 M	15,3
2014	1,4 M	2,2 M	15,8
Variation (%)	+6,3 %	+7,6 %	+3,8 %

Source : calcul de la CCNR d'après destatis

Le taux de croissance du transport de conteneurs pour l'année 2014 a augmenté encore plus fortement qu'en 2013, avec toutefois une augmentation du poids des marchandises transportées légèrement inférieure à l'augmentation des EVP et du nombre de conteneurs. Avec 15,8 millions de tonnes pendant les neuf premiers mois, le volume transporté est cependant en nette progression (3,8 %) par rapport à l'année précédente.

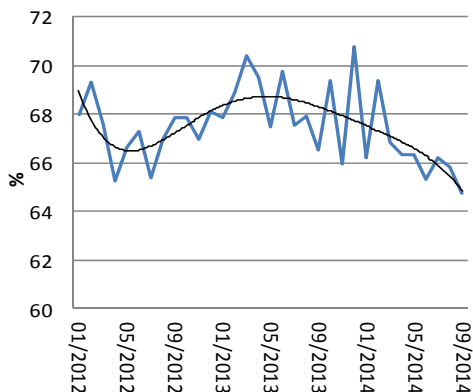
Figure 13 : transport mensuel de conteneurs sur le Rhin (1/2012 – 9 / 2014)



Source : calcul de la CCNR d'après destatis

On note toutefois une légère augmentation de la part de conteneurs vides. La figure suivante montre ainsi que la part de conteneurs chargés a légèrement diminué en 2014, comme c'était déjà le cas en 2013. Elle est actuellement d'environ 65 %.

Figure 14 : part d'EVP chargés dans le volume total transporté sur le Rhin traditionnel (en %)



Source : calcul de la CCNR

A Rotterdam, le transbordement de conteneurs du port maritime a augmenté de 5,2 % en quantité de marchandises, de 5,8 % en EVP et de 5,4 % en nombre de conteneurs. Au total, on constate tout au long de l'année une augmentation sensible de la demande de transport dans le domaine des conteneurs, tant pour les échanges maritimes qu'en navigation intérieure.

b) Taux de fret

Avec des volumes transportés n'augmentant que faiblement, le rapport de l'offre à la demande reste caractérisé par une surcapacité.

En 2014, l'évolution des taux de fret a donc été caractérisée par une stagnation, voire une croissance minimale.

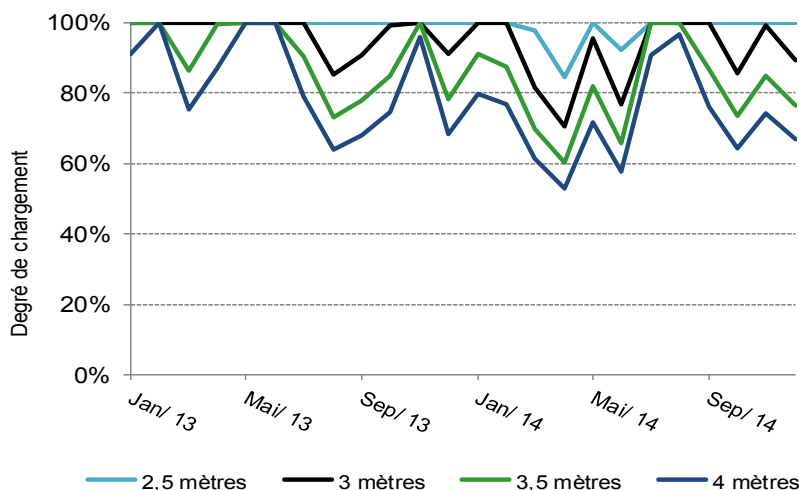
c) Hydraulicité

Sur le *Rhin inférieur*, les niveaux d'eau sont par nature très élevés, de sorte que la capacité de chargement peut être épuisée en quasi-totalité pendant presque toute l'année. C'était aussi le cas en 2014, d'après les mesures effectuées à l'échelle de Duisbourg-Ruhrort. Pour les bateaux d'un enfoncement de 2,5 à 3 mètres, le degré de chargement maximal possible atteignait presque 100 %. Pour les bateaux d'un enfoncement de 3,5 à 4 mètres, le degré de chargement maximal possible ne s'est écarté quelque peu de la barre des 100 % qu'au printemps 2014, en tombant temporairement à environ 70-80 %.

A Kaub sur le *Rhin moyen*, les valeurs mesurées à l'échelle fluviale ont évolué à la baisse au cours du deuxième semestre 2013. En prenant comme période de référence les années 2012, 2013 et 2014, on constate qu'un minimum relatif a été atteint au printemps 2014.⁶ Le degré de chargement maximal possible a baissé d'une manière correspondante jusqu'au printemps 2014. Toutefois, les bateaux d'un enfoncement de 2,5 mètres pouvaient encore utiliser leur volume de cale à 84 % en avril, tandis que le degré maximal de chargement des bateaux ayant un plus grand enfoncement était bien sûr inférieur.

Les niveaux sont nettement remontés pendant l'été 2014, et des degrés de chargement très élevés sont redevenus possibles pour toutes les catégories de bateaux. A l'automne 2014, la situation était approximativement comparable à celle de l'automne 2013.

Figure 15 : Incidence des hauteurs d'eau à Kaub/Rhin moyen sur le degré maximal de chargement de différentes catégories de bateaux (enfoncement de 2,5 à 4 mètres)

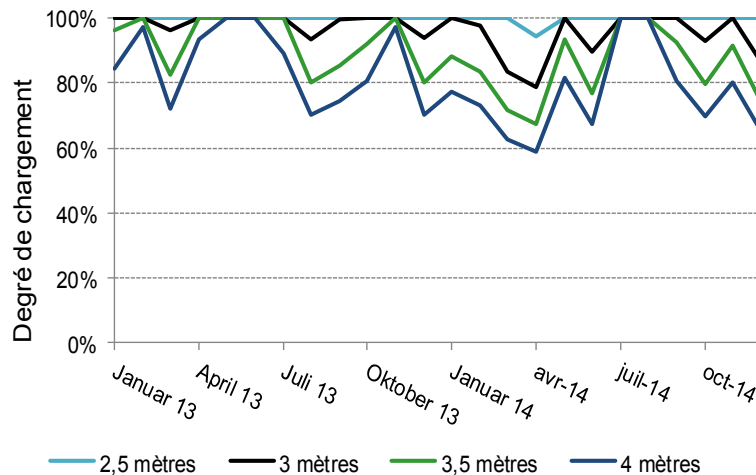


Source : calcul de la CCNR d'après des données de la WSV (Administration allemande des eaux et de la navigation), préparées par le BfG (Institut fédéral allemand d'hydrologie)

⁶ En avril 2014, la hauteur d'eau moyenne à Kaub était de 129 cm, soit son niveau le plus bas pour la période 2012 à 2014.

En ce qui concerne l'évolution de l'hydraulicité sur le Rhin supérieur, mesurée à l'aide du niveau d'eau à l'échelle de Maxau-Karlsruhe, la tendance a été très semblable à celle de Kaub sur le Rhin moyen. Ici aussi, il y a eu une amplification des basses eaux entre l'automne 2013 et le printemps 2014, qui a réduit le degré maximal possible de chargement des bateaux à 60-80 %. Les niveaux d'eau sont remontés pendant le reste de l'année.

Figure 16 : Incidence des hauteurs d'eau à Maxau-Karlsruhe/Rhin supérieur sur le degré maximal de chargement de différentes catégories de bateaux (enfouissement de 2,5 à 4 mètres)



Source : calcul de la CCNR d'après des données de la WSV (administration allemande des eaux et de la navigation), préparées par le BfG (Institut fédéral allemand d'hydrologie)

III. Situation pour la navigation citerne

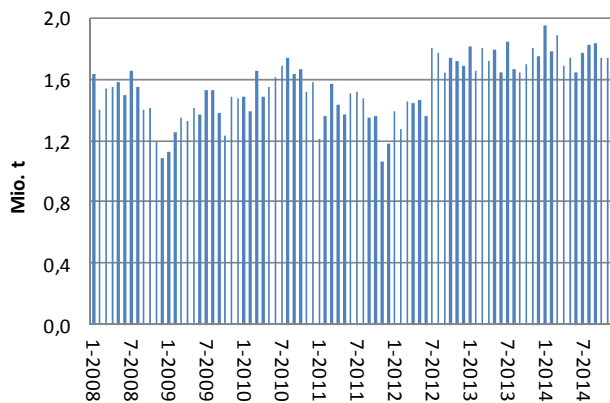
a) Volumes transportés

Produits chimiques

Avec un volume de 21,2 millions de tonnes, on a transporté sur le Rhin en 2014, soit 2 % de produits chimiques de plus que l'année précédente. Un point essentiel est que la légère tendance à la baisse qui prédominait au premier semestre 2014 a été stoppée au second semestre : à partir de juillet, les quantités ont augmenté de mois en mois. La baisse des prix des matières premières, dans le cadre de la chute des prix du pétrole brut et des produits pétroliers, y a sans doute contribué.

L'industrie chimique allemande envisage le futur proche avec un optimisme modéré. Pour 2015, la VCI (association de l'industrie chimique allemande) envisage une augmentation de la production et du chiffre d'affaires comparable à celle de l'année précédente (qui était de 1,5 %).

Figure 17 : transport mensuel de produits chimiques sur le Rhin traditionnel

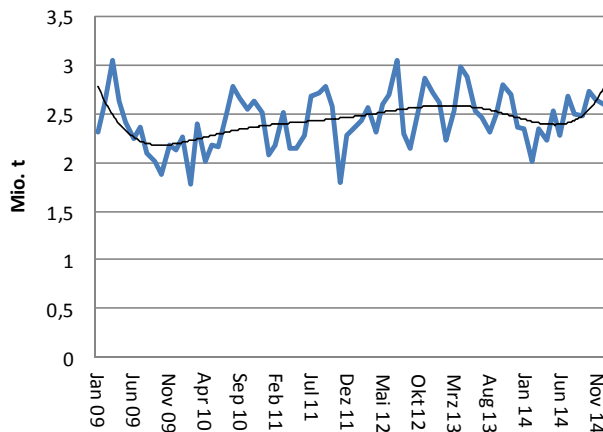


Source : destatis, calcul du Secrétariat de la CCNR

Produits pétroliers

Le chiffre a été de 29,4 millions de tonnes contre 30,4 MT pour l'année précédente, soit une baisse de 5 %. Cependant, les quantités ont légèrement augmenté d'un mois à l'autre tout au long de l'année 2014. En ce qui concerne le transbordement de produits pétroliers au port maritime de Rotterdam, la baisse pour l'ensemble de l'année 2014 a été comparable (8 %).

Figure 18 : Volume transporté de produits pétroliers sur le Rhin



Source : destatis ; calcul de la CCNR

La forte baisse du prix du pétrole a pu permettre l'évolution constatée en 2014.

Ainsi, l'effondrement rapide des prix vers la fin de l'année 2014 a provoqué un inversement de tendance sur les marchés à terme. On a escompté prospectivement une remontée des prix du pétrole : cette attente appelée « contango » rend le stockage de produits pétroliers rentable. Vers le début de l'année 2015, l'activité des entrepôts citernes de Rotterdam a augmenté. Cela s'accompagne d'un transport fluvial de produits pétroliers dans les entrepôts citernes.

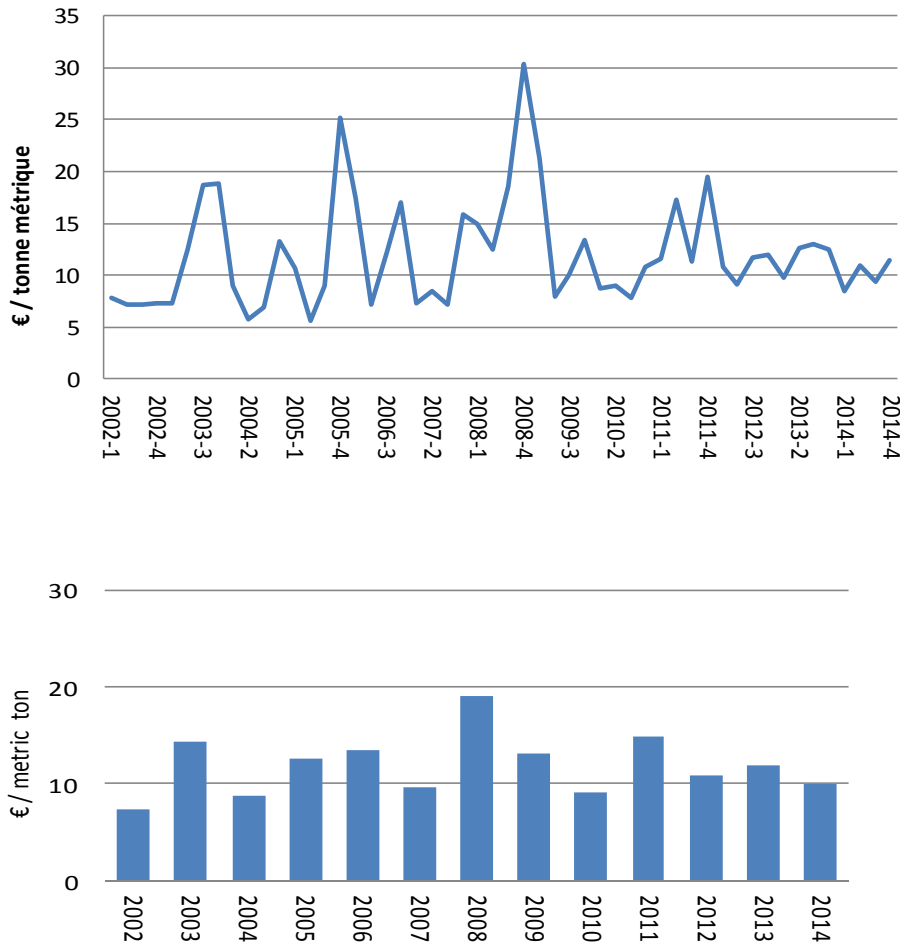
Les perspectives pour 2015 sont plutôt positives : on peut s'attendre à une augmentation des volumes transportés. Les raisons en sont les prix bas, qui devraient provoquer une augmentation des achats de fioul, principal segment des produits pétroliers transportés sur le Rhin. L'intensification du stockage dans la région ARA devrait aussi avoir une influence positive sur la demande de transport.

b) Taux de fret

En 2014, le niveau des taux de fret en navigation citerne a été pendant toute l'année inférieur à celui de 2013. C'est au troisième trimestre que la différence a été la plus importante. Malgré l'amélioration des conditions générales (forte baisse des prix du pétrole à l'automne) et une augmentation mois après mois de la demande de transport de produits pétroliers, aucune réaction positive des taux de fret n'a été constatée.

La principale explication en est la surcapacité qui règne sur le marché de la cale citerne (voir section IV, « Offre de cale »).

Figures 19 / 20 : Taux de fret moyens pour les transports en cale citerne au départ de Rotterdam *



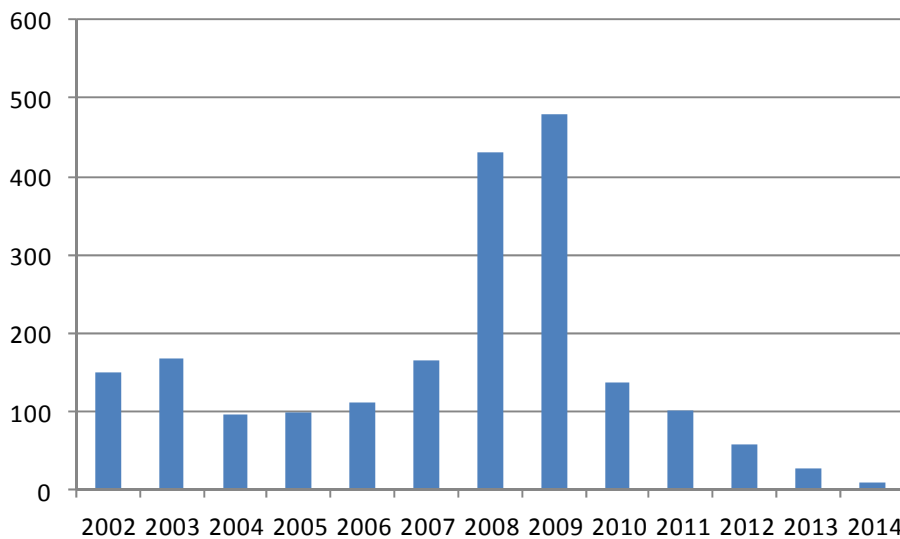
Source : calcul du Secrétariat de la CCNR d'après des données de PJK International. * Valeur moyenne des frets vers Duisbourg, Dortmund, Cologne, Francfort-sur-le-Main, Karlsruhe, Bâle.

IV. Évolution de l'offre de cale

Cale sèche

En 2014, l'activité de constructions neuves de la navigation à cale sèche d'Europe occidentale a continué à reculer. Selon les données de l'IVR, il y a eu très peu de constructions neuves, à savoir trois barges de poussage, deux automoteurs et un remorqueur. Ces unités avaient un tonnage total d'environ 9 milliers de tonnes. La principale cause de ce recul persistant est les faibles incitations à investir dans de nouvelles capacités de cale, face à plusieurs années de taux de fret qui stagnent et de volumes qui n'augmentent que faiblement.

Figure 21 : Volume de constructions neuves en cale sèche en milliers de tonnes (2002-2014)



Source : IVR

En 2014, les déchirages ont continué à reculer pour la navigation intérieure belge, pour atteindre moins de 1 % du volume de la flotte. Les chiffres pour les Pays-Bas et pour l'Allemagne ne sont pas encore disponibles.

Cale citerne

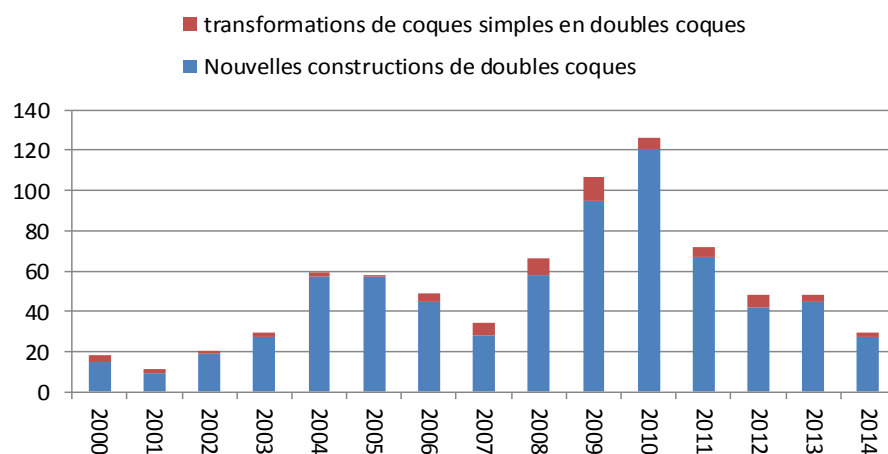
Après l'apogée de l'activité de nouvelles constructions en 2010, le nombre de bateaux-citernes arrivant sur le marché s'est réduit ces dernières années. Si l'on comptait 45 nouveaux bateaux à double coque en 2013, seulement 27 nouveaux bâtiments ont été mis sur le marché en 2014 (voir graphique). Le nombre de transformations de simples coques en double coques reste très faible.

Ce sont les Pays-Bas qui ont eu la plus grande part des constructions neuves avec environ 15 unités, suivis par l'Allemagne (9 bateaux-citernes), la Belgique (3 bateaux-citernes) et la Suisse (1 bateau-citerne).

Les nouveaux bateaux-citernes des Pays-Bas présentent un volume de chargement moyen beaucoup plus élevé que les bateaux allemands (3600 tonnes contre 2000 tonnes). Le volume total de chargement des 27 nouvelles unités est d'environ 80 à 85 milliers de tonnes, soit une part d'environ 3 % du volume de la flotte.

Malgré la baisse du taux de constructions neuves, le tonnage de la flotte européenne a augmenté de 50 % entre 2005 et 2013. En 2013, le nombre de bateaux n'était supérieur que de 8 % à celui de 2005. La conséquence en est une augmentation considérable de la capacité moyenne de chargement de la flotte (de 40 %, pour atteindre actuellement 1950 tonnes).

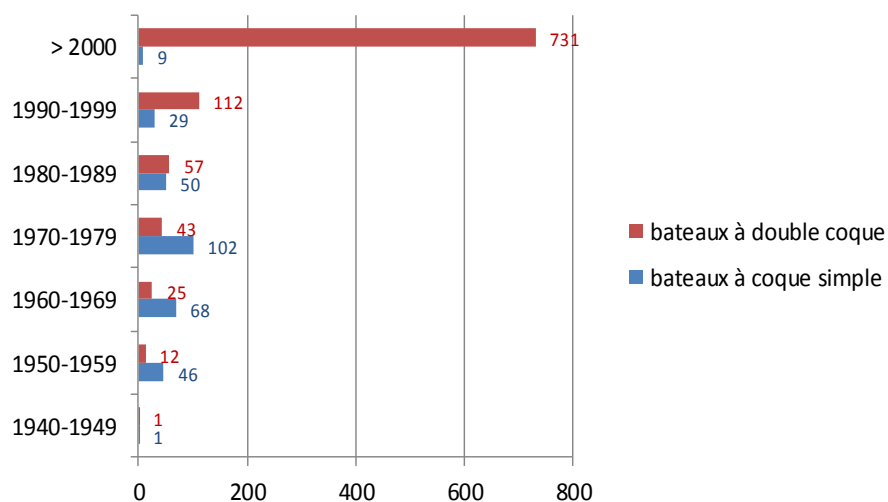
Figure 22 : nouvelles constructions de bateaux à double coque et transformations de coques simples en doubles coques (en nombre de bâtiments)



Source : EBIS

En raison de la vague de nouvelles constructions de ces 15 dernières années, la flotte de cale citerne européenne présente un très faible âge moyen. L'élimination des bateaux à coque simple y a aussi contribué. La très grande majorité des bâtiments a été construite depuis l'an 2000 (voir graphique).

Figure 23 : nombre de bateaux par année de construction dans la navigation citerne européenne



Source : EBIS

Malgré la baisse du taux de nouvelles constructions, la surcapacité est très élevée en cale citerne. En raison du recul vraisemblable de la demande de transport en cale citerne en 2014, la surcapacité n'a pas diminué durant cette année. Il y a eu ces dernières années une réduction partielle du nombre de bateaux à coque simple, comme le montre aussi la légère baisse du nombre total de bateaux-citernes en Europe depuis 2010.⁷ Mais cette baisse ne suffit pas à diminuer la surcapacité de façon décisive.

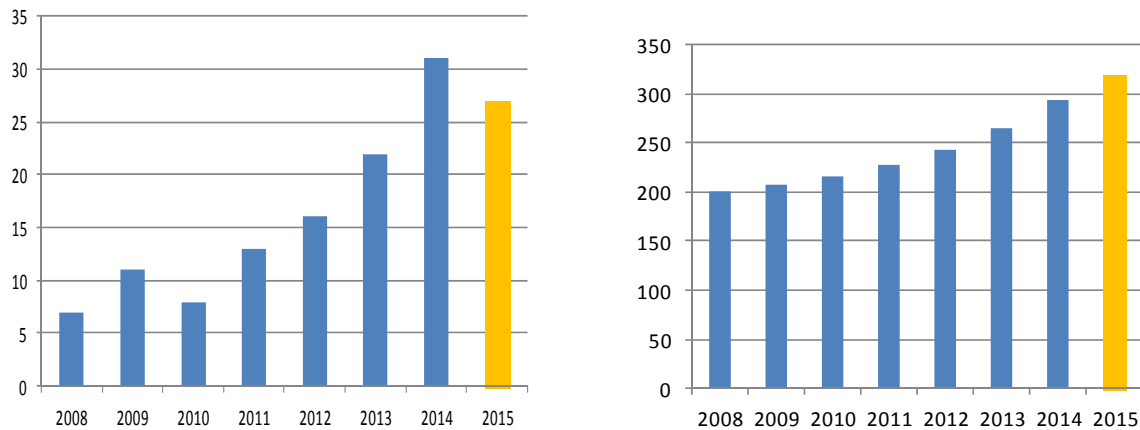
⁷ Le nombre de bateaux-citernes a légèrement diminué, mais non le tonnage total.

Vers le milieu de 2014, il y avait encore aux Pays-Bas près de 40 bateaux-citernes dans les carnets de commande, d'un tonnage total de 157 000 tonnes. Une partie de ces bateaux ne verra probablement pas le jour, mais quelques-uns d'entre eux arriveront sur le marché en 2015 et 2016.⁸

Navigation à passagers

Un apogée a été atteint pour les bateaux de croisière en 2014, avec environ 31 nouvelles constructions. Pour l'année en cours, on s'attend encore à un chiffre élevé, soit 27 nouveaux bâtiments. La flotte de bateaux de croisière dans l'UE devrait ainsi dépasser en 2015 la barre des 300 unités. La très grande majorité de ces bateaux est destinée à l'Europe centrale et l'Europe occidentale ; ils naviguent donc sur le Rhin et ses affluents ainsi que sur le Danube.

Figure 24 / 25 : Nouvelles constructions et flotte de bateaux de croisière dans l'UE (y compris prévisions 2015)*



Source : Hader & Hader (2014), *The River Cruise Fleet Handbook 2014/2015*. * Graphique de gauche : nouvelles constructions. Graphique de droite : flotte. 2015 : chiffre issu des carnets de commandes

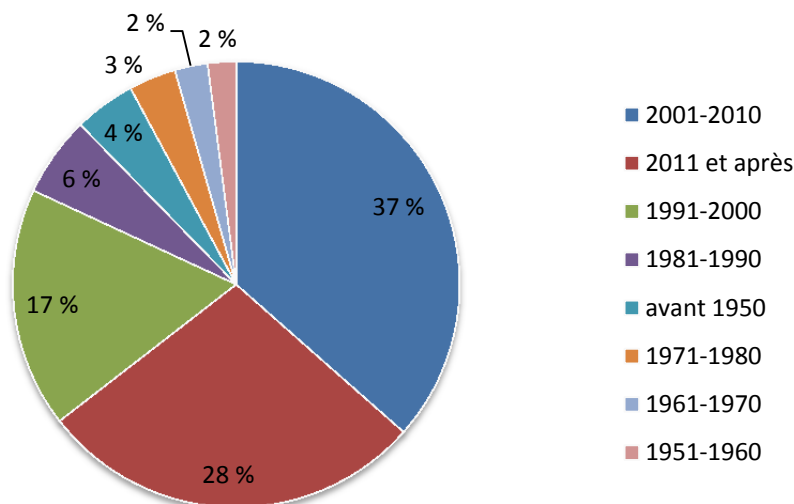
Les bateaux arrivés sur le marché pendant les années 2001 à 2014 ont une capacité moyenne de 167 à 170 lits. La capacité moyenne de la flotte existante est nettement inférieure, à savoir 144 lits.

Environ deux tiers des bateaux de croisière naviguant dans l'UE ont été construits entre 2001 et 2014. La part de ces années de construction est même un peu plus élevée en termes de capacité, à savoir environ 70 %. Cela montre d'une manière impressionnante l'ampleur du développement de la flotte au cours de ces 14 dernières années.

Le nombre de bateaux éliminés du marché a été très faible ces dernières années. Depuis 2005, environ 12 bateaux ont été éliminés de la flotte, tandis qu'environ 150 nouvelles unités venaient s'y ajouter pendant la même période. Le pourcentage de bateaux éliminés de la flotte est minimal.

⁸ Source : Rabobank (2014), Toekomstvisie tankvaart, 14 mai 2014 ; Rabobank (2014), Op Koers – Tankvaart, octobre 2014

Figure 26 : répartition des bateaux de croisière dans l'UE par année de construction (en % de la flotte)



Source : Hader & Hader (2014)

Parmi les 12 bateaux ayant quitté le marché, cinq ont été transformé en « *Floatel* », donc un hôtel flottant qui est à l'ancre en ville et contribue ainsi à augmenter la capacité hôtelière. Un autre bateau a été transformé en auberge de jeunesse, et un autre en bateau destiné à des évènements exceptionnels. Deux bateaux ont été totalement perdus (dont l'un en raison d'un incendie), et un seul bateau a été déchiré.

V. Conditions d'exploitation en 2014

L'évolution du chiffre d'affaires de la navigation intérieure est différente, selon que l'on considère le transport de marchandises ou la navigation à passagers. Au premier semestre 2014, la tendance de **l'évolution du chiffre d'affaires** du transport de marchandises par la batellerie néerlandaise et la batellerie allemande était encore légèrement à la hausse. Ainsi, le chiffre d'affaires a augmenté par rapport à l'année précédente d'environ 4 % aux Pays-Bas et d'environ 2 % en Allemagne.

La situation s'est toutefois dégradée au deuxième semestre. En Allemagne, le chiffre d'affaires a régressé de 3 % au deuxième semestre. Une baisse a également été constatée aux Pays-Bas.

Le chiffre d'affaires a néanmoins légèrement augmenté en 2014 aux Pays-Bas – grâce aux bons chiffres du premier semestre. En Allemagne a toutefois été enregistrée une baisse de 0,6 %.

Aux Pays-Bas a été constatée une évolution analogue à celle du transport routier de marchandises, avec toutefois pour ce dernier un chiffre d'affaires un peu moins volatile que pour la navigation intérieure.

Figure 27 : évolution trimestrielle du CA des navigations à marchandises néerlandaise et allemande

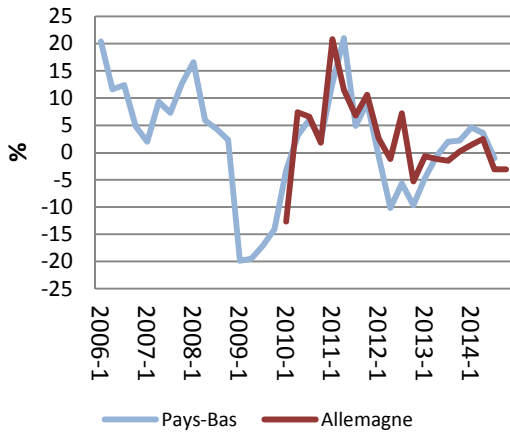
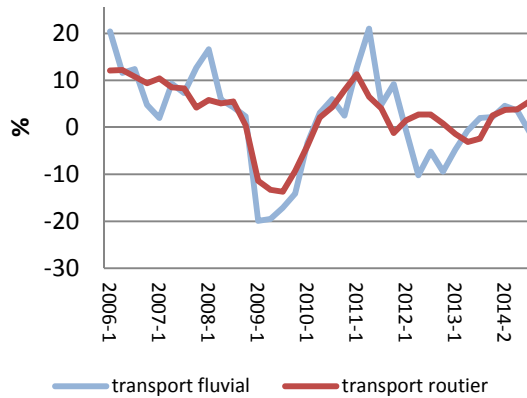


Figure 28 : évolution trimestrielle du CA de la navigation à marchandises et du transport routier, Pays-Bas



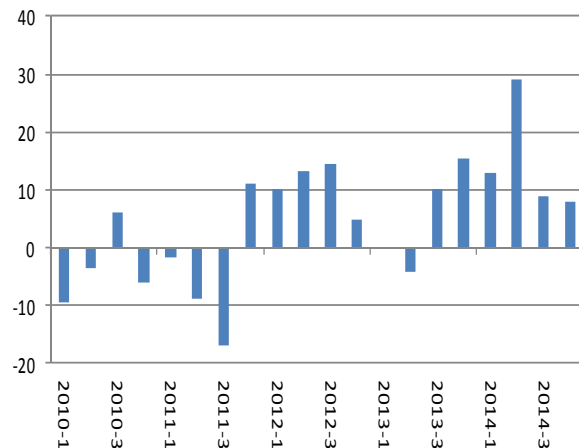
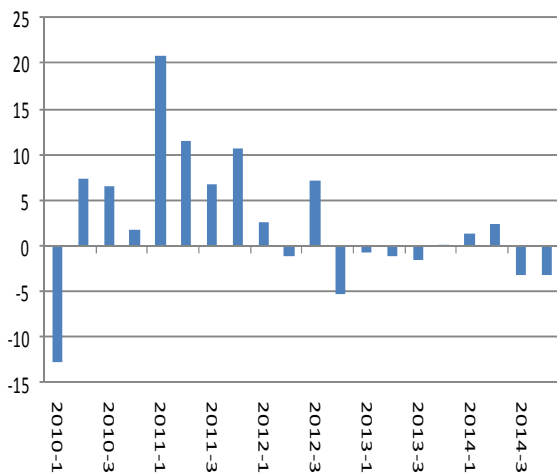
Source : Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) et destatis

En ce qui concerne l'évolution du chiffre d'affaires, la navigation à passagers se distingue fortement de la navigation à marchandises. En Allemagne, le chiffre d'affaires de la navigation à passagers a enregistré une hausse à deux chiffres en 2014. Le chiffre d'affaires brut a augmenté de 14,7 % par rapport à celui de l'année 2013. L'illustration ci-après pour la navigation à passagers montre que le chiffre d'affaires brut de la navigation à passagers a connu en Allemagne une hausse à deux chiffres par trimestre en 2012, 2013 et 2014. Des baisses n'ont été enregistrées que durant les mois d'hiver, ce qui est toutefois normal dans ce secteur soumis à des variations saisonnières.

Durant les années 2012 à 2014, l'évolution du chiffre d'affaires a été nettement plus faible pour le transport de marchandises que pour le transport de personnes. En 2011, le transport de marchandises a encore pu profiter de taux de fret plus élevés en raison des basses eaux, ce qui explique l'évolution positive du chiffre d'affaires de cette année.

En moyenne pour la période considérée, on constate une évolution du chiffre d'affaires plus avantageuse en navigation à passagers que pour le transport de marchandises.

Figure 29/30 : évolution du CA de la batellerie allemande : comparaison entre le transport de marchandises (à gauche) et le transport de personnes (à droite) - données en % par rapport au même trimestre de l'année précédente



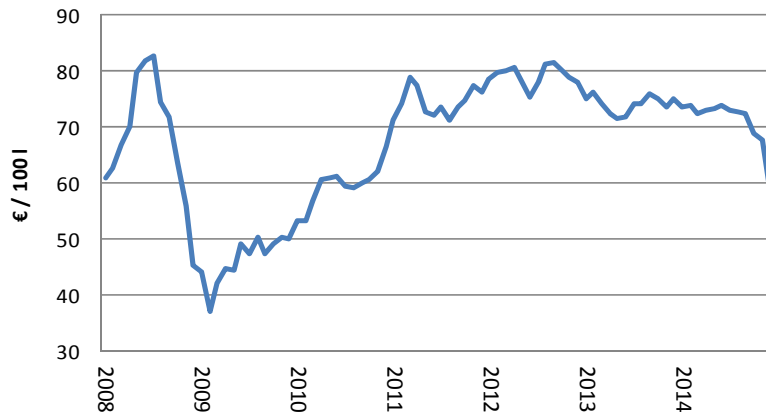
Source : destatis / Genesis online

Évolution des coûts

Coûts de carburant

En navigation intérieure, les coûts de carburant constituent une grande part des coûts d'exploitation (environ 30 %). Les éléments décisifs de l'évolution de ces coûts sont le prix du gazole et le mode d'exploitation.⁹ En 2014, le prix du gazole a été en moyenne inférieur de 4 % à 2013.¹⁰ Les entreprises n'ont donc encore quasiment pas pu profiter de la forte chute du prix du pétrole.

Figure 31 : prix d'achat mensuels pour 100 litres de gazole en €



Source : CBRB sans TVA ni rétribution CDNI

Frais de personnel

Tant dans la batellerie néerlandaise que dans la batellerie allemande, les salaires et traitements ont légèrement augmenté l'an dernier. En Allemagne, les rétributions dans la navigation à marchandises ont été relevées linéairement de 2,3 % le 1^{er} juillet.¹¹

Frais financiers

En raison de l'évolution défavorable du marché, des primes de risque plus élevées sont prélevées par les banques pour refléter le risque accru de défaillance d'un crédit dans le cas d'entreprises économiquement moins performantes. Certains segments rencontrent de manière générale des difficultés pour l'obtention d'un financement.

D'un point de vue général, le niveau des taux d'intérêt est certes actuellement très bas en Europe, mais cela peut uniquement servir d'orientation lors de nouveaux contrats de crédit et il y aura, comme on vient de le décrire, un contrôle de chaque cas individuel par les banques. Les bateliers ne profitent donc pas tous du bas niveau des taux d'intérêt.

Frais d'assurances

Les primes d'assurance ont légèrement baissé, reflétant la baisse du nombre de sinistres qui résulte de la faible évolution de la demande de transport. A ceci s'ajoute le fait que la valeur moyenne des bateaux assurés a légèrement baissé de manière générale en raison de la faible évolution du marché.

⁹ Remonte / navigation vers l'aval / degré de chargement / vitesse, etc.

¹⁰ On tient compte ici de la totalité de l'année 2014.

¹¹ Source : BAG (Office fédéral allemand pour le transport de marchandises)

Frais d'entretien et de maintenance

D'après les indications des acteurs du marché en Allemagne, ces frais n'ont pas connu de modification importante par rapport à l'année précédente.¹² Une grande partie des entreprises cherche à limiter les travaux d'entretien et de réparation au strict nécessaire et à allonger la périodicité d'entretien.

Bilan des conditions d'exploitation

Dans l'ensemble, les coûts ont légèrement diminué en 2014 et, étant donné la baisse des prix des carburants, il faut également s'attendre à une diminution des coûts d'exploitation en 2015. Cela améliorera la marge de nombreux entrepreneurs de la profession de la navigation. Toutefois, pour améliorer encore plus les conditions d'exploitation, on a besoin non seulement d'une baisse des coûts, mais aussi d'une augmentation des chiffres d'affaires. Mais les perspectives sont ici moins favorables. On ne peut actuellement pas s'attendre à une évolution beaucoup plus avantageuse du chiffre d'affaires, face à des quantités qui ne devraient augmenter que légèrement en 2015 et à la pression que la surcapacité continuera à exercer sur les taux de fret.

VI. Perspectives pour 2015

Demande de transport en navigation à cale sèche

En ce qui concerne l'évolution en volume, les perspectives sont globalement légèrement positives, face à la poursuite de la reprise dans l'industrie sidérurgique et à la poursuite attendue de la tendance positive du transport de denrées alimentaires et fourrages ainsi que de produits de carrières et matériaux de construction. Par contre, le volume transporté sera en recul dans le secteur de l'énergie (charbon). Ce recul est imputable à la douceur de l'hiver et à l'éviction croissante du charbon par des sources d'énergie renouvelables dans le domaine de la production d'électricité et de chaleur. Au total, la demande de transport sur le Rhin traditionnel devrait modestement augmenter en 2015, d'environ 1 à 3 %. Pour la navigation intérieure néerlandaise également, on s'attend à une augmentation en volume de 1 à 2 % pour 2015.¹³

Toutefois, étant donné les âpres conditions de concurrence sur le marché rhénan et la surcapacité existante, cette progression ne sera pas suffisante pour augmenter de façon décisive les taux de fret.

Demande de transport en navigation citerne

L'augmentation attendue dans le secteur des produits pétroliers exercera une influence positive sur la demande de transport. La chute du prix du pétrole devrait déclencher une reprise des transports de fioul domestique et de carburants (voir à ce sujet le graphique en appendice).

L'industrie chimique bénéficiera elle aussi à nouveau de conditions générales légèrement meilleures, suite à la baisse des coûts consécutive à l'évolution sur le marché du pétrole. L'ampleur de l'augmentation de la demande de transport devrait toutefois rester limitée et dépasser à peine la barre des 3 %. Dans le contexte de la surcapacité existante, on s'attend à ce que les taux de fret n'augmentent quasiment pas.

¹² Source : BAG (Office fédéral allemand pour le transport de marchandises)

¹³ Voir à ce sujet : ABN Amro (2014), Transport en Logistiek - prognoses

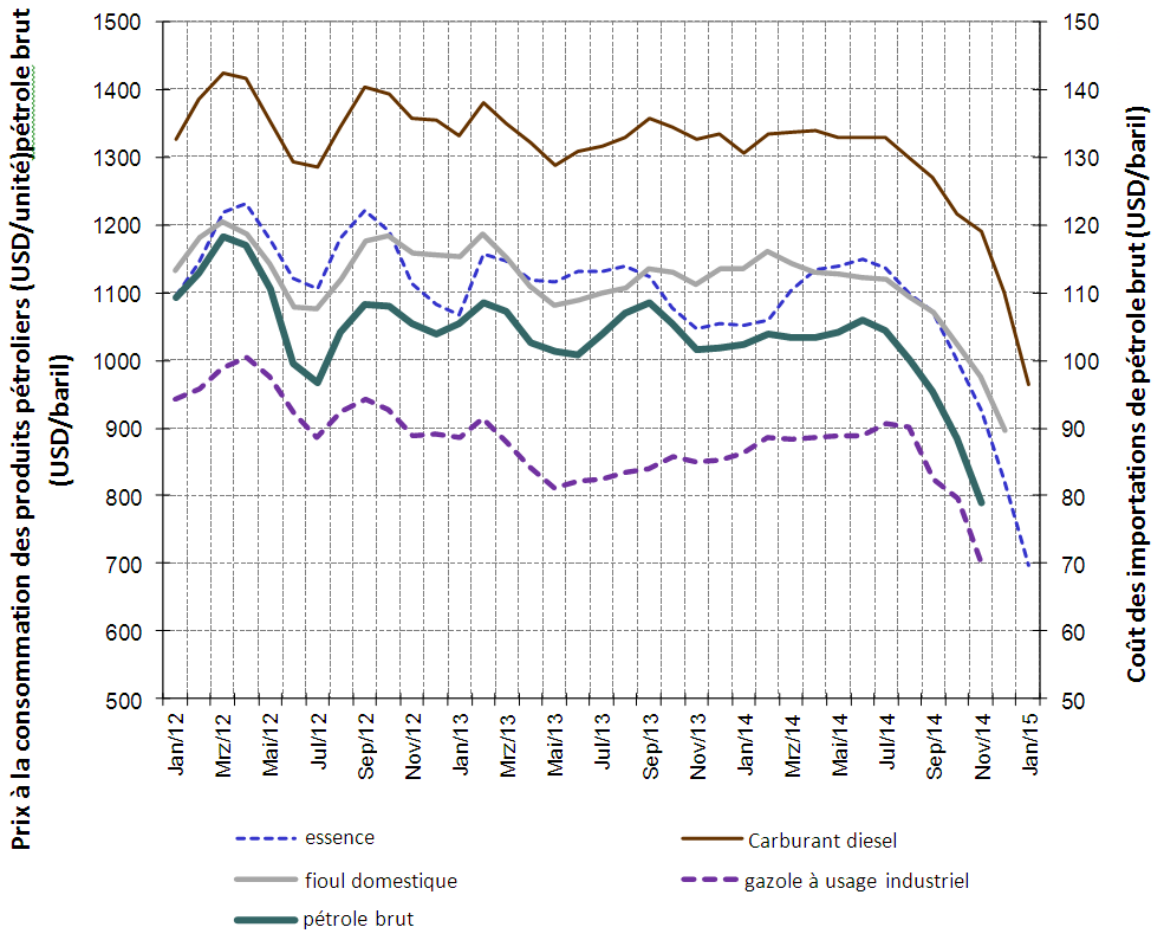
Appendice

Tableau 3 : volumes transportés sur le Rhin traditionnel en 2014

Segment de marchandises	Volume transporté (MT)	Variation par rapport à la même période de l'année précédente en %
Produits agricoles et sylvicoles	12,1	- 5,0
Produits alimentaires et fourrages	7,5	+ 7,4
Minerais	25,5	+3,8
Métaux	11,4	+7,4
Produits de carrières & matériaux de construction	25,6	+1,3
Charbon	31,8	-5,6
Produits pétroliers	29,4	-5,0
Produits chimiques	21,2	+2,0
Conteneurs	15,8	+3,8
Autres marchandises	13,0	
TOTAL	193,3	+/- 0 %

Source : Calculs de la CCNR d'après des données de destatis.

Figure 32 : Prix à la consommation des produits pétroliers et coût des importations de pétrole brut (janv. 2012 – janv. 2015) *



Source : International Energy Agency.

* Données en dollars US pour 1000 litres, sauf coût des importations de pétrole brut (données en dollars US par baril).

* Moyenne pondérée des prix taxes comprises convertis en dollars US en utilisant les taux de change actuels pour la France, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne, la Grande-Bretagne, le Japon, la Chine et les États-Unis.

Prévisions pour 2015

Secteur	Production/Importations	Part du transport total	Influence prévisible sur la demande de transport (par rapport à l'année précédente)
Agriculture, denrées alimentaires et fourrages	La tendance légèrement positive des dernières années devrait se poursuivre	14 %	+
Charbon	Les quantités importées de charbon subissent la pression des facteurs énergétiques et de l'hiver doux	25 %	-
Industrie sidérurgique : minerais	La production d'acier est dans une phase de reprise	17 %	+
Industrie sidérurgique : métaux	La production d'acier est dans une phase de reprise	8 %	+
Produits de carrières et matériaux de construction	Légère augmentation	17 %	+
Autres marchandises (dont conteneurs)	Croissance durable mais faible	20 %	+
Prévision générale pour l'évolution de la demande en navigation à cale sèche			+
Produits pétroliers	La chute du prix du pétrole devrait légèrement animer le marché des produits pétroliers	60 %	+
Chimie	Les prévisions commerciales de l'industrie chimique sont à nouveau légèrement positives	40 %	0
Prévision générale pour l'évolution de la demande en navigation à cale citerne			+

Sources :

Eurofer

Euracoal

Verein deutscher Kohleimporteure (Association des importateurs de charbon allemands)

VCI (Association de l'industrie chimique allemande)

CEFIC

Prévisions de la CCNR sur la base d'évolutions historiques et de calculs

	Évolution
0 %	0
1 % à 5 %	- / +
6 % à 10 %	-- / ++
11 % à 15 %	--- / +++
16 % à 20 %	---- / ++++
plus de 20 %	----- / +++++

PROTOCOLE 10

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

Modification des modèles des patentes du Rhin et de divers certificats de conduite et d'aptitude à la conduite au radar (Annexes D1, D5, D6 et A5 du RPN)

Motivation

Dans le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, figurent en annexe les modèles de certificats de conduite reconnus des États membres de la CCNR et des États tiers avec lesquels la CCNR a signé un arrangement administratif. Il y figure également les modèles de certificats d'aptitude à la conduite au radar des États tiers reconnus.

Plusieurs États ont modifié leurs modèles de certificat.

En Allemagne, le nom de l'autorité de délivrance a changé et les modèles de certificat de conduite et de patente rhénane ont été modifiés. Ces modifications sont entrées en vigueur le 9.03.2015.

Le nom de l'autorité de délivrance a également été modifié en France.

En outre, la CCNR a adopté un nouveau logo qu'il conviendrait d'utiliser dès que possible lors de la délivrance ou prolongation de patentes du Rhin. Les États membres peuvent néanmoins décider d'utiliser jusqu'à épuisement du stock les formulaires déjà imprimés qui comportent encore l'ancien logo.

En République slovaque, un nouveau décret est entré en vigueur le 1.11.2014. L'autorité de délivrance des certificats a changé de nom et d'adresse et les modèles des certificats de conduite et d'aptitude à la conduite au radar ont été modifiés. Le nom et l'adresse de l'autorité compétente pour les livrets de service réputés équivalents qui sont délivrés en Slovaquie (Annexe A5 au RPN) ont également été modifiés.

Des modifications sont également intervenues dans la législation tchèque. Le nom du certificat de conduite a changé et les modèles des certificats de conduite et des certificats d'aptitude à la conduite au radar ont été modifiés. Ces modifications entrées en vigueur le 15 mars 2015 sont de nature formelle et ne modifient pas les conditions d'obtention des certificats en question.

La République d'Autriche et la République slovaque délivrent respectivement depuis le 1.07.2014 et le 1.11.2014 un certificat de conduite de catégorie A, valable également sur les voies d'eau à caractère maritime d'après la classification de la directive 96/50/CE. Les conditions d'obtention d'un certificat de conduite de catégorie A correspondant aux conditions d'obtention d'un certificat de catégorie B avec des exigences supplémentaires, le comité STF, après consultation du groupe de travail STF/G et du groupe d'experts pour la modernisation des qualifications MQ/G, propose d'intégrer le certificat de conduite de catégorie A autrichien et slovaque en Annexe du RPN.

En conséquence, une modification des annexes D1, D5, D6 et A5 au RPN est nécessaire.

Besoins auxquels doivent répondre les modifications proposées

La modification proposée vise à mettre à jour les annexes D1, D5 et D6 du RPN afin qu'y figurent les nouveaux certificats de conduite allemand, autrichien, slovaque, et tchèque et les nouveaux certificats d'aptitude à la conduite au radar slovaque et tchèque.

Les nouveaux modèles de certificats allemands sont entrés en vigueur le 9.03.2015.

Les certificats de conduite et certificats d'aptitude à la conduite au radar slovaques sont entrés en vigueur le 1.11.2014. Les certificats en vigueur à ce jour demeureront valables jusqu'à leur date d'expiration.

Les certificats de conduite et certificats d'aptitude à la conduite au radar tchèques sont entrés en vigueur le 15 mars 2015. Les certificats en vigueur à ce jour demeureront valables jusqu'au 31 décembre 2017 et devront avoir été remplacés au plus tard à cette date.

Les titulaires d'un certificat de conduite de catégorie A délivré par la République d'Autriche et la République slovaque ne sont pas admis sur le Rhin alors que les titulaires d'un certificat de conduite de catégorie B le sont.

Il est nécessaire que les administrations concernées puissent contrôler les certificats sur la base d'une réglementation mise à jour.

Alternatives éventuelles aux amendements proposés

Aucune.

Conséquences des amendements proposés

Cette modification n'a pas de conséquences négatives.

Conséquences d'un rejet des amendements proposés

Il faut que les autorités de contrôle des États membres de la CCNR puissent déterminer si les certificats présentés sont bien reconnus sur le Rhin. Un rejet de ces modifications entraînerait une situation d'insécurité juridique et un problème de contrôlabilité des certificats pour les administrations concernées.

A cela s'ajoute qu'en cas de rejet des modifications introduites par la République slovaque et la République tchèque, la CCNR remettrait en question ses engagements découlant des arrangements administratifs concernant les certificats de conduite et les certificats d'aptitude à la conduite au radar signés avec ces deux États.

Résolution

La Commission Centrale,

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

après avoir consulté le groupe d'experts pour la modernisation des qualifications,

adopte les amendements des annexes D1, D5, D6 et A5 au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin annexés à la présente résolution.

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur au 1^{er} août 2015.


Annexe

1. L'annexe D1 est rédigée comme suit:

« Annexe D1
(Modèle)

Patente du Rhin
(85 mm x 54 mm – Fond bleu)

(recto)

Patente du Rhin	République française
1. Grande patente	
2. xxx	
3. xxx	
4. 1.1.1960 - F – Paris	
5. 2.1.1998	6. Xxx
8. ###	7. <div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 80px;"></div>
9. pk. 425 - pk. 780	
10. 31.3.2010	
11.	

(verso)

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

»

* valable à compter du 1.7.2015 lors de la délivrance ou de la prolongation de patentes du Rhin. Il est possible d'utiliser jusqu'à épuisement du stock les formulaires déjà imprimés qui comportent encore l'ancien logo.

2. L'annexe D5 est modifiée comme suit :

a) Le chiffre I, modèle allemand, est rédigé comme suit :

« **Modèle allemand :**

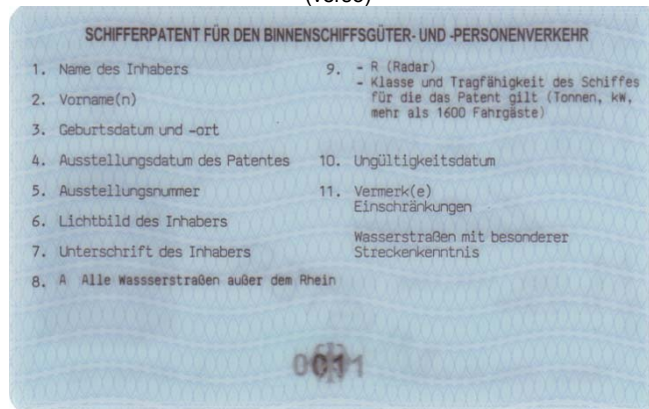
Schifferpatent für die Binnenschifffahrt A und B

(85 mm x 54 mm – Grundfarbe blau; entsprechend ISO-Norm 7810.)

(recto)



(verso)



»

b) Le chiffre II est modifié comme suit :

i) L'indication relative au certificat de conduite tchèque est rédigée comme suit :

«

CZ	Certificat de capitaine de classe I (B) (valable jusqu'au 31.12.2017)	- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40), - le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ladite réglementation.	Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 République tchèque tel : +420 234 637 240 kuzminski@spspraha.cz bimka@spspraha.cz	Modèle
CZ	Certificat de conduite de catégorie B (en vigueur à partir du 15.03.2015)			Modèle

»

ii) L'indication relative au certificat de conduite slovaque est rédigée comme suit :

«

SK	Certificat de capitaine de classe A (Prescription de caractère temporaire du 1.08.2015 au 31.07.2018)	- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40), - le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ladite réglementation.	Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby Letisko M. R. Štefánika 823 05 Bratislava République slovaque Tél. + 421 2 333 00 217 plavba@nsat.sk	Modèle
	Certificat de capitaine de classe I (B) <i>Preukaz odbornej spôsobilosti Llodný kapitán I. triedy kategórie B</i>			Modèle

»

iii) L'indication relative au certificat de conduite autrichien est rédigée comme suit :

«

AT	Patente de capitaine A	- doit être assortie d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40), - le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ladite réglementation.	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Oberste Schifffahrtsbehörde Radetzkystrasse 2 1030 Wien Österreich Tel +431 71162 655704 Fax +431 71162 655799 w1@bmvit.gv.at	Modèle
	Patente de capitaine B <i>Kapitänspatent</i>			Modèle

»

- iv) L'indication relative au modèle du certificat de conduite tchèque est rédigée comme suit :

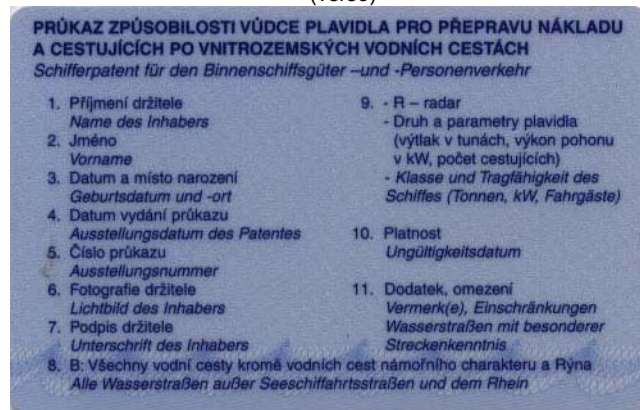
« MODÈLES DU CERTIFICAT DE CONDUITE TCHÈQUE

Certificat de capitaine de classe I (B)

(recto)



(verso)



v) L'indication relative au modèle du certificat de conduite tchèque est ajoutée après le certificat de conduite tchèque existant comme suit :

« Certificat de conduite de catégorie B

(en vigueur à partir du 15.03.2015)

(recto)

1. 2. 3. 4. 7. 8. B 9. Bez omezení výtlaku a výkonu motoru / Ist nicht beschränkt 10. Bez omezení / Ist nicht beschränkt 11. 5. 000000 6. fotografie držitele

(verso)

1. Příjmení držitele / Name des Inhabers 2. Jméno / Vorname 3. Datum a místo narození / Geburtsdatum und -ort 4. Datum vydání průkazu / Ausstellungsdatum des Patentes 5. Číslo průkazu / Ausstellungsnummer 6. Fotografie držitele / Lichtbild des Inhabers 7. Podpis držitele / Unterschrift des Inhabers 8. B: Všechny vodní cesty Evropské unie s výjimkou vodních cest námořního charakteru a Rýna / Alle Wasserstraßen der Europäischen Union außer Seeschiffahrtsstraßen und dem Rhein 9. - R - radar - Druh a parametry plavidla (výtlak v tunách, výkon pohonu v kW, počet cestujících) - Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes (Tonnen, kW, Fahrgäste) 10. Platnost / Ungültigkeitsdatum 11. Dodatek, omezení / Vermerke(e), Einschränkungen Wasserstraßen mit besonderer Streckenkenntnis

vi) L'indication relative au titre des modèles des certificats de conduite slovaques est rédigée comme suit :

**« MODÈLES DES CERTIFICATS DE CONDUITE SLOVAQUES
CATÉGORIE A et CATÉGORIE B »**

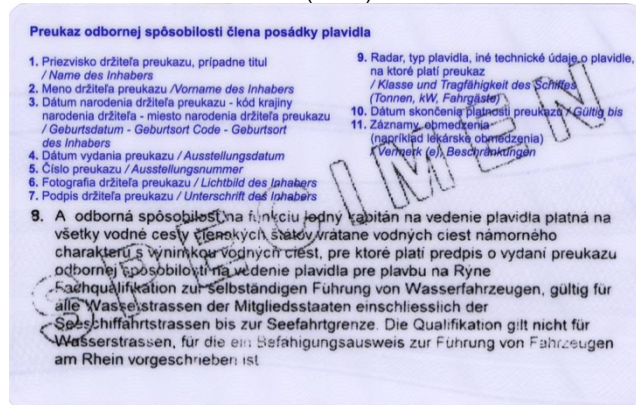
vii) L'indication relative au certificat slovaque de capitaine de classe A est ajoutée comme suit :

« Certificat de capitaine de classe A

(recto)



(verso)



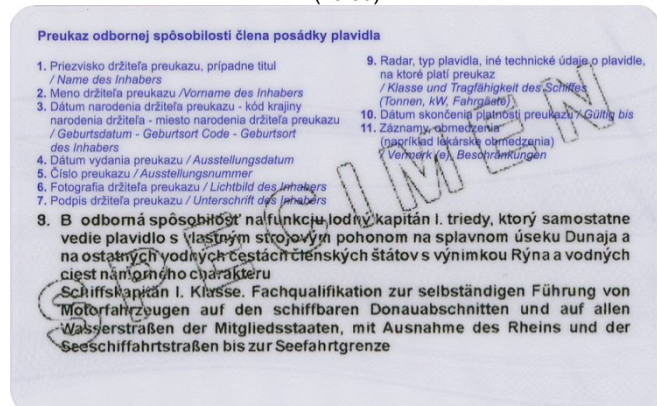
viii) L'indication relative au certificat slovaque de capitaine de classe I (B) est rédigée comme suit :

« Certificat de capitaine de classe I (B)

(recto)



(verso)



ix) L'indication relative au titre des modèles autrichiens de la patente de capitaine est rédigée comme suit :

**« MODÈLES DE PATENTES AUTRICHIENNES DE CAPITAINE
CATÉGORIE A et CATÉGORIE B »**

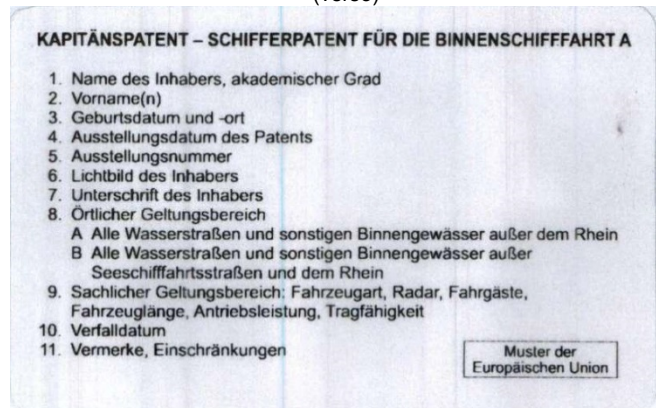
x) L'indication relative à la patente autrichienne de capitaine A est ajoutée comme suit :

« Patente de capitaine A

(recto)



(verso)



xi) L'indication relative à la patente autrichienne de capitaine B est rédigée comme suit :

« Patente de capitaine B

(recto)



(verso)



3. L'annexe D6 est modifiée comme suit :

- i) L'indication relative au certificat d'aptitude à la conduite au radar tchèque est rédigée comme suit :

«

CZ	Certificat d'aptitude à la conduite au radar sur les voies navigables intérieures	---	Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 République tchèque tel : +420 234 637 240 kuzminski@spspraha.cz bimka@spspraha.cz	Modèle (valable jusqu'au 31.12.2017)
				Modèle (en vigueur à partir du 15.03.2015)

»

- ii) L'indication relative au certificat d'aptitude à la conduite au radar slovaque est rédigée comme suit :

«

SK	Certificat d'aptitude à la conduite au radar <i>Preukaz radarového navigátora</i>	---	Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby Letisko M. R. Štefánika 823 05 Bratislava République slovaque Tél. + 421 2 333 00 217 plavba@nsat.sk	Modèle
----	--	-----	--	------------------------

»

- iii) L'indication relative au titre des modèles tchèques de certificats d'aptitude à la conduite au radar est rédigée comme suit :

« MODÈLES DE CERTIFICATS TCHÈQUES D'APTITUDE À LA CONDUITE AU RADAR »

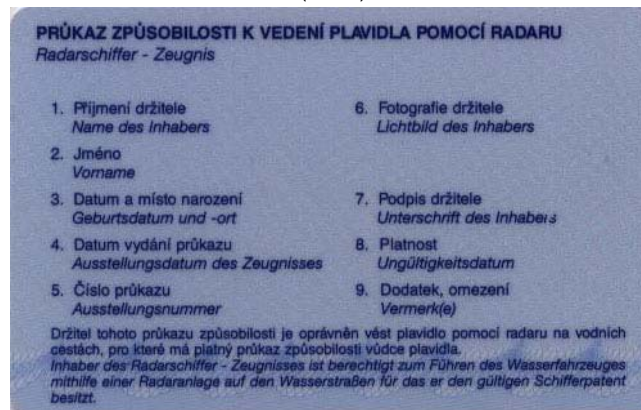
- iv) L'indication relative au certificat tchèque d'aptitude à la conduite au radar est rédigée comme suit :

«

(recto)



(verso)



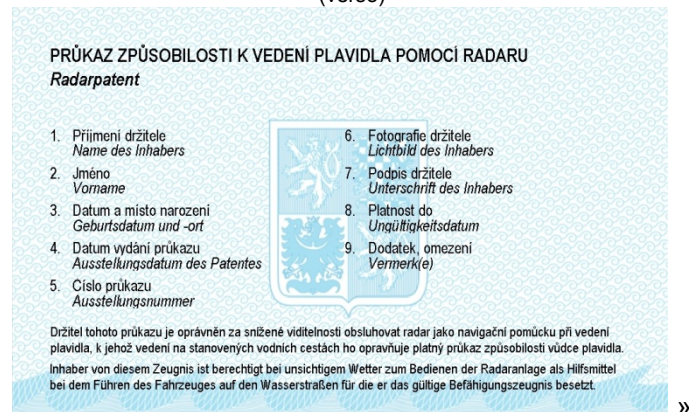
»

«
(en vigueur à partir du 15.03.2015)

(recto)



(verso)



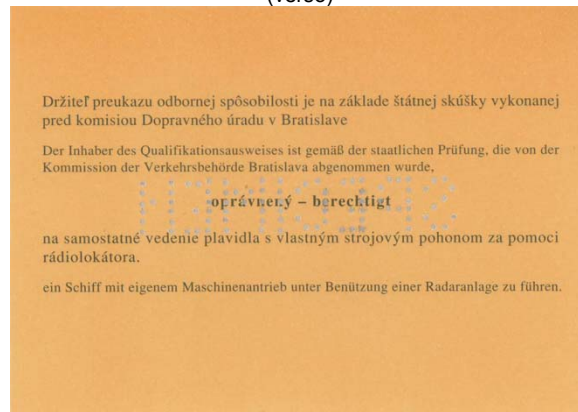
iv) L'indication relative au certificat d'aptitude slovaque à la conduite au radar est rédigée comme suit :

«

(recto)



(verso)



»

4. Dans l'annexe A5, la ligne concernant l'autorité de délivrance de la Slovaquie est remplacée par :

«

République slovaque			2010-II-3
Dopravný úrad Divízia vnútrozemskej plavby	Letisko M.R. Štefánika 823 05 Bratislava	Tel. +421 2 333 00 217 plavba@nsat.sk	

»

PROTOCOLE 11

Possibilité d'une reconnaissance des livres de bord d'États tiers Amendement de l'article 3.13 et à l'annexe A1 du RPN et incorporation d'une annexe A 1a

Résolution

La Commission Centrale,

souhaitant rendre possible aussi la reconnaissance de livres de bord qui sont équivalents au livre de bord au sens du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, dès lors que ces États tiers garantissent la réciprocité de ladite reconnaissance,

réaffirmant sa volonté de simplifier les obligations de la batellerie afin de favoriser l'intégration et le développement du marché européen de la navigation intérieure,

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

- adopte l'amendement ci-annexé du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ;
- confie l'approbation et la modification de la liste des autorités compétentes pour la délivrance de livres de bord valables sur le Rhin à son Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle. En cas de désaccord au sein du comité, les projets seront présentés à la Commission Centrale.

Les nouvelles prescriptions entreront en vigueur le 1^{er} juillet 2016.

Annexe

Motif de l'amendement

Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés :

Il a été constaté récemment que sont en circulation des livres de bord qui sont conformes au modèle de la CCNR, mais qui n'ont pas été délivrés par une autorité compétente d'un État riverain du Rhin ou de la Belgique.

Conformément à l'article 3.13, chiffre 1, du RPN, les premiers livres de bord ne peuvent être délivrés pour le champ d'application du RPN que par les autorités compétentes des États riverains du Rhin et de la Belgique. Ces livres de bord doivent être conformes au modèle qui figure dans l'annexe A1 du RPN.

Des autorités d'autres États délivrent des livres de bord conformes au modèle de l'annexe A1 du RPN, mais ceux-ci ne sont pas valables sur le Rhin à ce jour, ce qui a pour conséquence qu'un bateau doit actuellement posséder deux livres de bord matériellement identiques.

Ceci est contraire à l'objectif réglementaire selon lequel un bateau ne devrait disposer que d'un seul livre de bord afin d'éviter les abus. La situation est similaire pour les livres de bord ultérieurs.

Les abus pourraient être évités au moins pour tous les États membres de la CCNR et de l'UE qui délivrent des livres de bord conformes au modèle de la CCNR.

Alternatives éventuelles aux amendements envisagés:

L'introduction et l'harmonisation des livres de bord au niveau européen constitueraient une solution envisageable. L'amendement prévu du RPN et la reconnaissance par la CCNR des livres de bord d'États tiers sont une première étape dans ce sens.

Conséquences de ces modifications :

Cette modification réduirait les tâches administratives des administrations publiques et du secteur privé, empêcherait les abus et simplifierait les contrôles.

De plus, le renvoi à la publication sous forme électronique des listes d'autorités compétentes réduirait la dépense administrative et garantirait une meilleure actualisation par le fait que le Comité compétent pourrait approuver des modifications.

Conséquences d'un rejet des amendements proposés :

Un renoncement à cet amendement aurait pour conséquence qu'un bateau d'un État tiers se trouverait dans l'obligation, comme dans le passé, de disposer de plusieurs livres de bord, ce qui ouvre davantage de possibilités d'abus et maintiendrait des contraintes administratives disproportionnées.

Amendement du RPN

1. A l'article 3.13, chiffre 1, sont insérés les alinéas suivants :

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

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

2. L'annexe A1a ci-après est insérée à la suite de l'annexe A1 :

Annexe A 1a

Autorités compétentes pour la délivrance de livres de bord valables sur le Rhin.

État	Autorité	Période de délivrance

La liste des autorités compétentes est publiée par la CCNR sur son site Internet www.ccr-zk.org.

PROTOCOLE 12

Reconnaissance des attestations de connaissance de secteurs délivrées par des États tiers

Modification de l'arrangement administratif concernant le certificat de conduite et le certificat d'aptitude à la conduite au radar conclu avec le Ministère fédéral des transports, de l'innovation et de la technologie de la République d'Autriche

Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition du Groupe d'experts pour la modernisation des qualifications (MQ/G) et de son Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, prend acte avec satisfaction de la modification de l'arrangement administratif concernant le certificat de conduite et le certificat d'aptitude à la conduite au radar conclu avec les autorités autrichiennes,

charge son Secrétaire général de signer au nom de la CCNR la modification de l'arrangement administratif ci-annexé en langue allemande, française et néerlandaise.

Annexe

1. Modification de l'arrangement administratif concernant le certificat de conduite et le certificat d'aptitude à la conduite au radar conclu avec le Ministère fédéral des transports, de l'innovation et de la technologie de la République d'Autriche

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et le Ministère fédéral des transports, de l'innovation et de la technologie de la République d'Autriche modifient comme suit l'arrangement administratif concernant le certificat de conduite et le certificat d'aptitude à la conduite au radar conclu le 27 mai 2011 :

- l'article 1^{er}, paragraphe 1, dernier tiret, est rédigé comme suit :

« Pour naviguer sur les secteurs du Danube énumérés à l'annexe 1, le titulaire doit présenter une attestation conforme à l'annexe 2 délivrée par l'autorité autrichienne compétente et prouvant qu'il/elle a effectué 8 voyages en aval et 8 voyages en amont sur le secteur considéré, ou un certificat de connaissance de secteur délivré par un Etat membre de la Commission du Danube pour le Danube et couvrant les secteurs concernés, conformément aux « Recommandations de la Commission du Danube relatives aux attestations de connaissance de secteur

- l'article 2, paragraphe 2, est rédigé comme suit :

« L'autorité autrichienne compétente pour délivrer la patente de capitaine autrichienne, l'attestation conforme à l'annexe 2 (jusqu'au 30 juin 2014), de l'attestation de connaissance de secteur visée à l'annexe 2a (à compter du 1^{er} juillet 2014) et la mention relative à l'aptitude à la conduite au radar est : »

- l'annexe 1 est rédigée comme suit :

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

Sur le Danube :

- de Tiefenbach à Sank Nikola an der Donau

- de Melk à Krems

- de Wien-Freudenau jusqu'à la frontière nationale entre l'Autriche et la Slovaquie »

Une nouvelle annexe 2a est insérée :

« Modèle de l'attestation de connaissance de secteur autrichienne pour le Danube (à compter du 1^{er} juillet 2014)

MODÈLE

STRECKENZEUGNIS FÜR DIE DONAU **REPUBLIK ÖSTERREICH**

1. Musterfrau, Mag
2. Mana
3. 31/12/1961 - A - Geburtsort
4. 01/09/1997
7. 
8. Schifferpatent für die Binnenschifffahrt A
9. von km 1234.567 bis km 1234.567
von km 1234.567 bis km 1234.567
von km 1234.567 bis km 1234.567
von km 1234.567 bis km 1234.567
von km 1234.567 bis km 1234.567
5. 000001

STRECKENZEUGNIS FÜR DIE DONAU

1. Name des Inhabers, akademischer Grad
2. Vorname(n)
3. Geburtsdatum und -ort
4. Ausstellungsdatum des Streckenzeugnisses
5. Ausstellungsnummer
6. Lichtbild des Inhabers
7. Unterschrift des Inhabers
8. Art des Patents
9. Örtlicher Geltungsbereich

Dieses Streckenzeugnis gilt nur in Verbindung mit dem auf den gleichen Namen lautenden Patent nach 8 und berechtigt den Inhaber zur Fahrt auf den Streckenabschnitten der Donau nach 9

Strasbourg, le ... 201..

Hans VAN DER WERF
Secrétaire général
Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Dipl.-Ing. Reinhard VORDERWINKLER
Administration supérieure de la navigation
Ministère du transport, de l'innovation
et de la technologie de la République d'Autriche

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, 10.01 et 11.02 à 11.05)

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 visibilité et nombre maximal de passagers
(adoptée par la résolution 2001-II-15, renouvelé en dernier lieu par résolution 2013-I-13),
- b) article 10.01, chiffre 3, excepté le secteur « Bâle », dans le tableau - Restriction de la navigation par hautes eaux à l'amont du bac de Spijk (Germersheim – Mannheim-Rheinau)
(adoptée par la résolution 2009-I-16, renouvelé en dernier lieu par résolution 2013-I-13),
- c) article 11.02, excepté le chiffre 3, tableau ad 3.1 Secteur "Bâle", première ligne et tableau ad 3.6 - Secteur "Pannerden - Lekkanaal" - Dimensions maximales des convois poussés et des formations à couple
(adoptée par la résolution 2009-I-16, renouvelé en dernier lieu par résolution 2013-I-13),
- d) articles 11.03 à 11.05 – abrogés
(adoptée par la résolution 2009-I-16, renouvelé en dernier lieu par résolution 2013-I-13).

Les prescriptions a) et b) seront en vigueur du 1^{er} décembre 2015 au 30 novembre 2018.

Les prescriptions c) et d) seront en vigueur du 1^{er} décembre 2015 au 30 novembre 2016.

PROTOCOLE 14

Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) – Ancrage et utilisation de poteaux d'ancrage (article 7.03)

1. De nombreux bateaux sont actuellement équipés de poteaux d'ancrage. Les poteaux d'ancrage se fichent dans le lit du fleuve et permettent ainsi d'immobiliser le bâtiment soumis au courant du fleuve ou au vent. Durant le stationnement, ceux-ci ne sont pas seulement utilisés en complément à l'ancre ou à l'amarrage au moyen des cordes et câbles habituels, mais souvent en guise de remplacement pur et simple. L'utilisation des poteaux d'ancrage est susceptible d'endommager l'infrastructure. A ce jour, l'utilisation de ces poteaux d'ancrage n'est pas réglementée sur le Rhin.
2. L'article 7.03 du RPNR prévoit une interdiction générale d'ancrage. Les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants ne peuvent ancrer dans les sections de la voie d'eau où l'ancrage est interdit de façon générale et dans les secteurs indiqués par le panneau A.6 (annexe 7). L'interdiction s'applique alors sur le côté de la voie d'eau où ce panneau est placé. Cette interdiction d'ancrage est appliquée dans des secteurs nécessitant par exemple une protection du lit du fleuve ou d'aqueducs-siphons, ou sur lesquels l'ancrage est interdit pour des raisons nautiques.
3. Les caractéristiques des ancres et chaînes utilisées pour l'ancrage sont prescrites par l'article 10.01 du RVBR afin de garantir un pouvoir d'ancrage satisfaisant. Il n'existe pas d'exigences techniques. L'installation de poteaux d'ancrage à bord du bâtiment ne dispense pas du respect de l'article 10.01 du RVBR, c'est-à-dire que les poteaux d'ancrage sont installés en supplément des ancres.
4. Lorsque l'interdiction d'ancrage est motivée par la nécessité de protéger le lit du fleuve ou des aqueducs-siphons, cette interdiction d'ancrage doit s'appliquer également lorsqu'un bâtiment veut stationner en utilisant des poteaux d'ancrage au lieu de l'ancre. En effet, l'interdiction d'ancrage ne doit pas pouvoir être contournée par l'utilisation de poteaux d'ancrage puisqu'un traitement différent n'est pas justifié. Lorsque l'interdiction d'ancrage n'est pas motivée par la nécessité de protéger le lit du fleuve, l'utilisation de poteaux d'ancrage peut le cas échéant être autorisée alors même que l'ancrage est interdit.
5. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) sont présentés ci-après.

Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés

Cet amendement vise à réglementer l'utilisation des poteaux d'ancrage. Il prévoit une interdiction générale d'utilisation des poteaux d'ancrage sur les secteurs et sections où l'ancrage est interdit. A titre dérogatoire, lorsque l'ancrage est interdit, sur certaines sections signalées par un panneau approprié, l'utilisation des poteaux d'ancrage peut être autorisée.

En effet, l'article 7.03 du RPNR réglemente l'ancrage mais pas l'utilisation des poteaux d'ancrage. Dans certains cas de figure, l'ancrage est interdit pour protéger le lit du fleuve, or cette interdiction d'ancrer est contournée par l'utilisation de poteaux d'ancrage. Il n'y a pas lieu d'avoir un traitement différencié dans ce cas de figure.

Réciproquement, lorsque l'interdiction d'ancrage n'est pas motivée par la protection du lit du fleuve, l'ancrage ou l'utilisation des poteaux d'ancrage peuvent être autorisés de façon indépendante l'un de l'autre.

Alternatives éventuelles aux amendements proposés

Une alternative est de conserver la rédaction actuelle de l'article 7.03 du RPNR. L'utilisation des poteaux d'ancrage n'est alors pas règlementée. Sur certains secteurs ou sur certaines sections, l'ancrage est interdit pour protéger le fond du lit. En conservant la rédaction actuelle de l'article 7.03 du RPNR, l'utilisation des poteaux d'ancrage serait possible et pourrait endommager le fond du lit du fleuve.

Une autre solution serait d'interdire l'utilisation des poteaux d'ancrage dans toutes les situations. En effet, la navigation intérieure n'a pas besoin de ce type d'équipement. Toutefois, il est souvent plus rapide d'utiliser des poteaux d'ancrage que de jeter l'ancre.

Conséquences des amendements proposés

Le chiffre 1 du nouvel article 7.03 étend les prescriptions applicables à l'ancrage aux poteaux d'ancrage : le chiffre 1 de la rédaction actuelle de l'article 7.03 du RPNR prescrit une interdiction générale d'ancrage dans les sections de la voie d'eau sur lesquels s'applique une interdiction générale d'ancrage et dans les secteurs indiqués par le panneau A.6 (annexe 7), l'interdiction s'appliquant sur le côté de la voie d'eau où est placé le panneau. L'amendement proposé rend ces interdictions générales également applicables à l'utilisation de poteaux d'ancrage. Cela permet d'éviter que l'interdiction d'ancrage soit contournée par l'utilisation de poteaux d'ancrage, car un traitement différent n'est pas justifié, lorsque l'interdiction d'ancrage vise à empêcher l'endommagement du lit du fleuve ou un aqueduc-siphon.

Le nouveau chiffre 2 ouvre la possibilité, pour l'ancrage, d'une dérogation à la règle générale énoncée au chiffre 1 : dans les sections où l'ancrage et l'utilisation de poteaux d'ancrage sont interdits de façon générale, les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent ancrer que dans les secteurs indiqués par le panneau E.6 et seulement du côté de la voie où ce panneau est placé. Ainsi, le chiffre 2 permet d'autoriser l'ancrage sur certains secteurs alors que l'utilisation des poteaux d'ancrage reste interdite. Il peut s'agir de secteurs nécessitant une protection particulière du lit du fleuve ou d'aqueducs-siphons, ou sur lesquels l'utilisation de poteaux d'ancrage est interdite pour des raisons nautiques.

Le nouveau chiffre 3 ouvre la possibilité, pour l'utilisation de poteaux d'ancrage, d'une dérogation à la règle générale énoncée au chiffre 1 : dans les sections où l'ancrage et l'utilisation de poteaux d'ancrage sont interdits de façon générale, les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent utiliser de poteaux d'ancrage que dans les secteurs indiqués par le panneau E.6.1 et seulement du côté de la voie où ce panneau est placé. Ainsi, le chiffre 3 permet d'autoriser l'utilisation des poteaux d'ancrage sur certains secteurs alors que l'ancrage reste interdit. Il peut s'agir de secteurs sur lesquels l'utilisation de poteaux d'ancrage est autorisée pour des raisons nautiques.

Conséquences d'un rejet des amendements proposés

Il serait possible de renoncer à cet amendement. Toutefois, le texte actuellement en vigueur ne règlemente pas l'utilisation des poteaux d'ancrage. Sur certains secteurs, l'utilisation des poteaux d'ancrage est susceptible d'endommager le fond du lit, ce qui n'est pas souhaitable.

Résolution

La Commission Centrale,

soucieuse d'améliorer la sécurité et le bon ordre de la navigation rhénane tout en garantissant le bon état de l'infrastructure,

adopte l'amendement à l'article 7.03 du Règlement de police pour la navigation du Rhin figurant en annexe à la présente résolution.

L'amendement figurant en annexe entrera en vigueur le 1^{er} décembre 2016.

Annexe

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

L'indication relative à l'article 7.03 est rédigée comme suit :

« 7.03 Ancrage et utilisation de poteaux d'ancrage »

2. *L'article 7.03 est rédigé comme suit :*

« Article 7.03

Ancrage et utilisation de poteaux d'ancrage

1. Les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent ancrer ou utiliser de poteaux d'ancrage :
 - a) dans les sections de la voie navigable où l'ancrage est interdit de façon générale ;
 - b) dans les secteurs indiqués par le panneau A.6 (annexe 7) : l'interdiction s'applique alors du côté de la voie où ce panneau est placé.
 2. Dans les sections où l'ancrage et l'utilisation de poteaux d'ancrage sont interdits en vertu des dispositions du chiffre 1, lettre a) ci-dessus, les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent ancrer que dans les secteurs indiqués par le panneau E.6 (annexe 7) et seulement du côté de la voie où ce panneau est placé.
 3. Dans les sections où l'ancrage et l'utilisation de poteaux d'ancrage sont interdits en vertu des dispositions du chiffre 1, lettre a) ci-dessus, les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent utiliser de poteaux d'ancrage que dans les secteurs indiqués par le panneau E.6.1 (annexe 7) et seulement du côté de la voie où ce panneau est placé. »
3. *A l'annexe 7, section I, sous-section E, le panneau E.6.1 est inséré après le panneau E.6 :*

« **E.6.1** Autorisation d'utiliser des poteaux d'ancrage du côté de la voie où le panneau est placé.
(voir article 7.03, chiffre 3)



»

PROTOCOLE 15

Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR)

Article 1.06 - Utilisation de la voie navigable

Article 11.01 - Dimensions maximales des bâtiments

Article 11.02 - Dimensions maximales des convois poussés et des formations à couple et suppression définitive des articles 11.03 à 11.05

1. L'article 11.01 du RPNR fixe les dimensions maximales des bâtiments. Dans sa rédaction actuelle, la longueur maximale des bâtiments est fixée à 135 m de façon générale. Il existe des restrictions sur certaines sections. En particulier, les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m ne sont autorisés à naviguer vers l'aval dans le secteur du Gebirge qu'avec une autorisation spéciale lorsque la hauteur d'eau relevée à l'échelle de Kaub est inférieure à 0,85 m ou supérieure à 4,60 m (marque de crue I).
2. La largeur maximale des bâtiments est actuellement fixée à l'article 11.01, chiffre 5, du RPNR, Elle est fixée à 22,80 m de façon générale ; pour le secteur entre Pannerden (p.k. 867,46) et le Lekkanal (p.k. 949,40) elle est ramenée à 15,00 m.
3. De plus en plus de bâtiments avec des dimensions allant jusqu'à 135 m de long et 17,70 m de large ont recours à une autorisation spéciale pour naviguer aussi dans le secteur du Gebirge durant les périodes de basses ou de hautes eaux.
4. Plusieurs voyages d'essai effectués dans le secteur du Gebirge par l'Office de l'eau et de la navigation de Bingen en présence de hauteurs d'eau inférieures à 0,85 m et supérieures à 4,60 m (marque de crue I) à l'échelle de Kaub ont permis de constater qu'une limitation de la largeur à 17,70 m permet la navigation de bâtiments d'une longueur ne dépassant pas 135 m quelle que soit la hauteur d'eau.
5. Par conséquent, une restriction de la navigation ou l'obtention d'une autorisation spéciale pour les bâtiments dont la longueur maximale ne dépasse pas 135 m et dont la largeur maximale ne dépasse pas 17,70 m ne sont pas nécessaires pour naviguer dans le secteur du Gebirge. Ceci offre l'opportunité de réduire le nombre des procédures administratives (délivrance d'une autorisation spéciale). Afin de saisir cette opportunité est nécessaire une révision des prescriptions de l'article 11.01. A l'occasion de cette révision, il est également possible de reformuler plus clairement les prescriptions actuelles de l'article 11.01, chiffre 5, qui font référence aux exigences de l'article 4.06, chiffre 1, du RPNR, concernant la navigation au radar. Il est suffisant d'exiger dans le nouveau texte de l'article 11.01 la présence à bord d'une personne possédant le certificat d'aptitude à la conduite au radar. L'exigence concernant la présence d'un appareil radar est déjà prise en compte dans le Règlement de visite des bateaux du Rhin. Le renvoi peu clair à l'article 4.06, chiffre 1, peut ainsi être supprimé.
6. L'article 11.02 définit les dimensions maximales des convois poussés et des formations à couple. Il a été introduit par la résolution 2003-I-21 comme une prescription de caractère temporaire. Depuis, la prescription a été prolongée par périodes de 3 ans. Les travaux actuellement en cours à la CCNR ne permettent pas d'envisager une modification à court terme de cette prescription. Aussi est-il proposé de transformer la prescription de caractère temporaire en une prescription de caractère définitif au 1^{er} décembre 2016.
7. Les articles 11.03 à 11.05 définissaient respectivement les dimensions maximales des convois poussés sous certaines conditions, les dimensions maximales des convois poussés aux confluents du Lek et du canal Amsterdam-Rhin et les dimensions maximales des autres assemblages de bâtiments. L'adoption de la nouvelle formulation de l'article 11.02 lors de la session plénière de printemps 2003 de la CCNR a permis d'intégrer dans cet article certaines prescriptions figurant dans les articles 11.03 à 11.05. Les autres prescriptions n'ont plus été jugées nécessaires. Les articles 11.03 à 11.05 ont donc été supprimés par une prescription de caractère temporaire en 2003. La suppression définitive des articles 11.03 à 11.05 va donc de pair avec l'adoption définitive des prescriptions de l'article 11.02 telles qu'adoptées en 2003.

8. L'article 1.06 pose des exigences générales pour l'utilisation de la voie navigable. Il indique que la longueur, la largeur, le tirant d'air, le tirant d'eau et la vitesse des bâtiments et des convois doivent être compatibles avec les caractéristiques de la voie navigable et des ouvrages d'art. A cet effet, il renvoie notamment aux articles 11.01 à 11.05 du RPNR. Comme les articles 11.03 à 11.05 sont supprimés, il convient d'actualiser ce renvoi. Cette actualisation aurait dû intervenir en 2003 mais elle a été oubliée. Il est donc proposé de supprimer de façon définitive le renvoi aux articles 11.03 à 11.05 dans l'article 1.06.
9. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) sont présentés ci-après.

Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés

Cet amendement vise à améliorer la lisibilité des prescriptions applicables et définies dans l'article 11.01 en matière de longueur maximale et de largeur maximale des bâtiments en fonction des secteurs géographiques. Il vise également à réduire le nombre des autorisations spéciales requises pour la navigation dans le secteur du Gebirge et donc à réduire le nombre des procédures administratives (délivrance d'une autorisation spéciale).

Par ailleurs, l'article 11.02 - Dimensions maximales des convois poussés et des formations à couple et la suppression des articles 11.03 à 11.05 font l'objet de prescriptions de caractère temporaire qui arrivent à échéance le 30.11.2015. Ces prescriptions de caractère temporaires ont été introduites par la résolution 2003-I-21 et ont été prolongées en permanence depuis cette date. Après 12 années d'application, aucune difficulté particulière n'a été signalée. Cet amendement vise à les transformer en prescriptions de caractère définitif.

Enfin, les articles 11.03 et 11.05 sont actuellement cités dans l'article 1.06. Il est donc nécessaire d'actualiser ce renvoi.

Alternatives éventuelles aux amendements envisagés

L'alternative est de conserver la rédaction actuelle de l'article 11.01. La rédaction actuelle ne présente pas de risque pour la sécurité de la navigation mais elle implique une charge administrative pour la profession et pour l'administration. En particulier, les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m ne sont autorisés à naviguer vers l'aval dans le secteur du Gebirge qu'avec une autorisation spéciale lorsque la hauteur d'eau relevée à l'échelle de Kaub est inférieure à 0,85 m ou supérieure à 4,60 m (marque de crue I).

Conséquences de ces amendements

Le chiffre 1 de l'amendement simplifie la prescription et la rend plus lisible. En effet, l'indication générale concernant la largeur maximale autorisée est placée directement au début de l'article. La prescription est ainsi plus claire pour le lecteur.

La limitation à une largeur de 17,70 m dans le secteur du Gebirge compris entre Bingen (p.k. 528,50) et St. Goar (p.k. 556,00) a pour objectif d'éviter qu'un bâtiment isolé trop large ne puisse bloquer le secteur du Gebirge en cas d'avarie, avec pour conséquence une interruption de la navigation relativement longue. Pour le secteur du Gebirge, la valeur de 17,70 m constitue donc la limite afin qu'il demeure possible de gérer les avaries de tels bâtiments.

En effet, les voyages d'essai effectués à ce jour par l'Office de l'eau et de la navigation de Bingen en présence de hauteurs d'eau inférieures à 0,85 m et supérieures à 4,60 m (marque de crue I) à l'échelle de Kaub ont permis de constater qu'une limitation de la largeur à 17,70 m permet la navigation de bâtiments d'une longueur de 135 m en toute sécurité, quelle que soit la hauteur d'eau dans ce secteur.

Afin de parcourir le secteur du Gebirge, les bâtiments dont la largeur dépasse 17,70 m nécessiteront à l'avenir dans tous les cas une autorisation spéciale. La rédaction actuelle de l'article 11.01 du RPNR prévoyait déjà une telle autorisation, mais ceci pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m et sans que la largeur ne soit précisée.

Du point de vue de la sécurité de la navigation, l'amendement proposé n'augmente pas le risque d'accident (probabilité ou augmentation du niveau de dommage). D'une part, les bâtiments dont la longueur ne dépasse pas 135 m et dont la largeur ne dépasse pas 17,70 m naviguent déjà actuellement dans le secteur du Gebirge après obtention d'une autorisation spéciale. D'autre part, la limite de 17,70 m a été fixée par les autorités pour éviter des interruptions de la navigation relativement longues en cas d'avaries.

Avec l'amendement proposé, les bâtiments dont la longueur ne dépasse pas 110 m et dont la largeur dépasse 17,70 m seraient tenus d'obtenir une autorisation préalable pour pouvoir naviguer dans le secteur du Gebirge, alors que tel n'est pas le cas en vertu de la rédaction actuelle en présence de hauteurs d'eau supérieures à 0,85 m et inférieures à 4,60 m (marque de crue I) à l'échelle de Kaub. Aucun bâtiment parcourant le secteur du Gebirge et présentant une longueur ne dépassant pas 110 m et une largeur dépassant 17,70 m n'est connu.

D'un point de vue financier, cet amendement diminue donc le coût administratif pour la profession et pour l'administration et constitue une mesure d'allègement pour les deux parties.

En conclusion, cet amendement réduit le nombre de procédures administratives. Pour les bâtiments dont la largeur ne dépasse pas 17,70 m, cet amendement supprime la nécessité d'une autorisation spéciale pour la navigation vers l'aval de bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m, dans certaines conditions de hauteurs d'eau à l'échelle de Kaub. En revanche, pour les bâtiments d'une largeur supérieure à 17,70 m, une autorisation spéciale reste nécessaire pour naviguer dans le secteur du Gebirge.

La disposition figurant au chiffre 4 de la prescription actuelle est clarifiée et figure désormais au chiffre 3.

La disposition figurant au chiffre 2 de la prescription actuelle est inchangée et figure désormais au chiffre 4.

Conséquences d'un rejet des amendements proposés

Il serait possible de renoncer à cet amendement. Toutefois, le texte actuellement en vigueur génère une charge administrative qui semble inutile au regard des enjeux de sécurité.

Par ailleurs, il existe dans l'article 1.06 un renvoi vers les articles 11.03 à 11.05 alors que ceux-ci ont été supprimés depuis 2003 par une prescription de caractère temporaire. En renonçant à cet amendement, une insécurité juridique demeurerait dans les prescriptions de l'article 1.06.

Résolution

La Commission Centrale,

sur proposition de son Comité du règlement de police,

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

souhaitant clarifier les prescriptions relatives à la dimension maximale des bâtiments et réduire les procédures administratives,

invite le Comité de l'infrastructure et de l'environnement à assurer un suivi des conditions générales pour les bâtiments de plus grandes dimensions sur le Rhin inférieur,

invite le Comité du règlement de police à poursuivre dès que possible ses études relatives aux dimensions maximales de convois poussés et formations à couple sur le Rhin inférieur,

adopte les amendements aux articles 1.06 et 11.01 à 11.05 du Règlement de police pour la navigation du Rhin figurant en annexe à la présente résolution.

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur à compter du 1^{er} décembre 2016.

Annexe

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

L'indication relative au chapitre 11 est rédigée comme suit :

« Chapitre 11

Dimensions maximales des bâtiments, des convois poussés et des autres assemblages de bâtiments

11.01 Dimensions maximales des bâtiments

11.02 Dimensions maximales des convois poussés et des formations à couple »

2. *L'article 1.06 est rédigé comme suit :*

« Article 1.06

Utilisation de la voie navigable

Sans préjudice des dispositions des articles 8.08, 9.02, chiffre 10, 10.01, 10.02, 11.01 et 11.02, du présent règlement, la longueur, la largeur, le tirant d'air, le tirant d'eau et la vitesse des bâtiments et des convois doivent être compatibles avec les caractéristiques de la voie navigable et des ouvrages d'art. »

3. *L'article 11.01 est rédigé comme suit :*

« Article 11.01

Dimensions maximales des bâtiments

1. La longueur maximale des bâtiments ne doit pas dépasser 135 m et leur largeur ne doit pas dépasser 22,80 m.

La largeur ne doit pas dépasser

- a) 17,70 m pour le secteur situé entre Bingen (p.k. 528,50) et St. Goar (p.k. 556,00) et
- b) 15 m pour le secteur situé entre Pannerden (p.k. 867,46) et le Lekkanal (p.k. 949,40).

2. Les autorités compétentes pour le secteur concerné peuvent délivrer une autorisation spéciale concernant la largeur.
3. Un bâtiment d'une longueur dépassant 110 m n'est autorisé à naviguer que si se trouve à bord une personne titulaire d'un certificat d'aptitude à la conduite au radar délivré ou reconnu équivalent en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin

4. Un bâtiment d'une longueur dépassant 110 m, à l'exception d'un bateau à passagers, n'est autorisé à naviguer en amont de Mannheim s'il satisfait aux exigences de l'article 22bis.05, chiffre 2, du Règlement de visite des bateaux du Rhin. Un bateau à passagers d'une longueur dépassant 110 m peut uniquement naviguer en amont de Mannheim s'il satisfait aux exigences de l'article 22bis.05, chiffre 3, du Règlement de visite des bateaux du Rhin.

Les autorisations spéciales valables au 30 septembre 2001 accordées par les autorités compétentes pour les différents secteurs compris entre Bâle et Mannheim aux bâtiments d'une longueur comprise entre 110 m et 135 m conservent leur validité pour les différents secteurs sous réserve de remplir les conditions nécessaires, fixées pour des raisons de sécurité. »

4. L'article 11.02 est rédigé comme suit :

« Article 11.02

Dimensions maximales des convois poussés et des formations à couple

1. Les convois poussés et les formations à couple ne doivent pas dépasser les dimensions fixées aux chiffres 2 et 3. Ils sont uniquement autorisés à naviguer avec les dimensions autorisées si celles-ci sont portées dans le certificat de visite avec la formation et la cargaison autorisée pour le sens de navigation concerné.
2. L'autorité compétente peut autoriser aux fins d'essais pour le secteur concerné des convois poussés et des formations à couple ayant des dimensions supérieures à celles fixées au chiffre 3, ayant d'autres types de propulsion ou d'autres puissances ou pour d'autres hauteurs d'eau.
3. Les dimensions suivantes sont applicables sur les secteurs concernés pour la navigation vers l'amont et vers l'aval :

	Secteur	Longueur en m	Largeur en m
3.1	Bâle (p.k. 166,53) - Ecluses d'Iffezheim (p.k. 334,00)		
	a) Ecluses de Kembs :		
	aa) sas ouest	180	22,90
	bb) sas est	186,50	22,90
	b) Ecluses d'Ottmarsheim		
	aa) grand sas	183	22,80
	bb) petit sas	183	11,45
	c) Ecluses de Fessenheim, Vogelgrün, Marckolsheim et Rhinau		
	aa) grand sas	183	22,80
	bb) petit sas	183	11,45
	Cette longueur peut être portée à 185 m avec l'autorisation de l'autorité compétente. Dans ce cas, l'article 6.28, chiffre 7, lettres a) et e) n'est pas applicable.		

	d) Ecluses de Gerstheim et de Strasbourg		
	aa) grand sas	185	22,90
	bb) petit sas	185	11,45
	e) Ecluses de Gambsheim et d'Iffezheim	270	22,90
	L'autorité compétente peut autoriser une longueur supérieure.		
3.2	a) Ecluses Iffezheim (p.k. 334,00) - Lorch (p.k. 540,20)	193	22,90
	b) Karlsruhe (p.k. 359,80) - Lorch (p.k. 540,20) en outre uniquement vers l'aval et avec une hauteur d'eau égale ou supérieure à 1,20 m à l'échelle de Caub, si l'autorité compétente n'autorise pas expressément la navigation en présence de hauteurs d'eau inférieures. Si des barges de poussage sont ajoutées latéralement au pousseur, celles-ci doivent être à l'état lège.	153	34,35
3.3	Lorch (p.k. 540,20) - St. Goar (p.k. 556,00)		
	a) Montants	186,50	22,90
	b) Avalants	116,50	22,90
	L'autorité compétente peut autoriser une longueur supérieure.		
	c) La hauteur d'eau à l'échelle de Caub doit être comprise entre 0,85 m et la marque de crue I, en outre, pour les convois poussés		
	aa) montants	193	22,90
	bb) avalants	193	12,50
	d) La lettre c) s'applique uniquement si le convoi poussé présente les caractéristiques suivantes :		
	aa) pour une largeur inférieure ou égale à 12,50 m		
	aaa) propulsion à plusieurs hélices et un ou plusieurs boteurs actifs pouvant être commandés depuis le poste de gouverne avec une puissance totale de 360 kW au minimum, ou		
	bbb) propulsion à une seule hélice et un ou plusieurs boteurs actifs pouvant être commandés depuis le poste de gouverne avec une puissance totale de 500 kW au minimum		
	dont au moins la moitié de la puissance en tête de convoi ou sur les premières barges ;		
	bb) pour une largeur supérieure à 12,50 m		
	propulsion à plusieurs hélices avec deux systèmes de propulsion indépendants et un ou plusieurs boteurs actifs pouvant être commandés depuis le poste de gouverne, d'une puissance totale de 500 kW au minimum, dont la moitié en tête de convoi ou sur les premières barges ;		
	cc) pour une longueur supérieure à 186,50 m en navigation avalante		
	propulsion à plusieurs hélices et puissance spécifique d'au moins 0,5 kW par tonne de charge en cas de hauteur d'eau supérieure à 3,50 m à l'échelle de Caub.		

3.4	a) St. Goar (p.k. 556,00) - Gorinchem (p.k. 952,50)	193	22,90
	b) Avalants, en outre	153	34,35
<p>c) La lettre b) s'applique sur le secteur</p> <p>aa) St. Goar (p.k. 556,00) jusqu'à Rolandswerth (p.k. 641,80), uniquement en cas d'une hauteur d'eau supérieure ou égale à 1,20 m à l'échelle de Caub,</p> <p>bb) Rolandswerth (p.k. 641,80) jusqu'au bac de Spijk (p.k. 857,40) uniquement en cas d'une hauteur d'eau supérieure ou égale à 2,10 m à l'échelle de Ruhrort,</p> <p>cc) Bac de Spijk (p.k. 857,40) jusqu'à Gorinchem (p.k. 952,50) uniquement en cas d'une hauteur d'eau supérieure ou égale à 8,50 m à l'échelle de Lobith,</p> <p>si l'autorité compétente n'a pas expressément autorisé la navigation en cas d'une hauteur d'eau inférieure.</p> <p>Si des barges de poussage sont ajoutées latéralement au pousseur, celles-ci doivent être à l'état lège.</p>			
3.5	Bad Salzig (p.k. 564,30) - Gorinchem (p.k. 952,50) sans préjudice des dispositions fixées au chiffre 3.4 pour les convois poussés		
	a) Navigation vers l'amont (formation longue)	269,50	22,90
	b) Navigation vers l'aval (formation large)	193	34,35
<p>c) Dans les cas visés par les lettres a) et b), un convoi poussé</p> <p>aa) ne doit pas être composé de plus de six barges de poussage. En navigation avalante, au maximum quatre barges de poussage peuvent avoir un tirant d'eau de 1,50 m ou plus. Les barges de navire doivent uniquement être placées sur le côté des autres barges ; quatre barges de navires placées l'une derrière l'autre correspondent alors à une barge de poussage ;</p> <p>bb) peut uniquement entamer le voyage s'il dispose en tête de convoi d'un boteur actif commandé depuis le poste de gouverne du bâtiment pousseur.</p> <p>d) En outre, sur le secteur compris entre Bad Salzig (p.k. 564,30) et le bac de Spijk (p.k. 857,40) un convoi poussé peut uniquement entamer le voyage lorsque la hauteur d'eau à l'échelle de Ruhrort est comprise entre 2,75 m et 7,15 m, à moins que la navigation soit expressément autorisée par l'autorité compétente pour d'autres hauteurs d'eau ;</p> <p>e) En outre, sur le secteur compris entre le bac de Spijk (p.k. 857,40) et Gorinchem (p.k. 952,50), à moins que la navigation soit expressément autorisée par l'autorité compétente sous d'autres conditions, un convoi poussé peut uniquement entamer le voyage</p> <p>aa) lorsque la hauteur d'eau à l'échelle de Lobith est comprise entre 8,50 m et 13,50 m,</p> <p>bb) lorsqu'il ne transporte pas de matières dangereuses pour lesquelles est exigé un certificat d'agrément en vertu de l'ADN ;</p> <p>cc) dans le cas d'un pousseur d'une longueur inférieure ou égale à 40 m lorsque les dispositions suivantes sont en outre remplies :</p> <p>aaa) la puissance maximale du pousseur ne doit pas dépasser 4500 kW ;</p> <p>bbb) en formation longue quatre barges au moins doivent avoir un tirant d'eau de 2,50 m ou plus. La navigation avalante en formation large peut également s'exercer sans boteur actif à condition que deux barges au moins et quatre au plus aient un tirant d'eau de 2,50 m ou plus et que deux d'entre elles soient placées dans l'axe du convoi.</p>			

3.6	a) Pannerden (p.k. 867,46) - Lekkanaal (p.k. 949,40)	135	15
	b) en outre, pour les convois poussés d'une longueur supérieure à 110 m équipés d'un boteur actif d'une puissance suffisante. Une interdiction de dépassement et de croisement est applicable entre IJsselkop (p.k. 878,60) et Arnhem (p.k. 885,00)	186,50	11,45
L'autorité compétente peut autoriser une longueur supérieure. Les dimensions maximales des convois poussés naviguant sur le canal Amsterdam-Rhin et croisant le Lek à Wijk bij Duurstede sont de 200 m en longueur et 23,50 m en largeur.			
3.7	Lekkanaal (p.k. 949,40) - Krimpen (p.k. 989,20)		
	a) formation courte	116,50	22,90
	b) formation longue	193	11,45
L'autorité compétente peut autoriser des dimensions supérieures. »			

5. Les articles 11.03 à 11.05 sont abrogés.

PROTOCOLE 16

Amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) par une prescription de caractère temporaire

Article 4.07 – AIS Intérieur et ECDIS Intérieur, article 12.01- Obligation d'annonce et annexe 12 - Liste des catégories de bâtiments et de convois

1. L'article 12.01 du RPNR prescrit pour certains bâtiments une obligation d'annonce : le conducteur de bateau ou un tiers doit communiquer aux autorités compétentes une série d'informations relatives au bâtiment ou au convoi, à la marchandise transportée et au voyage. Cette annonce permet par exemple aux autorités de disposer des principales informations nécessaires pour améliorer la gestion des avaries. L'article 12.01 indique quels sont les bâtiments soumis à cette obligation, quelles sont les données à annoncer, quels moyens peuvent ou doivent être utilisés pour effectuer cette annonce (radiotéléphonie, téléphonie, voie écrite, voie électronique) et à quel moment ou à quel endroit cette annonce doit être effectuée.
2. L'article 12.01 a fait l'objet de plusieurs modifications au cours des dernières années, et en dernier lieu dans le cadre de l'introduction de l'annonce par voie électronique. Les dernières modifications ont été apportées par le biais de prescriptions de caractère temporaire, afin de permettre l'acquisition d'enseignements suffisants avant l'adoption d'une prescription définitive. Cette prescription de caractère temporaire est valable jusqu'au 30 novembre 2015.
3. L'article 12.01 prévoit, depuis le 1er janvier 2010, pour les bâtiments et convois ayant plus de 20 conteneurs à bord ou pour les bâtiments et convois ayant des conteneurs à bord dont le transport est soumis à l'ADN, une obligation d'annonce électronique, conformément au standard des annonces électroniques. Cette mesure a permis de réduire le travail administratif des conducteurs des bâtiments et du personnel dans les centrales de secteur, tout en garantissant un niveau de sécurité élevé pour la navigation rhénane.
4. Compte tenu des avantages que représentent les annonces réalisées par voie électronique et compte tenu du fait que le système est à présent parfaitement opérationnel, la proposition actuelle vise à étendre l'utilisation de la voie électronique à tous les bâtiments et convois ayant des conteneurs à bord.
5. La rédaction de l'article 12.01 a également été clarifiée. Les champs de données à annoncer ont été mis en cohérence avec les champs de données prévus par le standard des annonces électroniques adopté par la CCNR. L'amendement prévoit des données supplémentaires à transmettre dans le cadre de l'obligation d'annonce pour améliorer encore la sécurité de la navigation rhénane.
6. L'obligation d'annonce a également été étendue aux bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible, compte tenu des développements récents de cette technologie.
7. Parmi les données à annoncer conformément à la rédaction actuelle de l'article 12.01, le conducteur doit annoncer par voie radiotéléphonique notamment la catégorie de bateau et le type de convoi, mais il n'existe aucune liste où ces différentes catégories de bateaux et types de convois sont définis. De même, dans certains cas de figure, le conducteur doit annoncer le type de bâtiment par voie électronique. Pour clarifier ces notions, cet amendement propose d'introduire une annexe 12 qui liste ces catégories de bâtiments et de convois. Toutefois, les expressions « Schiffsgattung », « catégorie de bateau » et « soort schip » ne sont plus utilisées.

8. La rédaction actuelle des chiffres 4 et 5 de l'article 4.07 indiquent les données qui doivent être transmises par l'appareil AIS et qui doivent être actualisées en permanence. Parmi ces données figure le type de bateau ou de convoi. Ce type est le même que celui utilisé dans le cadre d'une annonce réalisée par voie électronique. La liste de ces types définie dans le standard des annonces électroniques a été reprise dans le standard pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure. C'est pourquoi cet amendement propose également de modifier les chiffres 4 et 5 de l'article 4.07 pour insérer une référence au Standard pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure.
9. L'article 12.01 est en vigueur jusqu'au 30 novembre 2015. L'amendement proposé modifie cet article. Il doit donc entrer en vigueur au 1^{er} décembre 2015. Compte tenu du délai de 6 mois entre l'adoption et l'entrée en vigueur, cet amendement aura la forme d'une prescription de caractère temporaire. Lorsque la CCNR souhaitera transformer ultérieurement cet amendement en prescription de caractère définitif, il pourra également être tenu compte du retour d'expérience lié à l'introduction de l'utilisation de l'appareil AIS Intérieur entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2014.
10. Les résultats de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) sont présentés ci-après.

Besoins auxquels doivent répondre les amendements proposés

Cet amendement vise à étendre l'obligation d'annonce électronique à l'ensemble des bâtiments ou convois transportant des conteneurs.

Il vise également à améliorer la lisibilité de l'article 12.01 en clarifiant sa rédaction. À ce titre, le contenu des champs de données à annoncer a été revu et complété et une annexe 12 listant les catégories de bâtiments et de convois est introduite. Cette réécriture de l'article 12.01 permet d'être en cohérence avec le standard des annonces électronique adopté par la CCNR. En effet, certains champs de données du standard doivent être obligatoirement remplis : le conducteur doit obligatoirement communiquer une information alors que la rédaction actuelle de l'article 12.01 ne l'exige pas. Grâce à cet amendement, les données devant être communiquées au titre de l'obligation d'annonce ou au vu du Standard des annonces électroniques sont identiques. . Cela permet également de rendre obligatoire l'annonce de certaines informations utiles pour la sécurité, comme par exemple le numéro de conteneur de matières dangereuses.

L'amendement introduit également une obligation d'annonce pour les bâtiments utilisant du GNL comme combustible.

Enfin, les chiffres 4 et 5 de la version actuelle de l'article 4.07 indiquent que l'appareil AIS doit transmettre le type de bâtiment ou de convoi. À ce titre, un renvoi au *Standard pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure* a été créé pour préciser de quel type il s'agit. Cette liste des types définie dans le standard pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure est la même que celle figurant dans le standard des annonces électroniques.

Alternatives éventuelles aux amendements envisagés

L'autre solution est de conserver la rédaction actuelle de l'article 12.01.

Les bâtiments ou convois transportant moins de 20 conteneurs pourraient, s'ils le souhaitent, déjà émettre leur annonce par voie électronique.

Pour les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible, une autre possibilité serait de communiquer cette information à l'aide de l'appareil AIS, par exemple en accolant l'acronyme GNL au nom du bâtiment. Cette solution n'est pas souhaitable. En effet, ceci conduirait à rendre cette information lisible pour de nombreuses personnes. Or lors de l'audition de la profession sur le projet de prescriptions applicables aux bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié (GNL) comme combustible, la profession a indiqué qu'elle préférerait une annonce électronique qui soit adressée directement aux autorités. Contrairement aux informations transmises dans le cadre des annonces électroniques, les informations transmises par les appareils AIS sont accessibles à tous.

Conséquences de ces amendements

Le chiffre 1 de la nouvelle rédaction de l'article 12.01 précise les bâtiments et convois soumis à l'obligation d'annonce. Il reprend la liste actuelle et y rajoute les bâtiments ou convois ayant un système GNL à bord. En effet, pour des raisons de sécurité, les autorités souhaitent pouvoir tracer ces bâtiments, en particulier pour l'intervention appropriée des services de secours en cas d'avarie.

Le chiffre 2 de la nouvelle rédaction de l'article 12.01 précise la liste des données qui doivent être annoncées. Elles sont à présent cohérentes avec les champs de données du standard des annonces électroniques. Tous les champs de données qui sont définis comme obligatoires d'après le standard ont été rajoutés dans cette liste. Pour les convois, il est prévu de demander l'ensemble des données pour chaque bâtiment du convoi (nom, catégorie de bâtiment, longueur, largeur). En pratique, cela permet de tracer quelle cargaison se trouve dans quelle partie du convoi. Ces indications sont d'ores et déjà communiquées par les conducteurs depuis le milieu des années 90. Pour les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible, le conducteur doit indiquer la présence à bord d'un système de GNL, qu'il soit en fonctionnement ou non.

Par ailleurs, l'annonce d'autres données utiles pour la sécurité a été rajoutée. Il s'agit notamment du numéro des conteneurs de matières dangereuses ou de l'emplacement respectif des conteneurs selon le plan de chargement. Ces informations aideront particulièrement la gestion des avaries d'un bateau porte-conteneurs, et la communication de ces informations ne représentera pas, d'après les experts, un surcoût important. De même, pour les conteneurs, en plus du nombre de conteneurs à bord déjà annoncé actuellement, le conducteur du bateau devra indiquer pour chaque conteneur leur taille, leur type et leur état de chargement (chargé ou non chargé). Ces informations permettront d'améliorer la gestion d'une avarie en cas de conteneur tombé par-dessus bord par exemple. Enfin, la liste des données a également été réorganisée : la liste commence par les données liées au bâtiment et se termine par les données liées à la cargaison.

Le chiffre 3 de la nouvelle rédaction de l'article 12.01 reprend les prescriptions du chiffre 2 de la rédaction actuelle en actualisant simplement les références.

Le chiffre 4 de la nouvelle rédaction de l'article 12.01 précise les modalités dans le cas d'une annonce par voie électronique. Il renvoie notamment au *Standard des annonces électroniques* qui définit la liste des types de bâtiments ou de convois. Le conducteur doit utiliser ce type dans le cas d'une annonce électronique. Cette liste des types de bâtiments ou de convois repose sur la recommandation n°28 (Codes des types de moyens de transport) adoptée par les Nations Unies (TRADE/CEFACT).

Le chiffre 5 de la nouvelle rédaction de l'article 12.01 précise que les bâtiments et convois transportant des conteneurs sont soumis à l'obligation d'annonce par voie électronique. Il s'agit d'une extension de cette obligation par rapport à la situation actuelle qui ne concernait que les bâtiments et convois ayant plus de 20 conteneurs à bord et que les bâtiments et convois ayant des conteneurs à bord dont le transport est soumis à l'ADN. Ces bâtiments devront s'équiper d'un logiciel pour faire une annonce électronique. Le logiciel BICS peut être téléchargé gratuitement mais les bâtiments devront disposer d'un ordinateur. D'après les informations dont dispose le Secrétariat, il n'existe pas de bâtiments transportant de façon régulière moins de 20 conteneurs à bord. En revanche, dans le cas de chargement mixtes, un bâtiment peut occasionnellement transporter quelques conteneurs.

Le chiffre 6 de la nouvelle rédaction de l'article 12.01 reprend les prescriptions du chiffre 4 de la rédaction actuelle en actualisant simplement les références.

Le chiffre 7 de la nouvelle rédaction de l'article 12.01 reprend les prescriptions du chiffre 5 de la rédaction actuelle en actualisant les références et en précisant les modalités selon lesquelles les modifications de données en cours de voyage doivent être communiquées par le conducteur aux autorités compétentes. Plusieurs moyens (radio, voie écrite, voie électronique) sont permis.

Le chiffre 8 de la nouvelle rédaction de l'article 12.01 reprend les prescriptions du chiffre 6 de la rédaction actuelle en actualisant simplement les références.

Le chiffre 9 de la nouvelle rédaction de l'article 12.01 reprend les prescriptions du chiffre 7 de la rédaction actuelle.

Une annexe n°12 a également été créée. Elle définit les différentes catégories des bâtiments et convois. Cette liste s'appuie sur les catégories de bâtiments et convois définis à l'article 1.01 du Règlement de visite pour les bateaux du Rhin et correspond à la catégorie de bâtiments portée sur le certificat de visite. Le conducteur doit annoncer cette catégorie dans le cas d'une annonce faite par radiotéléphonie. Une clarification est apportée par rapport à la situation actuelle, où aucune liste de catégorie de bâtiments ou de convois n'était définie pour une annonce par radiotéléphonie.

Enfin, l'information relative au type de bâtiment ou de convoi émise par l'appareil AIS Intérieur conformément à l'article 4.07 (chiffres 4 et 5) repose sur la même liste que celle utilisée dans le cadre de l'annonce par voie électronique. Cette liste a été reprise dans le *Standard pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure*. L'amendement propose de modifier les chiffres 4 et 5 de l'article 4.07 pour faire un renvoi à ce standard.

Conséquences d'un rejet des amendements proposés

Il serait possible de renoncer à cet amendement. Dans ce cas, les bâtiments ou convois transportant moins de 20 conteneurs ne seraient pas soumis à l'obligation d'annonce électronique alors que cela représenterait une réduction des charges administratives. De même, des contradictions subsisteraient entre les données que le conducteur doit communiquer au titre de l'obligation d'annonce et les champs de données obligatoires d'après le Standard des annonces électroniques. Par ailleurs, les bâtiments utilisant du gaz naturel liquéfié comme combustible ne seraient pas obligés de s'annoncer. Or, compte du développement récent de cette technologie et des risques spécifiques qu'ils présentent en cas d'avarie, il est bon que ces bâtiments puissent être identifiés par les autorités. En outre, certaines informations utiles pour la sécurité ne seraient pas transmises.

Résolution

La Commission Centrale,

vu la stratégie SIF de la CCNR adoptée par la résolution 2012-I-10 et la place réservée à l'utilisation des annonces par voie électronique,

dans le but de contribuer davantage à l'amélioration de la sécurité et au bon ordre de la navigation rhénane,

considérant

- que le recours aux annonces par voie électronique contribue à la réduction des charges administratives,

considérant par ailleurs

- que l'obligation d'une annonce électronique pourrait être étendue à d'autres catégories de bateaux
- qu'une telle obligation pourrait être envisagée à moyen terme notamment pour des bateaux-citernes transportant des matières dangereuses,

rappelant la coopération renforcée avec la Commission de la Moselle, notamment en matière de prescriptions de police

sur proposition de son Comité du règlement de police,

adopte l'amendement aux articles 4.07 et 12.01 et l'annexe 12 du Règlement de police pour la navigation du Rhin figurant en annexe à la présente résolution.

L'amendement figurant en annexe sera en vigueur du 1^{er} décembre 2015 au 30 novembre 2018.

Annexe

Annexe au protocole 16

1. *Au sommaire est ajoutée l'indication suivante :*

« Annexe 12 : Liste des catégories de bâtiments et de convois »

2. *L'article 4.07, chiffre 4 c) est rédigé comme suit :*

« c) Type de bâtiment ou de convoi conformément au Standard pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure ; »

3. *L'article 4.07, chiffre 5 c) est rédigé comme suit :*

« c) Type de bâtiment ou de convoi conformément au Standard pour le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure ; »

4. *L'article 12.01 est rédigé comme suit :*

« Article 12.01

Obligation d'annonce

1. Les conducteurs des bâtiments ci-après et des convois doivent, avant de pénétrer sur les secteurs énumérés au chiffre 8 ci-dessous, s'annoncer par radiotéléphonie sur la voie indiquée :
 - a) bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport est soumis à l'ADN ;
 - b) bateaux-citernes ;
 - c) bâtiments transportant des conteneurs ;
 - d) bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m ;
 - e) bateaux à cabines ;
 - f) navires de mer ;
 - g) bâtiments ayant un système de GNL à bord ;
 - h) transports spéciaux au sens de l'article 1.21.

2. Dans le cadre de l'annonce doivent être indiqués :
 - a) nom du bâtiment et, pour les convois, de tous les bâtiments du convoi ;
 - b) numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel de bateau, numéro OMI pour les navires de mer et, pour les convois, de tous les bâtiments du convoi ;
 - c) catégorie du bâtiment ou du convoi et, pour les convois, catégorie de tous les bâtiments, selon l'annexe 12 ;

- d) port en lourd du bâtiment et, pour les convois, de tous les bâtiments du convoi ;
 - e) longueur et largeur du bâtiment et, pour les convois, longueur et largeur du convoi et de tous les bâtiments du convoi ;
 - f) la présence à bord d'un système de GNL ;
 - g) pour les bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport est soumis à l'ADN :
 - aa) le numéro ONU ou le numéro de la marchandise dangereuse,
 - bb) la désignation officielle pour le transport de la marchandise dangereuse, complétée le cas échéant par la désignation technique,
 - cc) la classe, le code de classification et le cas échéant le groupe d'emballage de la marchandise dangereuse,
 - dd) la quantité totale des matières dangereuses pour lesquelles ces indications sont valables,
 - ee) feux bleus / cônes bleus ;
 - h) pour les bâtiments ayant à leur bord des marchandises dont le transport n'est pas soumis à l'ADN et qui ne sont pas transportées dans un conteneur : la nature et la quantité de cette cargaison ;
 - i) nombre de conteneurs à bord, d'après leur taille, leur type et leur état de chargement (chargé ou non chargé), ainsi que l'emplacement respectif des conteneurs selon le plan de chargement ;
 - j) numéro de conteneur des conteneurs de marchandises dangereuses ;
 - k) nombre de personnes à bord ;
 - l) position, sens de navigation ;
 - m) enfoncement (seulement sur demande spéciale) ;
 - n) itinéraire avec indication du port de départ et de destination ;
 - o) port de chargement ;
 - p) port de déchargement.
3. Les données indiquées au chiffre 2 ci-dessus, à l'exception de celles visées aux lettres l et m, peuvent être communiquées par d'autres services ou personnes à l'autorité compétente soit par écrit, soit par téléphone, soit par voie électronique. Dans tous les cas, le conducteur doit annoncer quand son bâtiment ou son convoi entre dans le secteur dans lequel s'applique l'obligation d'annonce et quand il le quitte à nouveau.
4. Dans la mesure où le conducteur ou un autre service ou une autre personne s'annonce par voie électronique,
- a) l'annonce doit s'effectuer conformément au Standard pour un système d'annonces électroniques en navigation intérieure, Edition avril 2013,
 - b) par dérogation au chiffre 2, lettre c, il faut indiquer le type du bâtiment ou du convoi selon le standard mentionné à la lettre a) du présent chiffre.

5. Pour les bâtiments et convois ayant des conteneurs à bord, l'annonce visée au chiffre 2 ci-dessus, à l'exception des indications des lettres l et m, doit être transmise par voie électronique.
6. Lorsqu'un bâtiment interrompt son voyage sur un des secteurs visé au chiffre 8 ci-dessous durant plus de deux heures, le conducteur doit indiquer le début et la fin de cette interruption.
7. Lorsque les données visées au chiffre 2 ci-dessus changent au cours du voyage sur le secteur dans lequel s'applique l'obligation d'annonce, l'autorité compétente doit en être avertie immédiatement. La modification des données doit être communiquée via le canal indiqué, par écrit ou par voie électronique.
8. Sur les secteurs suivants :
 - a) Bâle (Mittlere Rheinbrücke, p.k. 166,53) à Lauterbourg (p.k. 352,00),
 - b) Lauterbourg (p.k. 352,00) à Gorinchem (p.k. 952,50),
 - c) Pannerden (p.k. 876,50) à Krimpen sur le Lek (p.k. 989,20),signalés par le panneau B.11 et par le panneau supplémentaire "obligation d'annonce", l'obligation d'annonce visée au chiffre 1 ci-dessus est applicable sous les conditions suivantes :
 - sur le secteur visé à la lettre a) les convois n'ayant pas à leur bord des marchandises dont le transport est soumis à l'ADN ne sont pas soumis à l'obligation de s'annoncer,
 - sur le secteur visé à la lettre b), parmi les convois n'ayant pas à leur bord des marchandises dont le transport est soumis à l'ADN, seuls doivent s'annoncer ceux dont la longueur est supérieure à 140 m et la largeur supérieure à 15 m, et sur le secteur visé à la lettre c) seuls doivent s'annoncer ceux dont la longueur est supérieure à 110 m ou dont la largeur est supérieure à 12 m,
 - sur les secteurs visés aux lettres b) et c), les données visées au chiffre 2, lettres a), b) et c) ci-dessus doivent être communiquées également lors du passage des autres postes de trafic, centrales et écluses, ainsi qu'au passage de points d'annonce signalés par des panneaux B.11.
9. L'autorité compétente peut :
 - a) déterminer d'autres obligations d'annonce pour les bateaux avitailleurs,
 - b) déterminer une obligation d'annonce et sa teneur pour les bateaux d'excursions journalières. »

5. Après l'annexe 11 est ajoutée l'annexe 12 suivante :

« Annexe 12

LISTE DES CATEGORIES DE BATIMENTS ET DE CONVOIS

Désignation :

- automoteur-citerne
- automoteur ordinaire
- péniche de canal
- remorqueur
- pousseur
- chaland-citerne
- chaland ordinaire
- barge-citerne
- barge ordinaire
- barge de navire
- bateau d'excursions journalières
- bateau à cabines
- bateau rapide
- engin flottant
- bâtiment de chantier
- bateau de plaisance
- convoi poussé
- formation à couple
- convoi remorqué
- bâtiment (type inconnu) »

PROTOCOLE 17

Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du Règlement de visite des bateaux du Rhin (articles 9.03, 9.15 et 9.20)

Résolution

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

- a) Article 9.03 – Protection contre le toucher, la pénétration de corps solides et de l'eau (adoptée par la résolution 2003-I-25, prorogée par la résolution 2012-II-16)
- b) Article 9.15, chiffre 1 – Câbles (adoptée par la résolution 2003-I-25, prorogée par la résolution 2012-II-16)
- c) Article 9.20, chiffre 2, lettres a et f – Installations électroniques (adoptée par la résolution 2003-I-25, prorogée par la résolution 2012-II-16).

Les prescriptions seront en vigueur du 1^{er} octobre 2015 au 30 septembre 2018.

PROTOCOLE 18

Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure

Pas de résolution.

PROTOCOLE 19

Ouvrage de prise d'eau pour le polder de l'embouchure de l'Elz (p.k. 261,250)

Résolution

La Commission Centrale,

prend acte de l'approbation du projet de construction d'un ouvrage de prise d'eau pour le polder prévu à l'embouchure de l'Elz par son Comité de l'infrastructure et de l'environnement conformément aux conventions en vigueur et au transfert de compétence prévu par la résolution 1990-II-46.

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

Annexe

Annexe au protocole 19

1. Nature de la mesure

Ouvrage de prise d'eau avec passe à poissons pour l'exploitation du bassin de rétention des crues de l'embouchure de l'Elz.

2. Lieu

Rhinau, Kappel

3. Point kilométrique

P.k 261,250, rive droite

4. Objet

Dans l'objectif d'améliorer la protection contre les crues, le Land de Bade-Wurtemberg a prévu, dans le cadre du Programme intégré pour le Rhin, l'aménagement du bassin de rétention de l'embouchure de l'Elz entre les p.k. 260,250 et 268,600.

Pour l'exploitation de la zone de rétention de l'embouchure de l'Elz par un prélèvement d'eau dans le Rhin aménagé navigable a été prévu un nouvel ouvrage de prise d'eau R1 avec passe à poissons dans la digue latérale droite du bief de Gerstheim, au p.k. 261,250, situé sur le territoire de la commune de Rhinau.

5. Données techniques de l'ouvrage

L'ouvrage R1 sera construit dans la digue latérale droite du bief de Gerstheim, afin de pouvoir prélever l'eau du Rhin aménagé navigable au p.k. 261,250, situé sur le territoire de la commune de Rhinau.

L'ouvrage consiste en 2 ouvertures situées en-dessous du niveau d'eau normal du Rhin, de 4,5 m de largeur et 2,3 m de hauteur chacune, pouvant être fermées par une vanne. Chaque vanne sera équipée, pour des raisons de sécurité, d'un deuxième niveau de fermeture supplémentaire.

Comme dispositif d'aide à la migration seront aménagés une passe à poissons à fentes verticales et un conduit permettant de créer un débit d'attrait. En régime continu, la passe à poissons sera alimentée par 2 m³/s au total.

6. Fonctions

L'exploitation de l'ouvrage R1 remplit 3 fonctions différentes.

Etat d'exploitation lors de débits du Rhin inférieurs à 1.550 m³/s

Dans cet état d'exploitation, la passe à poissons est en service. A cette fin, 2 m³/s sont prélevés en continu dans le Rhin et réinjectés dans le Vieux Rhin plus à l'est. Les vannes de l'ouvrage d'injection sont fermées lors de ces débits.

Etat d'exploitation pour submersions écologiques

En cas de débits du Rhin supérieurs à 1.550 m³/s, l'ouvrage d'injection sera ouvert pour réaliser des submersions écologiques. Le prélèvement d'eau dépendra du débit du Rhin au barrage agricole de Brisach au p.k. 224,800, conformément au diagramme ci-dessous.

Etat d'exploitation lors d'une rétention de crue

Le bassin de rétention de l'embouchure de l'Elz sera mis en œuvre pour la rétention d'une crue, conformément aux instances internationales concernées, lorsque les prévisions indiquent que le débit du Rhin à la station limnimétrique de Maxau dépassera la valeur de 4.200 m³/s env. et que sur site le débit du Rhin dépasse 3.600 m³/s. A ce moment-là, ce sont 75 m³/s qui sont prélevés en continu dans le Rhin et injectés dans le bassin de rétention.

D'après les statistiques, cet état d'exploitation interviendra tous les 10 ans. En cas extrême, l'exploitation de la zone de rétention peut durer 9 - 10 jours.

7. Mesures de construction

L'ouvrage R1 nécessitera passagèrement l'utilisation d'engins flottants pour sa construction. La zone de travaux se situera toujours à une distance de moins de 40 mètres de la rive.

8. Incidence sur la navigation

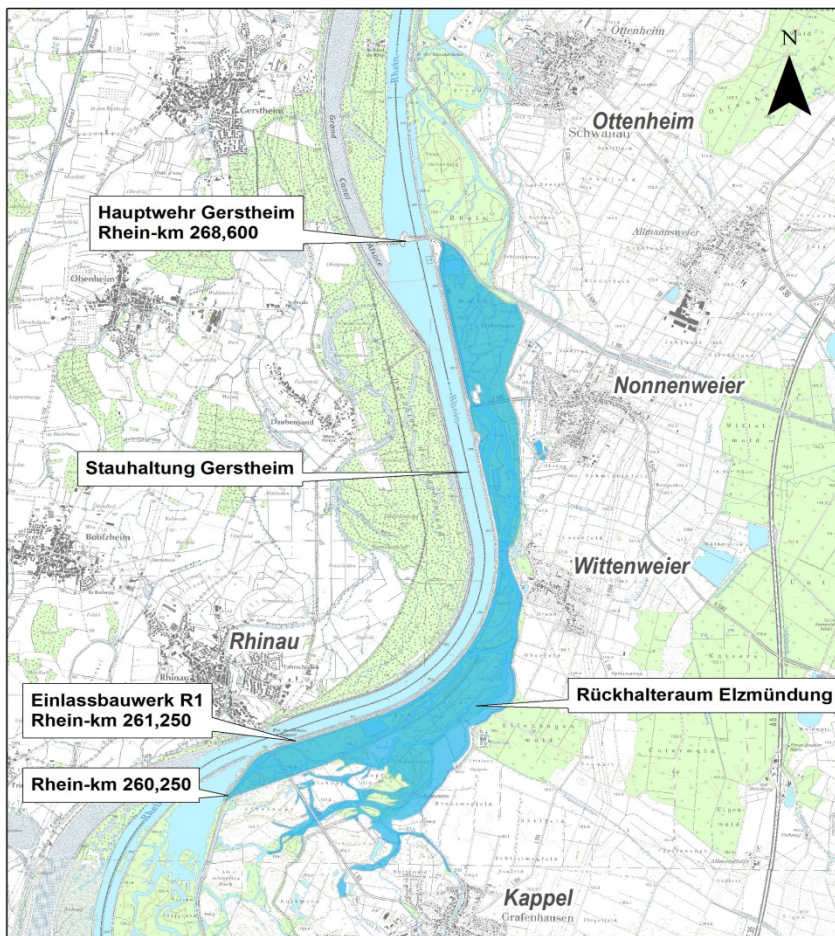
Aucune interruption de la navigation ne sera nécessaire. Des réductions mineures de la largeur du chenal navigable pourraient s'avérer nécessaires durant les travaux côté fleuve.

La profondeur garantie du chenal navigable est de 3,00 m sous l'objectif de retenue. La profondeur réelle à la limite du chenal navigable est d'environ 3,85 m. Par conséquent, une baisse du niveau d'eau en raison de la prise d'eau n'implique aucune restriction pour la navigation.

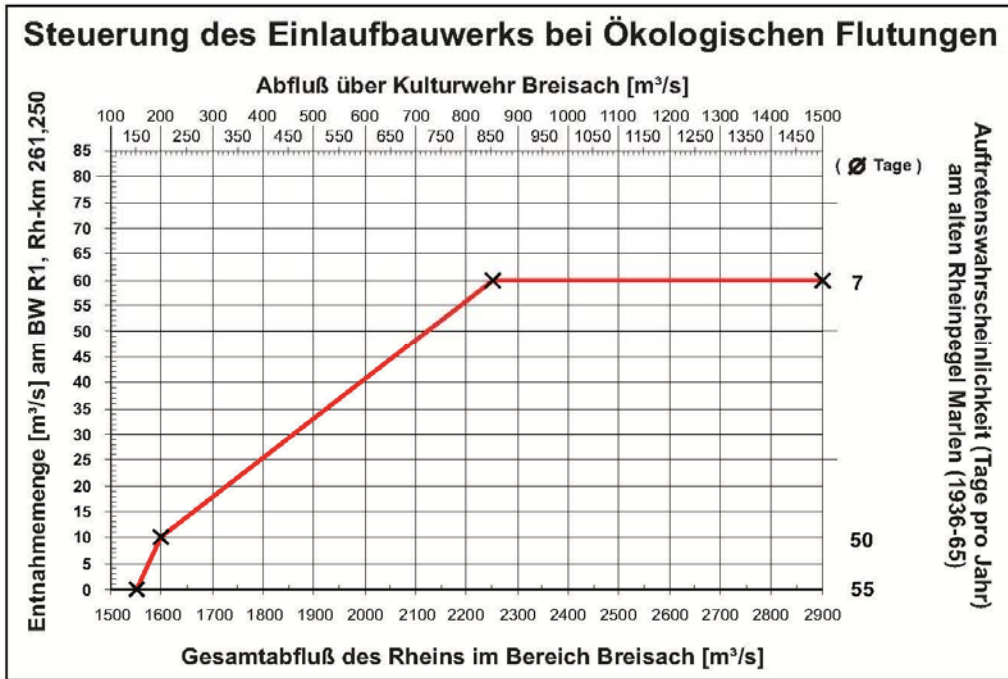
Les courants transversaux en présence de débits de 60 et 75 m³/s ont été calculés dans le cadre d'une expertise. Le chenal navigable est situé à 30 m de l'arête avant de l'ouvrage. A une distance d'environ 20 m de l'arête avant de l'ouvrage, le courant transversal est déjà proche de 0. La navigation commerciale dans le chenal navigable ne subit aucune incidence.

Les menues embarcations sont avisées de la distance minimum à respecter au moyen du panneau C5 du RPNR. Des barrières flottantes rattachées à des ducs-d'Albe seront mises en place dans le périmètre de l'alimentation des ouvrages. Tout danger est ainsi exclu pour les menues embarcations.

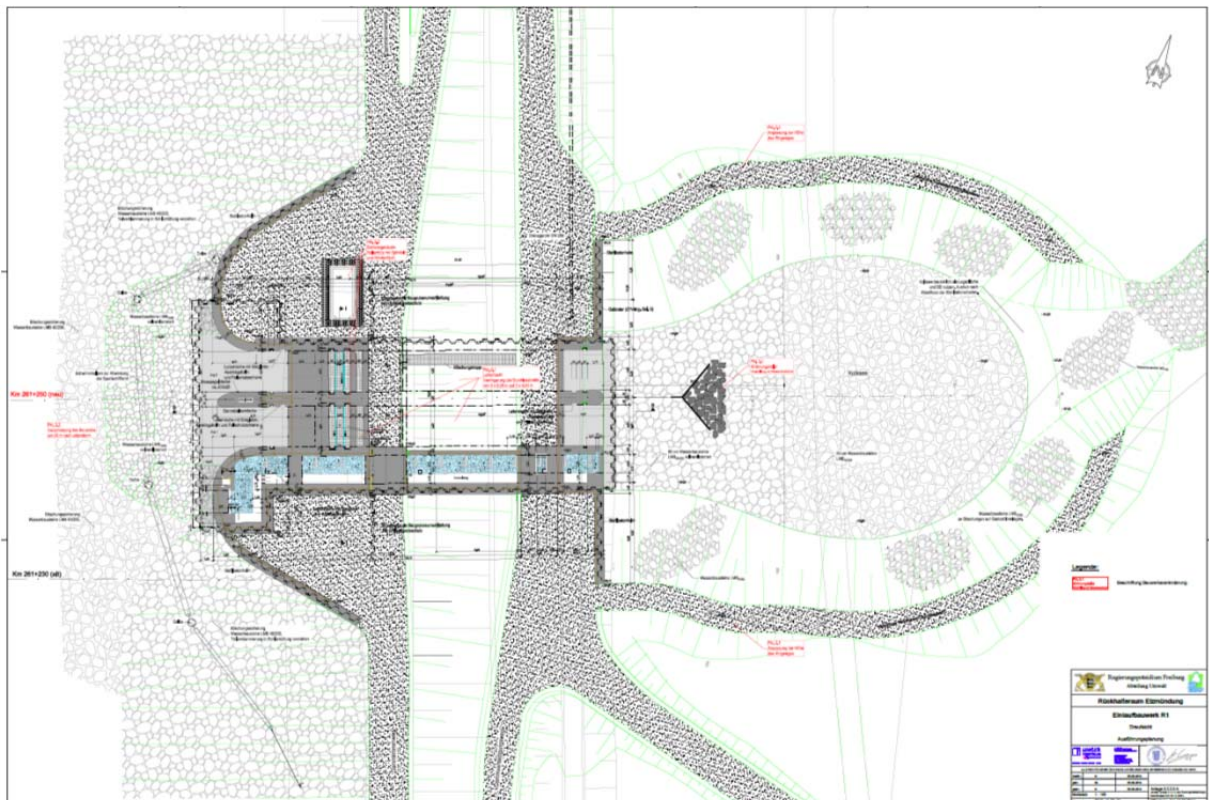
Plan de situation du bassin de rétention des crues de l'embouchure de l'Elz, avec l'ouvrage de prise d'eau R1 :



Volumes d'eau prélevés à l'ouvrage d'injection au p.k. 261,250 lors de submersions écologiques



Vue plongeante de l'ouvrage de prise d'eau R1



PROTOCOLE 20

Rénovation du nouveau pont autoroutier de Spire (p.k. 403,180)

Résolution

La Commission Centrale,

constate que la rénovation du pont situé près de Spire au p.k. 403,180 ne donne pas lieu à des objections du point de vue de la navigation, sous réserve que les conditions et restrictions énoncées dans le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement soient respectées.

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

Annexe

Annexe au protocole 20

1. Nature du pont :
Pont autoroutier A 61 ; pont à haubans en acier à une seule pile
2. Ville la plus proche
Spire
3. Point kilométrique
P.k. 403,18
4. Nature des travaux
Travaux de protection contre la corrosion
5. Largeur des eaux navigables
220 m
6. Largeur du chenal navigable
92 m

A. Description générale

7. Nombre des piles sur le fleuve :
Néant
8. Nombre de piles dans le chenal navigable / les eaux navigables
Néant
9. Largeur de la superstructure au milieu du chenal navigable
33 m
10. Distance de l'ouvrage de franchissement le plus proche (vers l'amont / l'aval)
En amont 3,32 km (Pont routier à Spire)
En aval 21,25 km (Pont Konrad Adenauer)

B. Zone de danger pour la navigation durant la phase de construction

a) Ponts avec arête inférieure rectiligne
Hauteur des passes

- 11a Point le plus bas de la superstructure (NN + m) :
NN + 105,1 m
- 12a PHEN (NN + m)
NN + 95,31 m
- 13a Tirant d'air
> 9,10 m
- 14a Largeur minimum disponible en permanence à cette hauteur
Largeur totale

C. Prise en compte de la navigation au radar

15. Appréciation par des experts / autorités / instituts
Inutile, car aucune modification
16. Mesure prise pour éviter les perturbations par de faux échos
Inutile, car aucune modification
17. Configuration du pont
Inutile, car aucune modification
18. Matériel de construction prévu
Inutile, car aucune modification

D. Signalisation à l'attention de la navigation durant la phase de construction

19. En amont et en aval du pont seront placés des bouées et radeaux avertisseurs. Au pont, la passe sera signalée au moyen de losanges.

E. Informations relatives au déroulement des travaux

20. Nature des travaux

Renouvellement de la protection contre la corrosion de la face externe de la traverse du pont et transformation du système de drainage du pont.

L'utilisation d'un échafaudage mobile avec enceinte étanche sera nécessaire pour la pose de la protection contre la corrosion sur la face externe du caisson creux.

Les travaux prévus seront réalisés en **trois phases** :

Au cours de la **phase 1** seront effectués des travaux de drainage dans la zone de berge, lesquels n'auront aucune incidence sur la navigation.

Au cours de la **phase 2** sera effectué le montage des nouveaux rails de roulement sur toute la longueur du pont. La fixation des rails sera assurée suivant un calendrier prédéfini par deux chariots spécialement construits à cet effet (intervention simultanée sur les côtés amont et aval de la superstructure).

Un tirant d'air de 9,10 m demeurera disponible durant cette phase.

Au cours de la **phase 3** seront effectués les travaux de protection contre la corrosion sur la superstructure.

21. Limitation de la zone de danger **au cours de la phase 3**

Les PHEN à l'emplacement du pont sont de 95,31 m. Avec un tirant d'air pour la navigation de 9,1 m au-dessus des PHEN, la limite supérieure du gabarit de navigation est de 104,45 m. La hauteur minimale de travail pour l'échafaudage est comprise entre 1,80 m et 2,00 m. Avec l'échafaudage (fond env. 25 cm, support env. 40 cm), l'arête inférieure de l'échafaudage est située à une distance comprise entre 2,50 m et 2,70 m de l'arête inférieure du caisson creux.

L'empiètement sur le gabarit de navigation est calculé sur la base des données suivantes :

Chariot pour le montage des rails : $104,45 - 103,0 = 1,45$ m

Échafaudage mobile (travaux de protection contre la corrosion) : $104,45 - 102,4 = 2,05$ m

Un tirant d'air de 9,10 m par rapport aux PHEN demeurera disponible en permanence dans la largeur subsistante du chenal qui sera de 40 m.

22. Durée des restrictions de la navigation **au cours de la phase 3**

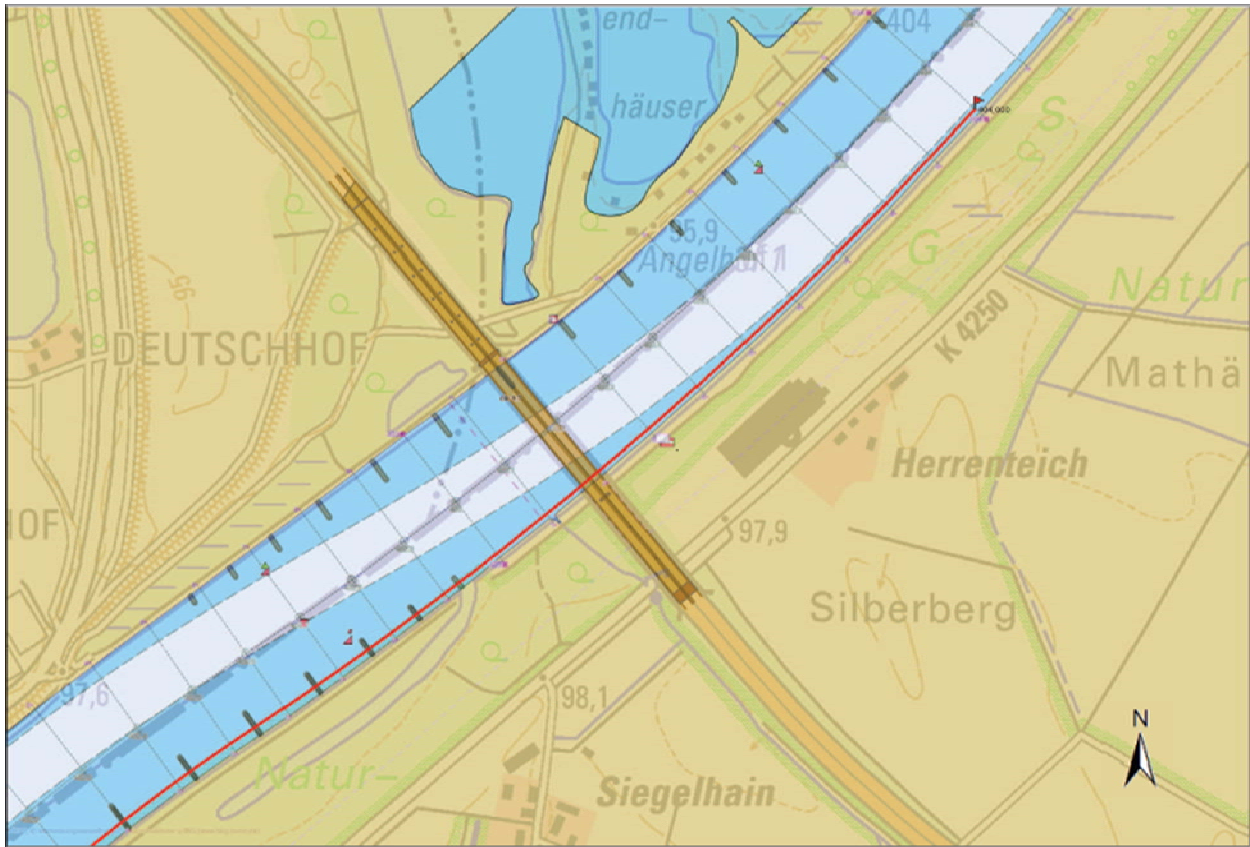
La navigation sera restreinte durant environ deux ans, avec au maximum des interruptions de la navigation sur un seul côté.

Durant les travaux, la largeur du chenal navigable sera probablement limitée à une largeur minimum de 40 m. Durant cette phase, l'Office de l'eau et de la navigation appliquera une interdiction de croisement et de dépassement. La durée de cette mesure de régulation du trafic est actuellement estimée à 3 ou 4 mois par an. Des horaires plus précis ne pourront être communiqués qu'après l'approbation du calendrier général pour les travaux.

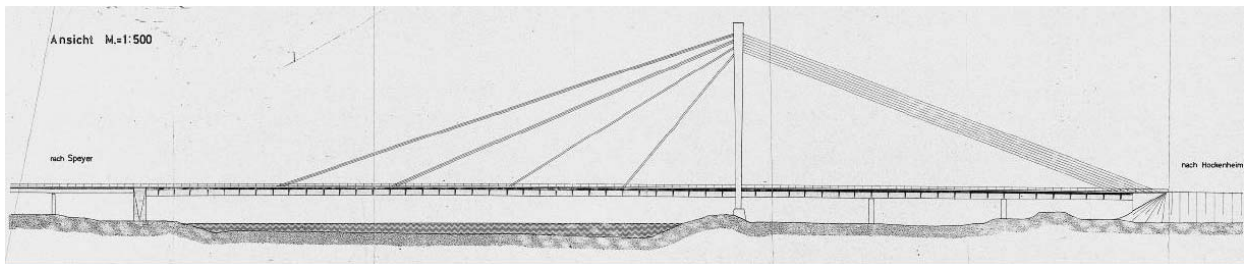
il n'est pas prévu d'interrompre totalement la navigation.

Les travaux ne débuteront pas avant l'année 2016.

CEN - plan de situation du pont autoroutier de Spire :



Croquis, vue latérale :



PROTOCOLE 21

Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2014-I-18)

Résolution

La Commission Centrale,

rappelant ses résolutions

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

prend acte, après information du Président de son Comité 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 2014 – 2015**

N°	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	Ajustement des épis entre Karlsruhe et Gernersheim	362,6 - 384,6	Finalisation en 2011 Surveillance : à partir de 2012	Aucune
4	Dragage dans le secteur du WSA Mannheim	356,6 - 357,6 357,7 - 358,3 380,2 - 380,9	Début : mars 2014 Achèvement : août 2014	Aucune Avec des dispositions spéciales relatives au trafic
5	Dragage dans le secteur du WSA Mannheim	423,900 - 424,650	Début : juillet 2015 Achèvement : septembre 2015	Aucune Avec des dispositions spéciales relatives au trafic
6	Dragage dans le secteur du WSA Mannheim	443,000	Début : septembre 2015 Achèvement : octobre 2015	Aucune Avec des dispositions spéciales relatives au trafic
7	Dragage dans le secteur du WSA Mannheim	374,2 - 374,75	Début : décembre 2014 Achèvement : janvier 2015	Aucune Avec des dispositions spéciales relatives au trafic
8	Dragage dans le secteur du WSA Mannheim	376,1 - 377,1 377,4 - 378,6	Début : avril 2015 Achèvement : juillet 2015	Aucune Avec des dispositions spéciales relatives au trafic
9	Dragage dans le secteur du WSA Mannheim	443,0	Début : septembre 2015 Achèvement : octobre 2015	Aucune

N°	Nature des travaux	p.k.	Etat des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
10	Dragage dans le secteur du WSA Mannheim	362,5	Début : septembre 2015 Achèvement : octobre 2015	Aucune
11	Remise en état des berges Daxlanden	358,8 - 359,3	Début : septembre 2015 Achèvement : janvier 2016	Aucune Avec des dispositions spéciales relatives au trafic
12	Gestion du débit solide sur le Rhin moyen Retenue de débit solide Weisenau	493,3 - 494,5	28ème dragage Début : mai 2014 Fin : juillet 2014 29ème dragage : Début : été 2015 Fin : automne 2015	Aucune Avec des dispositions spéciales relatives au trafic
13	Gestion du débit solide sur le Rhin moyen Alimentation en débit solide Wallersheim	593,0 - 596,4	Début : décembre 2014 Achèvement : mai 2015	Aucune
14	Construction d'un poste de stationnement près de Coblenze-Wallersheim	594,950 - 595,150	Début : avril 2014 Achèvement : novembre 2014	Aucune
15	Bassin de crues à Rees	833,5 - 838,5	Début : septembre 2009 Achèvement : fin 2015	Aucune
16	Alimentation en débit solide "Rhin supérieur haut"	700,5 - 701,1 710,5 - 712,0 721,0 - 722,0	Début : fin 2014 Achèvement : fin 2016	Aucune
17	Alimentation en débit solide "Rhin inférieur moyen" _ 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	Début : mi-2012 Achèvement : fin 2015	Aucune

N°	Nature des travaux	p.k.	Etat des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
18	Alimentation en débit solide "Rhin inférieur bas" _ étape 2	809,5 - 813,5 813,5 - 818,5 818,5 - 826,5 826,5 - 838,7 838,7 - 847,0 847,0 - 850,0 850,0 - 851,5	Début : mi-2015 Achèvement : mi-2017	Aucune
19	Remise en état des berges Wardt	826,0 - 830,0	Début : 2016 Achèvement : 2017	Aucune
20	Dragages dans le secteur du WSA Duisburg.-Rhein		Prévus en 2015	Aucune
21	Poste de déchargement de voitures Wesel	815,0 rive droite	Début : août 2015 Achèvement : décembre 2015	Aucune
22	Dragages dans le secteur du WSA Cologne		Prévus en 2015	Aucune
23	Construction d'une aire de stationnement pour les bateaux arborant deux cônes dans le port refuge et douanier de Cologne - Mülheim	691,4 rive droite	Début : mi-2013 Achèvement : mi-2015	Aucune

**Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin néerlandais
en 2014 - 2015**

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	La direction a fixé provisoirement l'emplacement préférentiel. 1 ^{ère} phase (adaptation Tuindorp) 2016 achèvement, 2 ^{ème} phase nouvelle construction par la suite	Pas d'incidence sur le chenal navigable
3	Projet frontière Spijk	857	Apport de sable 1 ^{ère} phase 2016, 2 ^{ème} phase 2019	Entraves durant les travaux, plus grand enfoncement à terme
4	Abaissement des épis avec réalisation de barrages longitudinaux p.k. 911-922	911 – 922	Réalisation abaissement des épis et 10 km de barrage longitudinal Travaux jusqu'en 2018	Quelques entraves durant les travaux
Mesures sur le Neder-Rijn et le Lek				
5	Rénovation générale des écluses et barrages de Driel, d'Amerongen et de Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	Plan de réalisation est en préparation. La réalisation de la rénovation est prévue pour 2016 – 2019.	Quelques entraves durant les travaux

PROTOCOLE 22

Evolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur à l'aval Mouillage sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim Plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 2014 (2014-I-19)

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 le 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 Infrastructure et 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 l'aval 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, pour soumission à la CCNR, année 2014

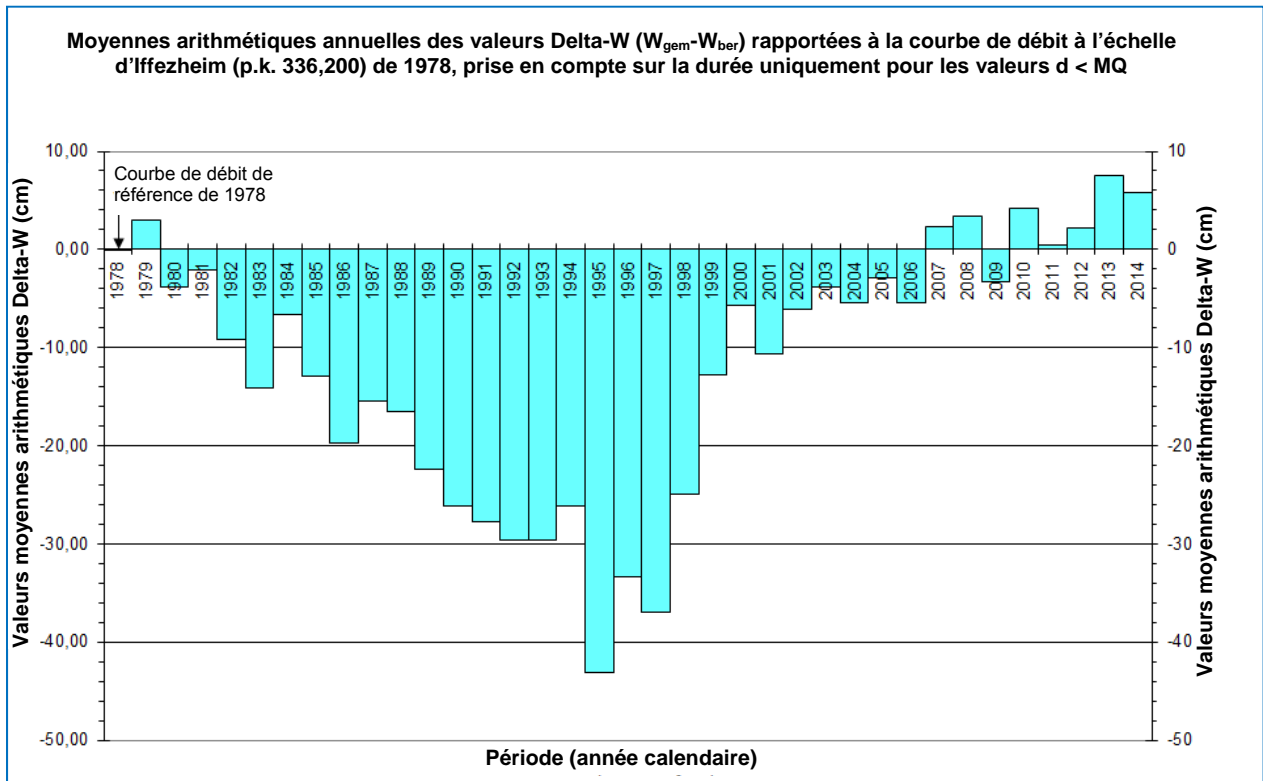
Aucune période de basses eaux n'est survenue en 2014. De manière générale, l'année a été équilibrée sur le plan hydrologique. La courbe caractéristique d'évolution du niveau d'eau au cours de l'année a été dans le cadre attendu et habituel. De faibles hauteurs d'eau ont été enregistrées en mars, avril et décembre, les niveaux demeurant toutefois supérieurs de 30 cm par rapport à l'EE. La période de hautes eaux estivale en juin a atteint la valeur de 529 cm à l'échelle, soit une valeur inférieure à celle de l'année 2013 (593 cm, à titre de comparaison, durant la période de hautes eaux estivale de l'année 1999, la hauteur d'eau mesurée à l'échelle d'Iffezheim était de 612 cm).

Le plus faible débit a été constaté le 18.04., avec une hauteur d'eau de 142 cm (= NN+ 111,48 m) et un débit d'environ 700 m³/s (à titre de comparaison, 132 cm étaient atteints durant la période de basses eaux de 2013). Aucune mesure n'a pu être effectuée à des débits inférieurs.

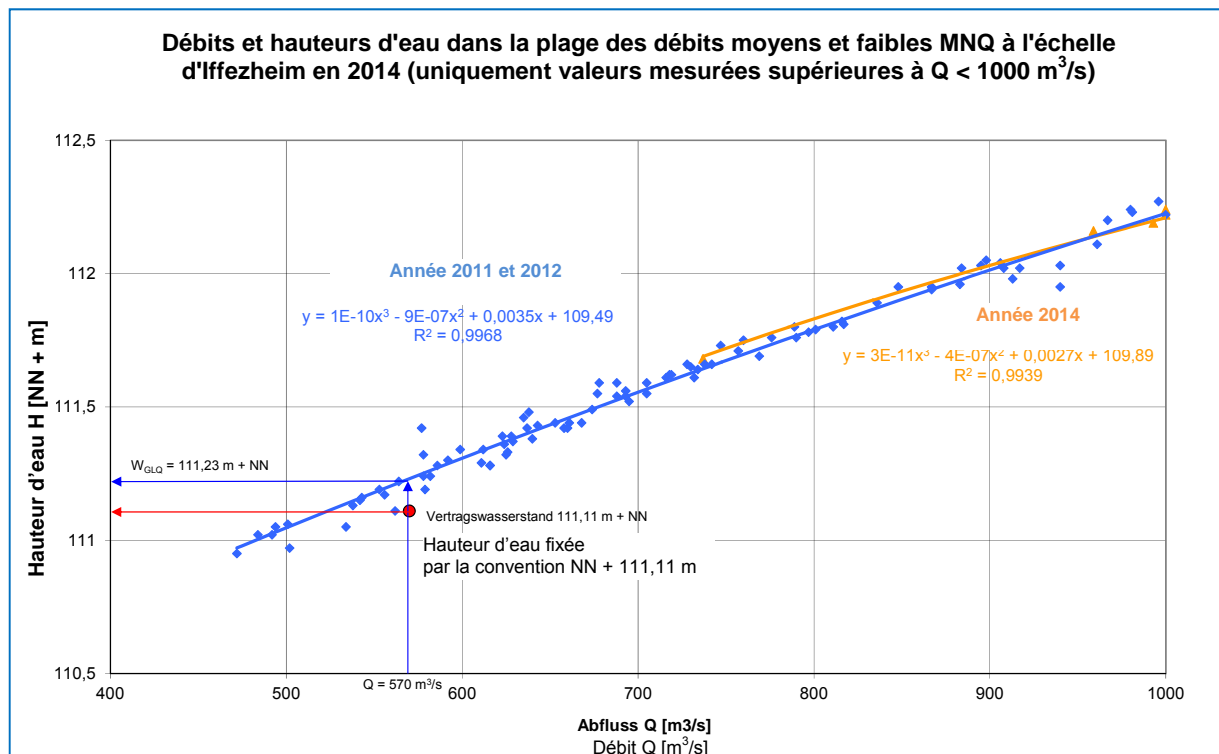


13 mesurages de débit ont été effectués à l'échelle d'Iffezheim (p.k. 336,200) en 2014. Les résultats étaient compris entre 737 m³/s et 1560 m³/s. Les mesurages ont été effectués entre le 13.01. et le 26.11.2014.

Avec environ 5,7 cm, la moyenne arithmétique des valeurs Delta-W ($W_{gem} - W_{ber}$) rapportées à la courbe de débit à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 1978 (courbe de débit de référence) est supérieure à la valeur de 1978 et donc inférieure de 2,2 cm par rapport à la différence de 2013.



Selon le diagramme « Débits et hauteurs d'eau dans la plage des débits moyens et faibles MNQ à l'échelle d'Iffezheim en 2014 (uniquement valeurs mesurées supérieures à $Q < 1000 \text{ m}^3/\text{s}$) », on ne constate en 2014 aucune modification significative par rapport aux années précédentes. Le plan d'eau actuel pour $570 \text{ m}^3/\text{s}$ (conformément au point 1.3 de la Convention de décembre 1982 entre la République Fédérale d'Allemagne et la République française, article 1(1)a)) peut rester à $NN + 111,23 \text{ m}$, soit une valeur supérieure à la hauteur d'eau fixée par la Convention de $NN + 111,11 \text{ m}$.



PROTOCOLE 23

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

Résolution

La Commission Centrale prend acte

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

Annexes

Annexes au protocole 23

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

RÈGLEMENT DE POLICE

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art. 2, 7, 8 et annexe 2 - Prescriptions conc. la couleur et l'intensité des feux	M	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
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	9.8.2013	27.1.2015	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	21.3.2014	30.1.2015	1.12.2013	15.2.2013
2013-I-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)	R	1.12.2013	9.8.2013	27.10.2014	1.12.2013	7.6.2013
2013-II-15	Modification du Règlement de police pour la navigation du Rhin Article 14.03 Mannheim – Ludwigshafen	M	1.12.2014	22.10.2014	8.12.2014	16.10.2014	11.2.2014
2013-II-16	Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin – Introduction formelle de l' AIS Intérieur et de l' ECDIS Intérieur ou d' un appareil comparable pour la visualisation de cartes (articles 1.10, 4.07 et annexe 11)	M	1.12.2014	22.10.2014	8.12.2014	16.10.2014	11.2.2014
2013-II-17	Modification du RPNR - Article 12.02, 12.03 et annexe 9 (2012-II-13) (ne concerne que la version NL)	M	1.6.2014	-	-	11.6.2014	-
2014-I-10	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 du RPNR (articles 1.08 et 7.01)	M	1.12.2014	26.9.2014		17.9.2014	9.7.2014
2014-I-11	Modification définitive du RPNR - Dispense pour les bacs de l' obligation d' équipement en appareil ECDIS Intérieur en mode information ou en appareil comparable pour la visualisation de cartes (article 4.07, chiffre 3, 1er alinéa)	M	1.12.2014	22.10.2014		16.10.2014	14.7.2014

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2014-I-12	Amendement du RPNR par une prescription de caractère temporaire - Exigences minimales et recommandations concernant les appareils ECDIS Intérieur en mode information et les appareils comparables pour la visualisation de cartes en vue de l'utilisation de données AIS Intérieur à bord des bâtiments (article 4.07, chiffre 3)	M	1.12.2014	26.9.2014		17.9.2014	9.7.2014
2014-I-13	Modification définitive du RPNR - Dispense pour les engins flottants sans système de propulsion propre de l'obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur (article 4.07, chiffre 1)	M	1.12.2014	22.10.2014		16.10.2014	14.7.2014
2014-II-14	Amendement au RPNR (Sommaire et article 1.07, chiffre 4) Clarification des prescriptions relatives à la stabilité des bâtiments transportant des conteneurs	M	1.12.2015				6.1.2015

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

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

RÈGLEMENT DE VISITE

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-23	Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) 1995	M	1.1.1995	19.12.1994	**)	5.5.1995	9.1.1995	10.6.1994
1995-I-18	1. Article 23.11 du RVBR – Equipage minimum	M	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1995-I-18	2. Article 23.14 du RVBR – Equipage minimum des autres bâtiments	M	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1996-II-16	Modification des dispositions transitoires et finales	M	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1996-II-17	Modification du RVBR suite à la révision du règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin	M	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1997-I-19	1. Article 10.03, chiffre 5, lettre b - Aspiration de l'air de combustion des moteurs de propulsion	M	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-20	2. Articles 9.17, 24.02 et 24.03 - Contrôle des feux de signalisation	M	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-21	3. Chapitre 20 - Dispositions particulières pour les navires de mer – Modification du chapitre 24 qui en résulte	M	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-23	Livret de service - Annexe F	M	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	10.6.1997
1997-II-27	Révision du RVBR	M	1.1.1999	19.8.1998	**)	3.2.1999	15.9.1998	13.2.1998
1998-I-15	1. Art. 6.30, ch. 7 ; art. 9.05 ; art. 9.09, ch. 4 et art. 12.01, ch. 1 – Dimensions maximales de bâtiments sur le Rhin 2. Art. 9.07, ch. 2 et art. 11.01 - Dimensions maximales de bâtiments sur le Rhin	R	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
		M	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-17	1. Art. 10.01, ch. 4 - Gréement en ancres de poupe 2. Art. 23.05, 2 ^{ème} phrase - Tachygraphes d'un type conforme	R	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
		R	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-18	Disposition transitoire relative à l'art. 15.07, ch. 2, lettre a - Largeur disponible des portes des cabines de passagers	M	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-19	Dispositions transitoires relatives à l'art. 16.01 - Bâtiments aptes à pousser	M	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-20	Art. 3.04 - Cloison commune entre les locaux destinés aux passagers et les soutes à combustibles	M	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-II-18b	Art. 8.05 ch. 6, 9 - 13 - Prévention du déversement de combustible lors de l'avitaillement et art. 24.02, ch. 2	M	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-25	Art. 24.02 ch. 2 - ad art. 15.08 ch. 4 - Dispositions transitoires relatives aux moyens de sauvetage individuels à bord de bateaux à passagers	R	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-26	Art. 11.01 - Sécurité dans les zones accessibles aux passagers (ne concerne pas la version française)	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	M	1.10.2000	9.11.2000	**)	1.9.2000	16.8.2000	7.6.2000
	2. Art. 15.09 RVBR, version néerlandaise uniquement	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	R	1.10.2001	30.1.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
	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							
2001-I-18	1. Article 22bis.05 - prescriptions de caractère temporaire - Bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m sur le secteur Mannheim – Bâle	M	1.10.2001	30.8.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
	2. Article 24.06, chiffre 2 ad article 22bis.05, chiffre 2							
2001-I-19	Article 21.02 – prescriptions de caractère temp. - Application de la Partie II aux bateaux de sport	M	1.10.2001	30.7.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-20	Article 24.04, chiffre 1 - Calcul du franc-bord pour les bâtiments agréés avant le 1.4.1976	M	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-I-22	Adaptation des prescriptions relatives aux équipages - chapitre 23	M	1.7.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	3.6.2002	27.6.2001
2001-II-20	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire	R	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-21	Prescriptions de caractère temporaire – bateaux à passagers d'une longueur supérieure à 110 m sur le secteur Mannheim – Bâle	M	1.1.2002	7.12.2001	**)	12.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-22	Modification du RVBR par des prescriptions de caractère temporaire	M	1.4.2002	1.3.2002	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001
2001-II-24	Emissions de gaz et de particules polluant l'air provenant de moteurs Diesel	M	1.1.2002	7.12.2001	**)	31.12.2001	6.5.2002	18.12.2001

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2008-I-24	Amendements définitifs au RVBR (Sommaire, articles 2.05, 6.02, 6.03, 6.07, 7.03, 7.04, 8.02, 8.03, 8.05, 8.06, 8.07, 8.08, 8.09, 8.10, 8bis.01, 8bis.02, 8bis.03, 8bis.07, 8bis.11, 10.01, 10.03, 10.03bis, 10.03ter, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22ter.11, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, annexes B et I)	M	1.4.2009	6.12.2008 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 RVBR 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	1.10.2012	6.12.2008	**)	27.1.2015	1.7.2009 ¹	14.2.2013
		R	1.4.2013					
2013-I-15	Amendements au RVBR 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)	M	1.12.2013	1.12.2013	**)	21.10.2014	22.11.2013	7.6.2013
2013-II-19	Amendement au RVBR concernant les exigences à remplir par les appareils AIS Intérieur (articles 1.01, titre du 88bis et 88bis, 7.06, titre et chiffre 3, 24.02, chiffre 2, 24.06, chiffre 5 et annexe N) (Résolutions 2007-II-24, 2010-II-26, 2011-I-14, 2013-I-15)	R	1.4.2014	1.1.2009 ¹ 1.1.2013 ¹	**)	8.12.2014	1.12.2014	11.2.2014
		M	1.12.2014	1.12.2013 ¹ 12.11./1.12.2014 ²	**)	8.12.2014	1.12.2014	11.2.2014
2013-II-20	Modification du RVBR pour prendre en compte l'introduction d'une base de données centrale sur les bateaux de navigation intérieure (article 2.18, chiffre 6)	M	1.12.2014		**)	8.12.2014	1.12.2014	11.2.2014
2014-I-14	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du RVBR (articles 7.02, 11.02, 11.04, chapitre 14bis, articles 15.14, 24.02, 24.06, Annexes, I, Q, R et S)	R	1.10.2014 1.12.2014	1.1.2009 ¹ 5.6.2014 ¹ 26.9.2014	**)			9.7.2014
2014-I-15	Amendement du RVBR par une prescription de caractère temporaire concernant les dispositions transitoires relatives à l'article 7.02, chiffre 5 (article 24.02, chiffre 2)	M	1.12.2014	1.12.2014	**)		1.12.2014	9.7.2014
2014-I-16	Amendement du RVBR par une prescription de caractère temporaire (article 24.02, chiffre 2, ad article 8.05, chiffre 6, article 8.10, chiffre 3, article 10.04, article 11.12, chiffres 2, 4, 5 et 9, article 15.06, chiffre 6, article 15.07, article 15.08, chiffre 3, article 24.03, chiffre 1 ad article 3.04, chiffre 7, article 7.01, chiffre 2, article 8.10, chiffre 2, article 9.01 et article 12.02, chiffre 5, article 24.06, chiffre 5 ad article 10.04, article 11.12, chiffres 2, 4, 5 et 9, article 15.06, chiffre 6, article 15.07, article 15.08, chiffre 3)	M	1.12.2014	1.12.2014	**)		1.12.2014	9.7.2014

*) 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 Mis en vigueur à cette date en tant qu'amendement définitif des prescriptions nationales

² Mis en vigueur préalablement avec une différence temporaire par rapport aux prescriptions nationales

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2014-II-15	Amendement définitif au RVBR – Sociétés de classification agréées (article 1.01)	M	1.12.2015		**)			6.1.2015

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

RÈGLEMENT RELATIF AU PERSONNEL DE LA NAVIGATION SUR LE RHIN

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat de d'aptitude à la conduite au radar slovaques	M	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat d'aptitude à la conduite au radar autrichiens	M	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Reconnaissance du certificat de conduite bulgare	M	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Amendements définitifs au 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	21.3.2014		30.1.2015	24.5.2013	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	21.3.2014		27.1.2015	24.5.2013	15.2.2013
2014-II-13	Modification de l'article 3.02 chiffre 3 lettre a du RPN	M	1.12.2015					6.1.2015

*) 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.

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

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

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

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

...

Allemagne

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
1.	A&O Schiffselektrik und Schiffselektronik Ltd.	Kastanienstraße 10 D-47447 Moers	09372-939425	arnold.mahnken@t-online.de
2.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Str. 29-37 D-25421 Pinneberg	04101-3771-101	rasmus@alphatron-deutschland.de
3.	Alt Christl Funkberatung und Verkauf	Vidiner Str. 5 D-93055 Regensburg	0941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
4.	Blauth Ulrike Funk- und Nachrichtentechnik	Hauptstraße 3b D-67229 Gerolsheim	06238-989183	rolf.blauth@t-online.de
5.	Braun KG Schiffswerft	Postfach 1809 D-67328 Speyer	06232-1309-49	werner.schulz@schiffswerft-braun.de
6.	Cretec Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 D-47661 Issum	02835-2670	paul-issum@t-online.de
7.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b D-12627 Berlin	030-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
8.	EBF Elektronik + Mechanik	Hinter dem Rathaus 4 D-56283 Halsenbach	06747-1763	ebf-halsenbach@t-online.de
9.	Elektro Jansen	Langestr. 35 und 44 D-49733 Haren (Ems)	05932-2446	info@elektro-jansen.de
10.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 D-25462 Rellingen	04101-301-233	info@elna.de

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
11.	Elektronik GmbH Sassnitz	Seestraße 40a D-18546 Sassnitz	038392-521-0	elektronik_GmbH_Sassnitz@t-online.de
12.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 D-45711 Datteln	02363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
13.	FS Schiffstechnik GmbH & Co KG	Werftstraße 25 D-47053 Duisburg	0203 60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
14.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 D-27472 Cuxhaven	04721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
15.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 D-27572 Bremerhaven	0471-974080	info@pundsack.net
16.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 D-21039 Börnsen	040-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
17.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 D-97904 Dorfprozelten	09392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
18.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter-Str. 6 D-25813 Husum	04841-9145	info@Horn-MarineService.de
19.	IEA Industrieelektronik GmbH	Thomas-Münzer-Straße 40a D-39307 Roßdorf	03933 802204	info@iea-rossdorf.de
20.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstraße 71 D-01217 Dresden	0351-47004-54	hanicke.ife@versanet.de
21.	Imtech marine germany GmbH	Albert-EinsteinRing 6 D-22761 Hamburg	040-89972-201	j.ostrowitzki@imtechmarinegermany.co
22.	Jentson Nachrichtentechnik	Buschhagenweg 6 D-26133 Oldenburg	0441-21713775	info@jentson.de
23.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 D-28779 Bremen	0421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
24.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 D-47119 Duisburg	0203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
25.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 D-47589 Uedem	02825-939851	a.strake@kse-duisburg.de

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
26.	Kurt J. Nos GmbH Schaltanlagenbau	Presentstraße 15 D-63939 Wörth	09372-73-111	nokuel@freenet.de
27.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 D-26789 Leer	0491-96079-0	INFO@LSELEER.de
28.	Matronik Schiffselektrik u.Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 D-47509 Rheurdt	02845-29899-0	matronik-Duisburg@t-online.de
29.	Mohrs+Hoppe GmbH	Plauener Str. 163 -165 D-13053 Berlin	030-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
30.	N.G. Sperry Marine GmbH & Co. KG	Woltmannstraße 19 D-20097 Hamburg	040-29900-0	uwe.holdorf@sperry.ngc.com
31.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 D-47119 Duisburg	0203-82650	info@naval-marine.de
32.	Navicom Emden GmbH	Nesserlander Str. 15 D-26721 Emden	04921-9176-0	navicom@t-online.de
33.	Peter Nachrichtentechnik	Lärchenstraße 10 D-94469 Deggendorf/Nattbg.	0991-37027-0	peter-com@t-online.de
34.	PUK electronic GmbH	Gewerbering 2 a-c D-23968 Gägelow / Wismar	03841-642913	Puskeiler.Robert@t-online.de
35.	Radio Maurer	Zähringer Straße 18 D-68239 Mannheim	0621-477662	emx-18@t-online.de
36.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 D-93195 Wolfsegg-Stetten	09409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
37.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 D-47059 Duisburg	0203-993370	info@schwarz-technik.de
38.	See-Nautic Emden	Nesserlander Str. 96 D-26723 Emden	04921-27703	info@see-nautic.de
39.	R. Willborn	Berliner Chaussee 180 D-39114 Magdeburg	0391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
40.	Wolfgang Hagelstein	Alte Heerstraße 63 D-56329 St. Goar-Fellen	06741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
41.	Krebs Elektrotechnik e.K.	Im Martelacker 8 D-79588 Efringen-Kirchen	07628 1046	info@krebs-elektrotechnik.de

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
42.	Polizeipräsidium Duisburg Direktion ZA, SG -ZA 34- Bootstechnik und Nautik	Moerser Str. 217-219 D-47198 Duisburg	0203 280-1340	za34.duisburg@polizei.nrw.de
43.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstr. 11 D-70806 Kornwestheim	07154 807-150	info@innovative-navigation.de www.innovative-navigation.de
44.	Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck & Rohe GbR	Schiestlstraße 1 D-97904 Dorfprozelten	09392 9349823 01573 0832735	landeckpeter@hotmail.com
45.	Technik-Service T. Schwerdtfeger	Am Streite 10 D-56729 Nachtsheim	02656 9519897	info@t-schwerdtfeger.de www.t-schwerdtfeger.de
46.	Josef Braun GmbH & Co. KG Schiffswerft	Am neuen Rheinhafen 14 D-67346 Speyer	06232 1309-10	info@schiffswerft-braun.de www.schiffswerft-braun.de

...

Pays-Bas

N°	Nom	Adresse	Téléphone +31	Courriel
1.	Alewijnse Marine B.V.	Van der Giessenweg 51 NL-2921 LP Krimpen a/d IJssel	(0)180 460 555	amr@alewijnse.nl http://www.alewijnse.com/
2.	Alphatron Marine B.V.	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	(0)10 453 40 79	binnenvaart@alphatronmarine.com http://www.alphatronmarine.nl/
3.	Imtech Marine Netherlands	Sluisjesdijk 155 NL-3087 AG Rotterdam	(0)10 428 33 44	info.@imtechmarine.com http://Imtech.com/marine
4.	Navimar B.V.	Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen	(0)115 616329	info@navimar.nl http://www.navimar.nl/
5.	Northrop Grumann Sperry Marine B.V.	J. Wattweg 22 NL-3133 KK Vlaardingen	(0)10 44 51 600	sales.holland@sperry.ngc.com http://www.sperrymarine.com/
6.	Werkina Werkendam B.V.	Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam	(0)183 502688	info@werkina.nl http://www.werkina.nl
7.	Marinetec Holland B.V.	Lelystraat 93G NL-3364 AH Sliedrecht	(0)184 41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
8.	Flux Electro BV	Beneluxweg 2c NL-4538 AL Terneuzen	(0)115 615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl

...

Hongrie

N°	Nom	Adresse	Téléphone +36	Courriel
1.	Horvath es Csiki Szolgáltato es Kereskedelmi Kft.	Arvavar u. 4 H-1155 Budapest	(0) 1 399 0375	hocsi@t-online.hu
2.	RSOE	Elnök u. 1 H-1089 Budapest	(0) 1 303 0168	info@rsoe.hu
3.	DND Telecom Center LTD.	Elnök u. 1 H-1089 Budapest	(0) 1 459 8050	dnd@dnd.hu

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

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

...

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

Liste des appareils AIS Intérieur agréés 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.

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
Appareils AIS Intérieur agréés conformément au Standard d'essai pour le système AIS Intérieur, édition 1.0 du 31.5.2007 Zugelassene Inland AIS Geräte nach dem Inland AIS Test Standard Edition 1.0 vom 31.5.2007 Toegelaten Inland AIS-apparatuur overeenkomstig de teststandaard voor Inland AIS, editie 1.0 van 31.5.2007						
1	R4 IAIS Transponder System	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	8.8.2008 D	FVT	R-4-201
2	Pro Tec Inland AIS	L-3 Communications, Aviation Recorders, 6000 Fruitville Road, Sarasota, FL 34232, USA	L-3 Communications, Aviation Recorders, 6000 Fruitville Road, Sarasota, FL 34232, USA	8.8.2008 D	FVT	R-4-202
3	NAUTICAST Inland AIS	ACR Electronics INC, 5757 Ravenswood Road, Fort Lauderdale, FL 33312, USA	Bis 9.7.2014 1st-Relief GmbH, Handelskai 388/Top 632, 1020 Wien, Österreich Ab 10.7.2014 Nauticast GmbH Lützowgasse 12-14 / 3OG 1140 Wien, Österreich	28.11.2008 D	FVT	R-4-203

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
Appareils AIS Intérieur agréés conformément au Standard d'essai pour le système AIS Intérieur, édition 1.01 du 22.10.2008 Zugelassene Inland AIS Geräte nach dem Inland AIS Test Standard Edition 1.01 vom 22.10.2008 Toegelaten Inland AIS-apparatuur overeenkomstig de teststandaard voor Inland AIS, editie 1.01 van 22.10.2008						
4	VDL 6000/Inland AIS system	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, 582 24 Linköping, Sweden	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, 582 24 Linköping, Sweden	17.07.2009 D	FVT	R-4-204
5	AIS 200 Inland AIS	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	9.9.2009 D	FVT	R-4-205
6	FA 150 AIS Transponder	Furuno Electric Co. Ltd., 9-52 Ashihara-cho Nishinomiya City 662-8580, Japan	Furuno Deutschland GmbH Siemensstr. 33 25462 Rellingen, Germany	1.10.2009 D	FVT	R-4-206
7	Voyager X3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	21.5.2010 D	FVT	R-4-207
8	PROTEC W Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	L-3 Communications Corporation 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	21.5.2010 D	FVT	R-4-208
9	OceanSat Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	OceanSat BV, P.O. Box, 4255 ZG Nieuwendijk, The Netherlands	21.5.2010 D	FVT	R-4-209
10	Poseidon Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	21.5.2010 D	FVT	R-4-210

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
11	AIS M3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	21.5.2010 D	FVT	R-4-211
12	ComNav Voyager X3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	23.7.2010 D	FVT	R-4-212
13	Transas AIS M-3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	23.7.2010 D	FVT	R-4-213
14	PROTEC W 405-0017 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	L-3 Communications Corporation. 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	L-3 Communications Corporation. 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	25.10.2010 D	FVT	R-4-214
15	em-trak AIS100A Combined Class A / Inland AIS Transceiver	em-trak Marine Electronics Ltd, Forum 3, Parkway, Whiteley, Fareham, Southampton, Hampshire, PO15 7FH, United Kingdom	em-trak Marine Electronics Ltd, Forum 3, Parkway, Whiteley, Fareham, Southampton, Hampshire, PO15 7FH, United Kingdom	26.1.2011 D	FVT	R-4-215
16	Explorer A4 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands	Alewijnse Marine BV, Van der Giessenweg 51, Krimpen aan de IJssel, 2921 LP, The Netherlands	26.1.2011 D	FVT	R-4-216
17	AIS A KAT-100 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unohara- shi, Yamanashi, 409-0012, Japan	Koden Electronics Co., Ltd, 5278 Uenohara, Unohara- shi, Yamanashi, 409-0012, Japan	26.1.2011 D	FVT	R-4-217

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
18	CARBON PRO Combined Class A / Inland AIS Transceiver	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	True Heading, Vendevägen 90, 182 32 Danderyd, Sweden	4.3.2011 D	FVT	R-4-218
19	VDL 6000 AIS Class A / Inland AIS Transponder	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, S-582 24 Linköping, Sweden	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, S-582 24 Linköping, Sweden	17.8.2012 D	FVT	R-4-219
20	R5 Solid AIS Transponder System Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	21.8.2012 D	FVT	R-4-220
21	AIS 950 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	Raymarine Belgium BVBA, Luxemburgstraat 2, 2321 Meer, Belgium	1.10.2012 D	FVT	R-4-221
22	Nauticast A2 Inland AIS	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Bis 9.7.2014 1st-Relief GmbH, Handelskai 388/Top 632, 1020 Wien, Österreich Ab 10.7.2014 Nauticast GmbH Lützowgasse 12-14 / 3OG 1140 Wien, Österreich	26.7.2013 D	FVT	R-4-222

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

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
23	CAMINO-701 Class A / Inland AIS	Alltek Marine Electronics Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492, Taiwan	Alltek Marine Electronics Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492, Taiwan	23.8.2013 D	FVT	R-4-300
24	Orolia Type Z601; McMurdo Smartfind M5 Class A/Inland AIS	Alltek Marine Electronics Corp. (AMEC) 7F, No. 605, Ruei-Guang Road, Neihu District Taipei 11492, Taiwan	Orolia Ltd, Silver Point, Airport Service Road, Portsmouth PO3 5PB, United Kingdom	4.10.2013 D	FVT	R-4-301
25	Sailor 6280/6281 AIS System (Class A/Inland AIS)	Thrane & Thrane A/S Lundtoftegaardsvej 93 D DK-2800 Kgs. Lyngby Denmark	Thrane & Thrane A/S Lundtoftegaardsvej 93 D DK-2800 Kgs. Lyngby Denmark	13.5.2014 D	FVT	R-4-302
26	SIMRAD V5035 Class A / Inland AIS	Navico Inc. 23868 Hawthorne Blvd., Suite 201, Torrance, CA 90505, USA	Navico Inc. 23868 Hawthorne Blvd., Suite 201, Torrance, CA 90505, USA	10.4.2015 D	FVT	R-4-303

...

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

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

...

Allemagne

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel Site internet
1.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Straße 29-37 D-25421 Pinneberg	(0)4101-3771-101	rasmus@alphatron-deutschland.de
2.	Argenaut GmbH	Lagerhausstr. 20 D-67061 Ludwigshafen	(0)621-68583328	u.schroeder@argenaut-service.de
3.	CRETEC Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 D-47661 Issum	(0)2835-2670	paul-issum@t-online.de
4.	Christl Alt Funkberatung und Verkauf	Vidiner Straße 5 D-93055 Regensburg	(0)941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
5.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b D-12627 Berlin	(0)30-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
6.	Elektro Jansen	Langestr. 35 und 44 D-49733 Haren (Ems)	(0)5932-2446	info@elektro-jansen.de
7.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 D-25462 Rellingen	(0)4101-301-220	info@elna.de
8.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 D-45711 Datteln	(0)2363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
9.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 D-27572 Bremerhaven	(0)471-974080	info@pundsack.net
10.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 D-27472 Cuxhaven	(0)4721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
11.	Furuno Deutschland GmbH	Siemensstr. 33 D-25462 Rellingen	(0)4101-838201	r.elmer@furuno.de
12.	FS- Schiffstechnik GmbH	Werftstraße 25 D-47053 Duisburg	(0)203-60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel Site internet
13.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 D-21039 Börnsen	(0)40-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
14.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 D-97904 Dorfprozelten	(0)9392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
15.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter Str. 6 D-25813 Husum	(0)4841-9145	info@Horn-MarineService.de
16.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstr. 71 D-01217 Dresden	(0)351-47004-54	hanicke.ife@versanet.de
17.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstraße 11 D-70806 Kornwestheim	(0)7154 807 150	info@innovative-navigation.de
18.	Jentson Nachrichtentechnik	Buschhagenweg 6 D-26133 Oldenburg	(0)441-21713775	info@jentson.de
19.	Imtech Marine Germany GmbH	Albert- Einstein Ring 6 D-22761 Hamburg	(0)40-89972-201	j.ostrowitzki@imtechmarinegermany.com
20.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 D-28779 Bremen	(0)421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
21.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 D-47119 Duisburg	(0)203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
22.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 D-47589 Uedem	(0)2825-939851	a.strake@kse-duisburg.de
23.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 D-26789 Leer	(0)491-96079-0	info@lseleer.de
24.	Matronik Schiffselektrik und Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 D-47509 Rheurdt	(0)2845-29899-0	Matronik-duisburg.de
25.	Mohrs+Hoppe GmbH	Plauener Str. 163 -165 D-13053 Berlin	(0)30-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
26.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 D-47119 Duisburg	(0)203-82650	info@naval-marine.de
27.	Pro Nautas B.V. GmbH	Kutterweg 1 D-26789 Leer	(0)491 98790 192	abeiden@pro-nautas.de

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel Site internet
28.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 D-93195 Wolfsegg- Stetten	(0)9409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
29.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 D-47059 Duisburg	(0)203-993370	info@schwarz-technik.de
30.	See-Nautic Emden	Nesserlander Straße 96 D-26723 Emden	(0)4921-27703	info@see-nautic.de
31.	Transas Europe GmbH	Luruper Chaussee 125 D-22761 Hamburg	(0)40-890666-0	info@transas.de
32.	Trede Schiffs- und Industrieelektronik	Wobbenhüller Chaussee 11 D-25856 Hattstedt	(0)4846-693-633	info@trede-schiffselektronik.de
33.	R. Willborn Schiffstechnik	Berliner Chaussee 180 D-39114 Magdeburg	(0)391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
34.	Wolfgang Hagelstein	Alte Heerstraße 63 D-56329 St. Goar-Fellen	(0)6741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
35.	Gallandt Yachttechnik -Yachtelektronik	Gertrudenweg 36 D-33335 Gütersloh	(0)5241-3118	wassersport@gallandt.de
36.	Krebs Elektrotechnik e.K.	Im Martelacker 8 D-79588 Efringen-Kirchen	(0)7628 1046	info@krebs-elektrotechnik.de
37.	Kurt J. Nos GmbH	Presentstr. 15 D-63939 Wörth / Main	(0)9372 73-111	nos-schiffstechnik@t-online.de
38.	Alpha & Omega Elektrotechnik Landeck & Rohe GbR	Schiestlstraße 1 D-97904 Dorfprozelten	(0) 9392 9349823 (0) 1573 0832735	landeckpeter@hotmail.com
39.	Technik-Service T. Schwerdtfeger	Am Streite 10 D-56729 Nachtsheim	(0)2656 9519897	info@t-schwerdtfeger.de www.t-schwerdtfeger.de
40.	Josef Braun GmbH & Co. KG Schiffswerft	Am neuen Rheinhafen 14 D-67346 Speyer	(0)6232 1309-10	info@schiffswerft-braun.de www.schiffswerft-braun.de

...
Pays-Bas

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +31	Courriel Site internet
1.	Alewijnse Marine B.V.	Van de Giessenweg 51 NL-2921 LP Krimpen a/d IJssel	(0)180 460 555	amr@alewijnse.nl http://www.alewijnse.com
2.	Alphatron Marine B.V.	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	(0)10 453 40 79	binnenvaart@alphatronmarine.com http://www.alphatronmarine.nl/
3.	Autena Marine B.V.	St. Teunisdmolenweg 48F NL-6534 AG Nijmegen	(0)24 355 94 17	info@autena.nl http://www.autena.nl/
4.	De Wolf Maritime Safety B.V.	Krab 6 NL-4401 PA Yerseke	(0)113 573580	info@dewolfmaritime.com www.dewolfproducts.nl/
5.	Huisman Maritiem B.V.	Koningstraat 101 NL-6651 KK Druten	(0)487 518 555	druten@huisman-elektro.nl http://www.huisman-elektro.nl/maritiem/
6.	Imtech Marine Netherlands	Sluisjesdijk 155 NL-3087 AG Rotterdam	(0)10 428 33 44	info.@imtechmarine.com http://Imtech.com/marine
7.	Navimar B.V.	Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen	(0)115 616329	info@navimar.nl http://www.navimar.nl/
8.	Northrop Grumann Sperry Marine B.V.	J. Wattweg 22 NL-3133 KK Vlaardingen	(0)10 44 51 600	sales.holland@sperry.ngc.com http://www.sperrymarine.com/
9.	SAM Electronics Nederland B.V.	IJzerwerkkade 36 NL-3077 MC Rotterdam	(0)10 4795444	info@sam-electronics.nl http://www.sam-electronics.nl/
10.	Shipton Marine Communication Specialists B.V.	De Dolfijn 24 NL-1601 MG Enkhuizen	(0)228 317437	info@shipton.nl http://www.shipton.nl/
11.	Werkina Werkendam B.V.	Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam	(0)183 502688	info@werkina.nl http://www.werkina.nl
12.	Marinetec Holland B.V.	Lelystraat 93G 3364 AH Sliedrecht	(0)184 41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
13.	Flux Electro BV	Beneluxweg 2c 4538 AL Terneuzen	(0)115 615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl
14.	AiM Slurink Elektrotechniek BV	Ohmweg 71 NL-2952 BB Alblasserdam	(0)786933947	info@aimslurink.nl www.aimslurink.nl

4.3 Comité du Règlement de visite (Résolution 2013-I-16)

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

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

RECOMMANDATION n° 1/2015 du 13 mars 2015

Ad article 15.11, chiffre 2 b, cc et chiffre 2 c, aa, et article 15.11, chiffre 4 – matériaux incombustibles dans les parois et des ponts

Utilisation d'un matériau synthétique renforcé par des fibres « SAERTEX LEO »

En application de l'article 2.19, chiffre 1, le bateau à passagers à cabines portant le numéro de projet 2595 est autorisé, aux conditions suivantes, à utiliser un matériau synthétique renforcé par des fibres en remplacement de l'acier pour la construction de l'intégralité de la superstructure dans la zone du pont supérieur :

1. Le matériau qu'il est prévu d'utiliser a été soumis à un essai au feu conformément à l'article 15.11, chiffre 1, dans sa composition définitive et au moyen de deux modèles de construction comportant notamment des points de liaison dans le matériau synthétique et des points de liaison avec des éléments en acier.
2. Un niveau de sécurité comparable à l'objectif de protection de l'article 15.11, chiffres 2 et 4, est atteint par rapport à des matériaux incombustibles.
3. L'autorité compétente est à informer sous forme de rapport :
 - a) à chaque irrégularité affectant la sécurité du bâtiment,
 - par exemple en cas de dégradation du matériau ou de la construction due à des sollicitations externes mécaniques, thermiques ou autres,
 - en cas de réparations susceptibles d'affecter la sécurité ;
 - b) toutefois au plus tard après cinq années d'utilisation contenant tous les enseignements acquis avec le nouveau matériau en liaison avec les caractéristiques des matériaux exigées par le Règlement de visite.

L'autorité compétente informe la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (14) 96.)

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

RECOMMANDATION N° 2/2015
du 19 février 2015

Ad Article 10.03ter, chiffre 1 - Installations d'extinction fixées à demeure dans les salles des machines, salles de chauffe et chambres des pompes

Agent extincteur sec SBC¹⁶ formant aérosol

JAN SMIT

En application de l'article 10.03ter, chiffre 1, dernière phrase, le bateau à passagers d'excursions journalières "Jan Smit", numéro européen unique d'identification des bateaux 02333638, est autorisé à utiliser dans la salle des machines un agent extincteur sec SBC formant aérosol, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03ter, chiffres 2, 3, 5, 6 et 9, est applicable.
2. L'agent extincteur sec formant aérosol est agréé par type conformément à la Directive 96/98/CE du Conseil du 20 décembre 1996 relative aux équipements marins.
3. L'agent extincteur sec SBC formant aérosol est conservé dans des récipients non pressurisés spécifiquement prévus à cet effet dans le local à protéger. Ces récipients doivent être installés de manière à ce que l'agent extincteur puisse se répartir uniformément. En particulier, l'agent extincteur doit également agir sous le plancher.
4. Le déclenchement de l'installation d'extinction doit se faire au moyen d'un dispositif de commande électrique tel que visé à l'article 10.03ter, chiffre 5, lettre c. Chaque récipient doit être relié individuellement au dispositif de déclenchement.
5. La quantité d'agent extincteur SBC formant un aérosol sec correspondant au local à protéger doit être d'au moins 113 g par m³ de volume brut du local concerné.
6. Les récipients contenant l'agent extincteur doivent être remplacés après 15 ans. Les batteries de secours doivent être remplacées après 6 ans maximum.
7. La présente recommandation vaut uniquement pour les classes de feu B.
8. Des panneaux de signalisation indiquant qu'il est interdit de placer ou d'entreposer du bois, du papier ou des chiffons (matériaux de classe A) doivent être placés à toutes les entrées et sorties de la salle des machines.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (14) 102.)

¹⁶ Solid Bound Compound

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

RECOMMANDATION N° 3/2015
du 13 mars 2015

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

Agent extincteur Brouillard d'eau (EAFS)

CATHERINE

Conformément à l'article 2.19, chiffre 1, du RVBR et en application de et par dérogation à l'article 10.03bis, le bateau à passagers "Catherine", numéro européen unique d'identification des bateaux 02335393, est autorisé à utiliser dans les logements, dans la timonerie et dans les locaux à passagers l'installation de pulvérisation fine Econaqua (EAFS) fabriquée par la société Minimax aux conditions suivantes :

1. L'installation d'extinction d'incendie est conforme à la directive pour les installations de brumisation d'eau VdS CEA 4001 pour une utilisation dans le bâtiment (construction) contrôlée par un institut de contrôle agréé conformément à la norme EN ISO 17025 et 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.
2. Par dérogation à l'article 10.03bis, chiffre 4, l'installation d'extinction d'incendie fonctionne avec un volume d'eau de 1,88 l/(min · m²).
3. Le système de diffusion est subdivisé en sections pouvant comporter jusqu'à 143 buses de brumisation. Le système de tuyauteries est conçu en tant que système circulaire.
4. Dans les locaux habituellement soumis à des températures ambiantes plus élevées, les cuisines dans le cas présent, les buses de brumisation fonctionnent avec une température de déclenchement pouvant atteindre 93 °C.
5. Dans les locaux de congélation sont installées des buses de diffusion à sec.
6. Le local dans lequel sont placés les pompes et dispositifs de commande ainsi que les soupapes nécessaires doit être 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.
7. 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.
8. 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.

9. 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. 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, conformément au RVBR. Cette technique du brouillard d'eau permet d'atteindre une efficacité équivalente avec moins d'eau, 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.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 5.)

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

RECOMMANDATION N° 4/2015
du 13 mars 2015

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

Agent extincteur Brouillard d'eau (EAFS)

WILLIAM SHAKESPEARE

Conformément à l'article 2.19, chiffre 1, du RVBR et en application de et par dérogation à l'article 10.03bis, le bateau à passagers "William Shakespeare", numéro européen unique d'identification des bateaux 02335914, est autorisé à utiliser dans les logements, dans la timonerie et dans les locaux à passagers l'installation de pulvérisation fine Econaqua (EAFS) fabriquée par la société Minimax aux conditions suivantes :

1. L'installation d'extinction d'incendie est conforme à la directive pour les installations de brumisation d'eau VdS CEA 4001 pour une utilisation dans le bâtiment (construction) contrôlée par un institut de contrôle agréé conformément à la norme EN ISO 17025 et 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.
2. Par dérogation à l'article 10.03bis, chiffre 4, l'installation d'extinction d'incendie fonctionne avec un volume d'eau de 1,88 l/(min · m²).
3. Le système de diffusion est subdivisé en sections pouvant comporter jusqu'à 143 buses de brumisation. Le système de tuyauteries est conçu en tant que système circulaire.
4. Dans les locaux habituellement soumis à des températures ambiantes plus élevées, les cuisines dans le cas présent, les buses de brumisation fonctionnent avec une température de déclenchement pouvant atteindre 93 °C.
5. Dans les locaux de congélation sont installées des buses de diffusion à sec.
6. Le local dans lequel sont placés les pompes et dispositifs de commande ainsi que les soupapes nécessaires doit être 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.
7. 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.
8. 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.

9. 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. 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, conformément au RVBR. Cette technique du brouillard d'eau permet d'atteindre une efficacité équivalente avec moins d'eau, 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.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 5.)

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

RECOMMANDATION N° 5/2015
du 19 février 2015

Ad article 10.03 ter, chiffre 1 – Installations d'extinction fixées à demeure pour la protection des salles des machines, de chauffe et des pompes

Agent extincteur Brouillard d'eau haute pression (BEHP)

PRINS WILLEM ALEXANDER

En application de l'article 10.03 ter, chiffre 1, dernier alinéa, le bateau à passagers "Prins Willem Alexander", numéro européen unique d'identification des bateaux 02326529, est autorisé à utiliser du brouillard d'eau haute pression en tant qu'agent extincteur dans les salles des machines, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03 ter, chiffres 2 à 9, s'applique mutatis mutandis.
2. L'installation d'extinction (y compris ses éléments constitutifs) doit avoir été approuvée conformément aux éléments pertinents de la recommandation OMI CSM/circ. 1165. Les documents correspondants, précisant notamment les conditions à respecter en matière de disposition des buses de diffusion, pressions et débit sont fournis par le fabricant.
3. Le nombre et la disposition des buses de diffusion doivent assurer une répartition suffisante de l'eau dans les locaux à protéger. Les buses de diffusion doivent être installées au-dessus des fonds de cale, sur la face supérieure des citernes, dans les autres endroits sur lesquels peut se répandre du carburant liquide ainsi qu'au-dessus d'autres endroits présentant un risque élevé d'incendie dans les locaux à protéger. L'espacement maximal entre les buses de diffusion et entre les buses de diffusion et les parois/surfaces doit être conforme aux conditions de l'agrément de type.
4. L'installation d'extinction doit pouvoir être mise en service directement et à tout moment. Les pompes d'alimentation en eau doivent se déclencher automatiquement en cas de baisse de la pression dans l'installation. Les pompes doivent être équipées d'un branchement permettant d'aspirer de l'eau depuis l'extérieur du bateau ou d'un branchement à l'installation d'extinction d'incendie fixée à demeure.
5. L'installation d'extinction doit pouvoir alimenter en eau le plus grand local à protéger à bord à la haute pression requise, durant au moins 30 minutes et avec un débit d'au moins 0,8 l/m² par minute. Le local dans lequel sont placés les pompes, leurs dispositifs de commutation et les vannes nécessaires, doit être séparé des locaux contigus par des surfaces de classe de feu selon le tableau correspondant de l'article 15.11, chiffre 2, en assimilant les locaux contenant ces pompes et dispositifs de commande à des postes de commande.

Un incendie dans les locaux à protéger ne doit pas provoquer l'arrêt de l'installation d'extinction.

6. Les pompes doivent pouvoir être alimentées en électricité par deux sources d'énergie distinctes, indépendantes l'une de l'autre. L'une de ces sources d'énergie doit être située en-dehors du local à protéger. Chaque source d'énergie doit pouvoir assurer seule le fonctionnement de l'installation.

7. Le dispositif doit être doté d'une deuxième pompe indépendante. La capacité de cette deuxième pompe doit être suffisante pour compenser la perte d'une pompe à haute pression. L'installation d'extinction ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être groupés et situés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et doivent être disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
8. Il convient de prendre des précautions pour éviter que les buses de diffusion soient obturées par des impuretés contenues dans l'eau ou par la corrosion des conduites, des buses de diffusion, des vannes ou des pompes.
9. L'installation d'extinction doit être équipée des alarmes suivantes :
 - baisse du niveau du réservoir d'eau
 - panne d'alimentation
 - perte de pression de l'installation
 - baisse de haute pression.

L'alarme visuelle et sonore doit être donnée à un endroit occupé en permanence par du personnel de bord ou des membres d'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 6.)

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

RECOMMANDATION N° 6/2015
du 19 février 2015

Ad article 10.03 ter, chiffre 1 – Installations d'extinction fixées à demeure pour la protection des salles des machines, de chauffe et des pompes

Agent extincteur Brouillard d'eau haute pression (BEHP)

SWISS CORONA

En application de l'article 10.03 ter, chiffre 1, dernier alinéa, le bateau à passagers "Swiss Corona", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001807, est autorisé à utiliser du brouillard d'eau haute pression en tant qu'agent extincteur dans les salles des machines, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03 ter, chiffres 2 à 9, s'applique mutatis mutandis.
2. L'installation d'extinction (y compris ses éléments constitutifs) doit avoir été approuvée conformément aux éléments pertinents de la recommandation OMI CSM/circ. 1165. Les documents correspondants, précisant notamment les conditions à respecter en matière de disposition des buses de diffusion, pressions et débit sont fournis par le fabricant.
3. Le nombre et la disposition des buses de diffusion doivent assurer une répartition suffisante de l'eau dans les locaux à protéger. Les buses de diffusion doivent être installées au-dessus des fonds de cale, sur la face supérieure des citernes, dans les autres endroits sur lesquels peut se répandre du carburant liquide ainsi qu'au-dessus d'autres endroits présentant un risque élevé d'incendie dans les locaux à protéger. L'espacement maximal entre les buses de diffusion et entre les buses de diffusion et les parois/surfaces doit être conforme aux conditions de l'agrément de type.
4. L'installation d'extinction doit pouvoir être mise en service directement et à tout moment. Les pompes d'alimentation en eau doivent se déclencher automatiquement en cas de baisse de la pression dans l'installation. Les pompes doivent être équipées d'un branchement permettant d'aspirer de l'eau depuis l'extérieur du bateau ou d'un branchement à l'installation d'extinction d'incendie fixée à demeure.
5. L'installation d'extinction doit pouvoir alimenter en eau le plus grand local à protéger à bord à la haute pression requise, durant au moins 30 minutes et avec un débit d'au moins 0,8 l/m² par minute. Le local dans lequel sont placés les pompes, leurs dispositifs de commutation et les vannes nécessaires, doit être séparé des locaux contigus par des surfaces de classe de feu selon le tableau correspondant de l'article 15.11, chiffre 2, en assimilant les locaux contenant ces pompes et dispositifs de commande à des postes de commande.

Un incendie dans les locaux à protéger ne doit pas provoquer l'arrêt de l'installation d'extinction.

6. Les pompes doivent pouvoir être alimentées en électricité par deux sources d'énergie distinctes, indépendantes l'une de l'autre. L'une de ces sources d'énergie doit être située en-dehors du local à protéger. Chaque source d'énergie doit pouvoir assurer seule le fonctionnement de l'installation.

7. Le dispositif doit être doté d'une deuxième pompe indépendante. La capacité de cette deuxième pompe doit être suffisante pour compenser la perte d'une pompe à haute pression. L'installation d'extinction ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être groupés et situés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et doivent être disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
8. Il convient de prendre des précautions pour éviter que les buses de diffusion soient obturées par des impuretés contenues dans l'eau ou par la corrosion des conduites, des buses de diffusion, des vannes ou des pompes.
9. L'installation d'extinction doit être équipée des alarmes suivantes :
 - baisse du niveau du réservoir d'eau
 - panne d'alimentation
 - perte de pression de l'installation
 - baisse de haute pression.

L'alarme visuelle et sonore doit être donnée à un endroit occupé en permanence par du personnel de bord ou des membres d'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 6.)

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

RECOMMANDATION N° 7/2015
du 19 février 2015

Ad article 10.03 ter, chiffre 1 – Installations d'extinction fixées à demeure pour la protection des salles des machines, de chauffe et des pompes

Agent extincteur Brouillard d'eau haute pression (BEHP)

SWISS GLORIA

En application de l'article 10.03 ter, chiffre 1, dernier alinéa, le bateau à passagers "Swiss Gloria", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001814, est autorisé à utiliser du brouillard d'eau haute pression en tant qu'agent extincteur dans les salles des machines, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03 ter, chiffres 2 à 9, s'applique mutatis mutandis.
2. L'installation d'extinction (y compris ses éléments constitutifs) doit avoir été approuvée conformément aux éléments pertinents de la recommandation OMI CSM/circ. 1165. Les documents correspondants, précisant notamment les conditions à respecter en matière de disposition des buses de diffusion, pressions et débit sont fournis par le fabricant.
3. Le nombre et la disposition des buses de diffusion doivent assurer une répartition suffisante de l'eau dans les locaux à protéger. Les buses de diffusion doivent être installées au-dessus des fonds de cale, sur la face supérieure des citernes, dans les autres endroits sur lesquels peut se répandre du carburant liquide ainsi qu'au-dessus d'autres endroits présentant un risque élevé d'incendie dans les locaux à protéger. L'espacement maximal entre les buses de diffusion et entre les buses de diffusion et les parois/surfaces doit être conforme aux conditions de l'agrément de type.
4. L'installation d'extinction doit pouvoir être mise en service directement et à tout moment. Les pompes d'alimentation en eau doivent se déclencher automatiquement en cas de baisse de la pression dans l'installation. Les pompes doivent être équipées d'un branchement permettant d'aspirer de l'eau depuis l'extérieur du bateau ou d'un branchement à l'installation d'extinction d'incendie fixée à demeure.
5. L'installation d'extinction doit pouvoir alimenter en eau le plus grand local à protéger à bord à la haute pression requise, durant au moins 30 minutes et avec un débit d'au moins 0,8 l/m² par minute. Le local dans lequel sont placés les pompes, leurs dispositifs de commutation et les vannes nécessaires, doit être séparé des locaux contigus par des surfaces de classe de feu selon le tableau correspondant de l'article 15.11, chiffre 2, en assimilant les locaux contenant ces pompes et dispositifs de commande à des postes de commande.

Un incendie dans les locaux à protéger ne doit pas provoquer l'arrêt de l'installation d'extinction.

6. Les pompes doivent pouvoir être alimentées en électricité par deux sources d'énergie distinctes, indépendantes l'une de l'autre. L'une de ces sources d'énergie doit être située en-dehors du local à protéger. Chaque source d'énergie doit pouvoir assurer seule le fonctionnement de l'installation.

7. Le dispositif doit être doté d'une deuxième pompe indépendante. La capacité de cette deuxième pompe doit être suffisante pour compenser la perte d'une pompe à haute pression. L'installation d'extinction ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être groupés et situés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et doivent être disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
8. Il convient de prendre des précautions pour éviter que les buses de diffusion soient obturées par des impuretés contenues dans l'eau ou par la corrosion des conduites, des buses de diffusion, des vannes ou des pompes.
9. L'installation d'extinction doit être équipée des alarmes suivantes :
 - baisse du niveau du réservoir d'eau
 - panne d'alimentation
 - perte de pression de l'installation
 - baisse de haute pression.

L'alarme visuelle et sonore doit être donnée à un endroit occupé en permanence par du personnel de bord ou des membres d'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 6.)

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

RECOMMANDATION N° 8/2015
du 19 février 2015

Ad article 10.03 ter, chiffre 1 – Installations d'extinction fixées à demeure pour la protection des salles des machines, de chauffe et des pompes

Agent extincteur Brouillard d'eau haute pression (BEHP)

SERENADE 1

En application de l'article 10.03 ter, chiffre 1, dernier alinéa, le bateau à passagers "Serenade 1", numéro européen unique d'identification des bateaux 02326953, est autorisé à utiliser du brouillard d'eau haute pression en tant qu'agent extincteur dans les salles des machines, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03 ter, chiffres 2 à 9, s'applique mutatis mutandis.
2. L'installation d'extinction (y compris ses éléments constitutifs) doit avoir été approuvée conformément aux éléments pertinents de la recommandation OMI CSM/circ. 1165. Les documents correspondants, précisant notamment les conditions à respecter en matière de disposition des buses de diffusion, pressions et débit sont fournis par le fabricant.
3. Le nombre et la disposition des buses de diffusion doivent assurer une répartition suffisante de l'eau dans les locaux à protéger. Les buses de diffusion doivent être installées au-dessus des fonds de cale, sur la face supérieure des citernes, dans les autres endroits sur lesquels peut se répandre du carburant liquide ainsi qu'au-dessus d'autres endroits présentant un risque élevé d'incendie dans les locaux à protéger. L'espacement maximal entre les buses de diffusion et entre les buses de diffusion et les parois/surfaces doit être conforme aux conditions de l'agrément de type.
4. L'installation d'extinction doit pouvoir être mise en service directement et à tout moment. Les pompes d'alimentation en eau doivent se déclencher automatiquement en cas de baisse de la pression dans l'installation. Les pompes doivent être équipées d'un branchement permettant d'aspirer de l'eau depuis l'extérieur du bateau ou d'un branchement à l'installation d'extinction d'incendie fixée à demeure.
5. L'installation d'extinction doit pouvoir alimenter en eau le plus grand local à protéger à bord à la haute pression requise, durant au moins 30 minutes et avec un débit d'au moins 0,8 l/m² par minute. Le local dans lequel sont placés les pompes, leurs dispositifs de commutation et les vannes nécessaires, doit être séparé des locaux contigus par des surfaces de classe de feu selon le tableau correspondant de l'article 15.11, chiffre 2, en assimilant les locaux contenant ces pompes et dispositifs de commande à des postes de commande.

Un incendie dans les locaux à protéger ne doit pas provoquer l'arrêt de l'installation d'extinction.

6. Les pompes doivent pouvoir être alimentées en électricité par deux sources d'énergie distinctes, indépendantes l'une de l'autre. L'une de ces sources d'énergie doit être située en-dehors du local à protéger. Chaque source d'énergie doit pouvoir assurer seule le fonctionnement de l'installation.

7. Le dispositif doit être doté d'une deuxième pompe indépendante. La capacité de cette deuxième pompe doit être suffisante pour compenser la perte d'une pompe à haute pression. L'installation d'extinction ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être groupés et situés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et doivent être disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
8. Il convient de prendre des précautions pour éviter que les buses de diffusion soient obturées par des impuretés contenues dans l'eau ou par la corrosion des conduites, des buses de diffusion, des vannes ou des pompes.
9. L'installation d'extinction doit être équipée des alarmes suivantes :
 - baisse du niveau du réservoir d'eau
 - panne d'alimentation
 - perte de pression de l'installation
 - baisse de haute pression.

L'alarme visuelle et sonore doit être donnée à un endroit occupé en permanence par du personnel de bord ou des membres d'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 6.)

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

RECOMMANDATION N° 9/2015
du 19 février 2015

Ad article 10.03 ter, chiffre 1 – Installations d'extinction fixées à demeure pour la protection des salles des machines, de chauffe et des pompes

Agent extincteur Brouillard d'eau haute pression (BEHP)

SERENADE 2

En application de l'article 10.03 ter, chiffre 1, dernier alinéa, le bateau à passagers "Serenade 2", numéro européen unique d'identification des bateaux 02328761, est autorisé à utiliser du brouillard d'eau haute pression en tant qu'agent extincteur dans les salles des machines, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03 ter, chiffres 2 à 9, s'applique mutatis mutandis.
2. L'installation d'extinction (y compris ses éléments constitutifs) doit avoir été approuvée conformément aux éléments pertinents de la recommandation OMI CSM/circ. 1165. Les documents correspondants, précisant notamment les conditions à respecter en matière de disposition des buses de diffusion, pressions et débit sont fournis par le fabricant.
3. Le nombre et la disposition des buses de diffusion doivent assurer une répartition suffisante de l'eau dans les locaux à protéger. Les buses de diffusion doivent être installées au-dessus des fonds de cale, sur la face supérieure des citernes, dans les autres endroits sur lesquels peut se répandre du carburant liquide ainsi qu'au-dessus d'autres endroits présentant un risque élevé d'incendie dans les locaux à protéger. L'espacement maximal entre les buses de diffusion et entre les buses de diffusion et les parois/surfaces doit être conforme aux conditions de l'agrément de type.
4. L'installation d'extinction doit pouvoir être mise en service directement et à tout moment. Les pompes d'alimentation en eau doivent se déclencher automatiquement en cas de baisse de la pression dans l'installation. Les pompes doivent être équipées d'un branchement permettant d'aspirer de l'eau depuis l'extérieur du bateau ou d'un branchement à l'installation d'extinction d'incendie fixée à demeure.
5. L'installation d'extinction doit pouvoir alimenter en eau le plus grand local à protéger à bord à la haute pression requise, durant au moins 30 minutes et avec un débit d'au moins 0,8 l/m² par minute. Le local dans lequel sont placés les pompes, leurs dispositifs de commutation et les vannes nécessaires, doit être séparé des locaux contigus par des surfaces de classe de feu selon le tableau correspondant de l'article 15.11, chiffre 2, en assimilant les locaux contenant ces pompes et dispositifs de commande à des postes de commande.

Un incendie dans les locaux à protéger ne doit pas provoquer l'arrêt de l'installation d'extinction.

6. Les pompes doivent pouvoir être alimentées en électricité par deux sources d'énergie distinctes, indépendantes l'une de l'autre. L'une de ces sources d'énergie doit être située en-dehors du local à protéger. Chaque source d'énergie doit pouvoir assurer seule le fonctionnement de l'installation.

7. Le dispositif doit être doté d'une deuxième pompe indépendante. La capacité de cette deuxième pompe doit être suffisante pour compenser la perte d'une pompe à haute pression. L'installation d'extinction ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être groupés et situés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et doivent être disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
8. Il convient de prendre des précautions pour éviter que les buses de diffusion soient obturées par des impuretés contenues dans l'eau ou par la corrosion des conduites, des buses de diffusion, des vannes ou des pompes.
9. L'installation d'extinction doit être équipée des alarmes suivantes :
 - baisse du niveau du réservoir d'eau
 - panne d'alimentation
 - perte de pression de l'installation
 - baisse de haute pression.

L'alarme visuelle et sonore doit être donnée à un endroit occupé en permanence par du personnel de bord ou des membres d'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 6.)

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

RECOMMANDATION N° 10/2015
du 19 février 2015

Ad article 10.03 ter, chiffre 1 – Installations d'extinction fixées à demeure pour la protection des salles des machines, de chauffe et des pompes

Agent extincteur Brouillard d'eau haute pression (BEHP)

SWISS EMERALD

En application de l'article 10.03 ter, chiffre 1, dernier alinéa, le bateau à passagers "Swiss Emerald", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001825, est autorisé à utiliser du brouillard d'eau haute pression en tant qu'agent extincteur dans les salles des machines, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03 ter, chiffres 2 à 9, s'applique mutatis mutandis.
2. L'installation d'extinction (y compris ses éléments constitutifs) doit avoir été approuvée conformément aux éléments pertinents de la recommandation OMI CSM/circ. 1165. Les documents correspondants, précisant notamment les conditions à respecter en matière de disposition des buses de diffusion, pressions et débit sont fournis par le fabricant.
3. Le nombre et la disposition des buses de diffusion doivent assurer une répartition suffisante de l'eau dans les locaux à protéger. Les buses de diffusion doivent être installées au-dessus des fonds de cale, sur la face supérieure des citernes, dans les autres endroits sur lesquels peut se répandre du carburant liquide ainsi qu'au-dessus d'autres endroits présentant un risque élevé d'incendie dans les locaux à protéger. L'espacement maximal entre les buses de diffusion et entre les buses de diffusion et les parois/surfaces doit être conforme aux conditions de l'agrément de type.
4. L'installation d'extinction doit pouvoir être mise en service directement et à tout moment. Les pompes d'alimentation en eau doivent se déclencher automatiquement en cas de baisse de la pression dans l'installation. Les pompes doivent être équipées d'un branchement permettant d'aspirer de l'eau depuis l'extérieur du bateau ou d'un branchement à l'installation d'extinction d'incendie fixée à demeure.
5. L'installation d'extinction doit pouvoir alimenter en eau le plus grand local à protéger à bord à la haute pression requise, durant au moins 30 minutes et avec un débit d'au moins 0,8 l/m² par minute. Le local dans lequel sont placés les pompes, leurs dispositifs de commutation et les vannes nécessaires, doit être séparé des locaux contigus par des surfaces de classe de feu selon le tableau correspondant de l'article 15.11, chiffre 2, en assimilant les locaux contenant ces pompes et dispositifs de commande à des postes de commande.

Un incendie dans les locaux à protéger ne doit pas provoquer l'arrêt de l'installation d'extinction.

6. Les pompes doivent pouvoir être alimentées en électricité par deux sources d'énergie distinctes, indépendantes l'une de l'autre. L'une de ces sources d'énergie doit être située en-dehors du local à protéger. Chaque source d'énergie doit pouvoir assurer seule le fonctionnement de l'installation.

7. Le dispositif doit être doté d'une deuxième pompe indépendante. La capacité de cette deuxième pompe doit être suffisante pour compenser la perte d'une pompe à haute pression. L'installation d'extinction ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être groupés et situés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et doivent être disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
8. Il convient de prendre des précautions pour éviter que les buses de diffusion soient obturées par des impuretés contenues dans l'eau ou par la corrosion des conduites, des buses de diffusion, des vannes ou des pompes.
9. L'installation d'extinction doit être équipée des alarmes suivantes :
 - baisse du niveau du réservoir d'eau
 - panne d'alimentation
 - perte de pression de l'installation
 - baisse de haute pression.

L'alarme visuelle et sonore doit être donnée à un endroit occupé en permanence par du personnel de bord ou des membres d'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 6.)

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

RECOMMANDATION N° 11/2015
du 19 février 2015

Ad article 10.03 ter, chiffre 1 – Installations d'extinction fixées à demeure pour la protection des salles des machines, de chauffe et des pompes

Agent extincteur Brouillard d'eau haute pression (BEHP)

DE ZONNEBLOEM

En application de l'article 10.03 ter, chiffre 1, dernier alinéa, le bateau à passagers "De Zonnebloem", numéro européen unique d'identification des bateaux 02327391, est autorisé à utiliser du brouillard d'eau haute pression en tant qu'agent extincteur dans les salles des machines, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03 ter, chiffres 2 à 9, s'applique mutatis mutandis.
2. L'installation d'extinction (y compris ses éléments constitutifs) doit avoir été approuvée conformément aux éléments pertinents de la recommandation OMI CSM/circ. 1165. Les documents correspondants, précisant notamment les conditions à respecter en matière de disposition des buses de diffusion, pressions et débit sont fournis par le fabricant.
3. Le nombre et la disposition des buses de diffusion doivent assurer une répartition suffisante de l'eau dans les locaux à protéger. Les buses de diffusion doivent être installées au-dessus des fonds de cale, sur la face supérieure des citernes, dans les autres endroits sur lesquels peut se répandre du carburant liquide ainsi qu'au-dessus d'autres endroits présentant un risque élevé d'incendie dans les locaux à protéger. L'espacement maximal entre les buses de diffusion et entre les buses de diffusion et les parois/surfaces doit être conforme aux conditions de l'agrément de type.
4. L'installation d'extinction doit pouvoir être mise en service directement et à tout moment. Les pompes d'alimentation en eau doivent se déclencher automatiquement en cas de baisse de la pression dans l'installation. Les pompes doivent être équipées d'un branchement permettant d'aspirer de l'eau depuis l'extérieur du bateau ou d'un branchement à l'installation d'extinction d'incendie fixée à demeure.
5. L'installation d'extinction doit pouvoir alimenter en eau le plus grand local à protéger à bord à la haute pression requise, durant au moins 30 minutes et avec un débit d'au moins 0,8 l/m² par minute. Le local dans lequel sont placés les pompes, leurs dispositifs de commutation et les vannes nécessaires, doit être séparé des locaux contigus par des surfaces de classe de feu selon le tableau correspondant de l'article 15.11, chiffre 2, en assimilant les locaux contenant ces pompes et dispositifs de commande à des postes de commande.

Un incendie dans les locaux à protéger ne doit pas provoquer l'arrêt de l'installation d'extinction.

6. Les pompes doivent pouvoir être alimentées en électricité par deux sources d'énergie distinctes, indépendantes l'une de l'autre. L'une de ces sources d'énergie doit être située en-dehors du local à protéger. Chaque source d'énergie doit pouvoir assurer seule le fonctionnement de l'installation.

7. Le dispositif doit être doté d'une deuxième pompe indépendante. La capacité de cette deuxième pompe doit être suffisante pour compenser la perte d'une pompe à haute pression. L'installation d'extinction ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être groupés et situés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et doivent être disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
8. Il convient de prendre des précautions pour éviter que les buses de diffusion soient obturées par des impuretés contenues dans l'eau ou par la corrosion des conduites, des buses de diffusion, des vannes ou des pompes.
9. L'installation d'extinction doit être équipée des alarmes suivantes :
 - baisse du niveau du réservoir d'eau
 - panne d'alimentation
 - perte de pression de l'installation
 - baisse de haute pression.

L'alarme visuelle et sonore doit être donnée à un endroit occupé en permanence par du personnel de bord ou des membres d'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 6.)

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

RECOMMANDATION N° 12/2015
du 19 février 2015

Ad article 10.03 ter, chiffre 1 – Installations d'extinction fixées à demeure pour la protection des salles des machines, de chauffe et des pompes

Agent extincteur Brouillard d'eau haute pression (BEHP)

AMADAGIO

En application de l'article 10.03 ter, chiffre 1, dernier alinéa, le bateau à passagers "Amadagio", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001828, est autorisé à utiliser du brouillard d'eau haute pression en tant qu'agent extincteur dans les salles des machines, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03 ter, chiffres 2 à 9, s'applique mutatis mutandis.
2. L'installation d'extinction (y compris ses éléments constitutifs) doit avoir été approuvée conformément aux éléments pertinents de la recommandation OMI CSM/circ. 1165. Les documents correspondants, précisant notamment les conditions à respecter en matière de disposition des buses de diffusion, pressions et débit sont fournis par le fabricant.
3. Le nombre et la disposition des buses de diffusion doivent assurer une répartition suffisante de l'eau dans les locaux à protéger. Les buses de diffusion doivent être installées au-dessus des fonds de cale, sur la face supérieure des citernes, dans les autres endroits sur lesquels peut se répandre du carburant liquide ainsi qu'au-dessus d'autres endroits présentant un risque élevé d'incendie dans les locaux à protéger. L'espacement maximal entre les buses de diffusion et entre les buses de diffusion et les parois/surfaces doit être conforme aux conditions de l'agrément de type.
4. L'installation d'extinction doit pouvoir être mise en service directement et à tout moment. Les pompes d'alimentation en eau doivent se déclencher automatiquement en cas de baisse de la pression dans l'installation. Les pompes doivent être équipées d'un branchement permettant d'aspirer de l'eau depuis l'extérieur du bateau ou d'un branchement à l'installation d'extinction d'incendie fixée à demeure.
5. L'installation d'extinction doit pouvoir alimenter en eau le plus grand local à protéger à bord à la haute pression requise, durant au moins 30 minutes et avec un débit d'au moins 0,8 l/m² par minute. Le local dans lequel sont placés les pompes, leurs dispositifs de commutation et les vannes nécessaires, doit être séparé des locaux contigus par des surfaces de classe de feu selon le tableau correspondant de l'article 15.11, chiffre 2, en assimilant les locaux contenant ces pompes et dispositifs de commande à des postes de commande.

Un incendie dans les locaux à protéger ne doit pas provoquer l'arrêt de l'installation d'extinction.

6. Les pompes doivent pouvoir être alimentées en électricité par deux sources d'énergie distinctes, indépendantes l'une de l'autre. L'une de ces sources d'énergie doit être située en-dehors du local à protéger. Chaque source d'énergie doit pouvoir assurer seule le fonctionnement de l'installation.

7. Le dispositif doit être doté d'une deuxième pompe indépendante. La capacité de cette deuxième pompe doit être suffisante pour compenser la perte d'une pompe à haute pression. L'installation d'extinction ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être groupés et situés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et doivent être disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
8. Il convient de prendre des précautions pour éviter que les buses de diffusion soient obturées par des impuretés contenues dans l'eau ou par la corrosion des conduites, des buses de diffusion, des vannes ou des pompes.
9. L'installation d'extinction doit être équipée des alarmes suivantes :
 - baisse du niveau du réservoir d'eau
 - panne d'alimentation
 - perte de pression de l'installation
 - baisse de haute pression.

L'alarme visuelle et sonore doit être donnée à un endroit occupé en permanence par du personnel de bord ou des membres d'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 6.)

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

RECOMMANDATION N° 13/2015
du 19 février 2015

Ad article 10.03 ter, chiffre 1 – Installations d'extinction fixées à demeure pour la protection des salles des machines, de chauffe et des pompes

Agent extincteur Brouillard d'eau haute pression (BEHP)

SWISS TIARA

En application de l'article 10.03 ter, chiffre 1, dernier alinéa, le bateau à passagers "Swiss Tiara", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001832, est autorisé à utiliser du brouillard d'eau haute pression en tant qu'agent extincteur dans les salles des machines, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03 ter, chiffres 2 à 9, s'applique mutatis mutandis.
2. L'installation d'extinction (y compris ses éléments constitutifs) doit avoir été approuvée conformément aux éléments pertinents de la recommandation OMI CSM/circ. 1165. Les documents correspondants, précisant notamment les conditions à respecter en matière de disposition des buses de diffusion, pressions et débit sont fournis par le fabricant.
3. Le nombre et la disposition des buses de diffusion doivent assurer une répartition suffisante de l'eau dans les locaux à protéger. Les buses de diffusion doivent être installées au-dessus des fonds de cale, sur la face supérieure des citernes, dans les autres endroits sur lesquels peut se répandre du carburant liquide ainsi qu'au-dessus d'autres endroits présentant un risque élevé d'incendie dans les locaux à protéger. L'espacement maximal entre les buses de diffusion et entre les buses de diffusion et les parois/surfaces doit être conforme aux conditions de l'agrément de type.
4. L'installation d'extinction doit pouvoir être mise en service directement et à tout moment. Les pompes d'alimentation en eau doivent se déclencher automatiquement en cas de baisse de la pression dans l'installation. Les pompes doivent être équipées d'un branchement permettant d'aspirer de l'eau depuis l'extérieur du bateau ou d'un branchement à l'installation d'extinction d'incendie fixée à demeure.
5. L'installation d'extinction doit pouvoir alimenter en eau le plus grand local à protéger à bord à la haute pression requise, durant au moins 30 minutes et avec un débit d'au moins 0,8 l/m² par minute. Le local dans lequel sont placés les pompes, leurs dispositifs de commutation et les vannes nécessaires, doit être séparé des locaux contigus par des surfaces de classe de feu selon le tableau correspondant de l'article 15.11, chiffre 2, en assimilant les locaux contenant ces pompes et dispositifs de commande à des postes de commande.

Un incendie dans les locaux à protéger ne doit pas provoquer l'arrêt de l'installation d'extinction.

6. Les pompes doivent pouvoir être alimentées en électricité par deux sources d'énergie distinctes, indépendantes l'une de l'autre. L'une de ces sources d'énergie doit être située en-dehors du local à protéger. Chaque source d'énergie doit pouvoir assurer seule le fonctionnement de l'installation.

7. Le dispositif doit être doté d'une deuxième pompe indépendante. La capacité de cette deuxième pompe doit être suffisante pour compenser la perte d'une pompe à haute pression. L'installation d'extinction ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être groupés et situés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et doivent être disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
8. Il convient de prendre des précautions pour éviter que les buses de diffusion soient obturées par des impuretés contenues dans l'eau ou par la corrosion des conduites, des buses de diffusion, des vannes ou des pompes.
9. L'installation d'extinction doit être équipée des alarmes suivantes :
 - baisse du niveau du réservoir d'eau
 - panne d'alimentation
 - perte de pression de l'installation
 - baisse de haute pression.

L'alarme visuelle et sonore doit être donnée à un endroit occupé en permanence par du personnel de bord ou des membres d'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 6.)

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

RECOMMANDATION N° 14/2015
du 19 février 2015

Ad article 10.03 ter, chiffre 1 – Installations d'extinction fixées à demeure pour la protection des salles des machines, de chauffe et des pompes

Agent extincteur Brouillard d'eau haute pression (BEHP)

EXCELLENCE RHONE

En application de l'article 10.03 ter, chiffre 1, dernier alinéa, le bateau à passagers "Excellence Rhone", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001833, est autorisé à utiliser du brouillard d'eau haute pression en tant qu'agent extincteur dans les salles des machines, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03 ter, chiffres 2 à 9, s'applique mutatis mutandis.
2. L'installation d'extinction (y compris ses éléments constitutifs) doit avoir été approuvée conformément aux éléments pertinents de la recommandation OMI CSM/circ. 1165. Les documents correspondants, précisant notamment les conditions à respecter en matière de disposition des buses de diffusion, pressions et débit sont fournis par le fabricant.
3. Le nombre et la disposition des buses de diffusion doivent assurer une répartition suffisante de l'eau dans les locaux à protéger. Les buses de diffusion doivent être installées au-dessus des fonds de cale, sur la face supérieure des citernes, dans les autres endroits sur lesquels peut se répandre du carburant liquide ainsi qu'au-dessus d'autres endroits présentant un risque élevé d'incendie dans les locaux à protéger. L'espacement maximal entre les buses de diffusion et entre les buses de diffusion et les parois/surfaces doit être conforme aux conditions de l'agrément de type.
4. L'installation d'extinction doit pouvoir être mise en service directement et à tout moment. Les pompes d'alimentation en eau doivent se déclencher automatiquement en cas de baisse de la pression dans l'installation. Les pompes doivent être équipées d'un branchement permettant d'aspirer de l'eau depuis l'extérieur du bateau ou d'un branchement à l'installation d'extinction d'incendie fixée à demeure.
5. L'installation d'extinction doit pouvoir alimenter en eau le plus grand local à protéger à bord à la haute pression requise, durant au moins 30 minutes et avec un débit d'au moins 0,8 l/m² par minute. Le local dans lequel sont placés les pompes, leurs dispositifs de commutation et les vannes nécessaires, doit être séparé des locaux contigus par des surfaces de classe de feu selon le tableau correspondant de l'article 15.11, chiffre 2, en assimilant les locaux contenant ces pompes et dispositifs de commande à des postes de commande.

Un incendie dans les locaux à protéger ne doit pas provoquer l'arrêt de l'installation d'extinction.

6. Les pompes doivent pouvoir être alimentées en électricité par deux sources d'énergie distinctes, indépendantes l'une de l'autre. L'une de ces sources d'énergie doit être située en-dehors du local à protéger. Chaque source d'énergie doit pouvoir assurer seule le fonctionnement de l'installation.

7. Le dispositif doit être doté d'une deuxième pompe indépendante. La capacité de cette deuxième pompe doit être suffisante pour compenser la perte d'une pompe à haute pression. L'installation d'extinction ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être groupés et situés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et doivent être disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
8. Il convient de prendre des précautions pour éviter que les buses de diffusion soient obturées par des impuretés contenues dans l'eau ou par la corrosion des conduites, des buses de diffusion, des vannes ou des pompes.
9. L'installation d'extinction doit être équipée des alarmes suivantes :
 - baisse du niveau du réservoir d'eau
 - panne d'alimentation
 - perte de pression de l'installation
 - baisse de haute pression.

L'alarme visuelle et sonore doit être donnée à un endroit occupé en permanence par du personnel de bord ou des membres d'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 6.)

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

RECOMMANDATION N° 15/2015
du 19 février 2015

Ad article 10.03 ter, chiffre 1 – Installations d'extinction fixées à demeure pour la protection des salles des machines, de chauffe et des pompes

Agent extincteur Brouillard d'eau haute pression (BEHP)

AMALEGRO

En application de l'article 10.03 ter, chiffre 1, dernier alinéa, le bateau à passagers "Amalegro", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001837, est autorisé à utiliser du brouillard d'eau haute pression en tant qu'agent extincteur dans les salles des machines, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03 ter, chiffres 2 à 9, s'applique mutatis mutandis.
2. L'installation d'extinction (y compris ses éléments constitutifs) doit avoir été approuvée conformément aux éléments pertinents de la recommandation OMI CSM/circ. 1165. Les documents correspondants, précisant notamment les conditions à respecter en matière de disposition des buses de diffusion, pressions et débit sont fournis par le fabricant.
3. Le nombre et la disposition des buses de diffusion doivent assurer une répartition suffisante de l'eau dans les locaux à protéger. Les buses de diffusion doivent être installées au-dessus des fonds de cale, sur la face supérieure des citernes, dans les autres endroits sur lesquels peut se répandre du carburant liquide ainsi qu'au-dessus d'autres endroits présentant un risque élevé d'incendie dans les locaux à protéger. L'espacement maximal entre les buses de diffusion et entre les buses de diffusion et les parois/surfaces doit être conforme aux conditions de l'agrément de type.
4. L'installation d'extinction doit pouvoir être mise en service directement et à tout moment. Les pompes d'alimentation en eau doivent se déclencher automatiquement en cas de baisse de la pression dans l'installation. Les pompes doivent être équipées d'un branchement permettant d'aspirer de l'eau depuis l'extérieur du bateau ou d'un branchement à l'installation d'extinction d'incendie fixée à demeure.
5. L'installation d'extinction doit pouvoir alimenter en eau le plus grand local à protéger à bord à la haute pression requise, durant au moins 30 minutes et avec un débit d'au moins 0,8 l/m² par minute. Le local dans lequel sont placés les pompes, leurs dispositifs de commutation et les vannes nécessaires, doit être séparé des locaux contigus par des surfaces de classe de feu selon le tableau correspondant de l'article 15.11, chiffre 2, en assimilant les locaux contenant ces pompes et dispositifs de commande à des postes de commande.

Un incendie dans les locaux à protéger ne doit pas provoquer l'arrêt de l'installation d'extinction.

6. Les pompes doivent pouvoir être alimentées en électricité par deux sources d'énergie distinctes, indépendantes l'une de l'autre. L'une de ces sources d'énergie doit être située en-dehors du local à protéger. Chaque source d'énergie doit pouvoir assurer seule le fonctionnement de l'installation.

7. Le dispositif doit être doté d'une deuxième pompe indépendante. La capacité de cette deuxième pompe doit être suffisante pour compenser la perte d'une pompe à haute pression. L'installation d'extinction ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être groupés et situés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et doivent être disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
8. Il convient de prendre des précautions pour éviter que les buses de diffusion soient obturées par des impuretés contenues dans l'eau ou par la corrosion des conduites, des buses de diffusion, des vannes ou des pompes.
9. L'installation d'extinction doit être équipée des alarmes suivantes :
 - baisse du niveau du réservoir d'eau
 - panne d'alimentation
 - perte de pression de l'installation
 - baisse de haute pression.

L'alarme visuelle et sonore doit être donnée à un endroit occupé en permanence par du personnel de bord ou des membres d'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 6.)

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

RECOMMANDATION N° 16/2015
du 19 février 2015

Ad article 10.03 ter, chiffre 1 – Installations d'extinction fixées à demeure pour la protection des salles des machines, de chauffe et des pompes

Agent extincteur Brouillard d'eau haute pression (BEHP)

NESTROY

En application de l'article 10.03 ter, chiffre 1, dernier alinéa, le bateau à passagers "Nestroy", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001848, est autorisé à utiliser du brouillard d'eau haute pression en tant qu'agent extincteur dans les salles des machines, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03 ter, chiffres 2 à 9, s'applique mutatis mutandis.
2. L'installation d'extinction (y compris ses éléments constitutifs) doit avoir été approuvée conformément aux éléments pertinents de la recommandation OMI CSM/circ. 1165. Les documents correspondants, précisant notamment les conditions à respecter en matière de disposition des buses de diffusion, pressions et débit sont fournis par le fabricant.
3. Le nombre et la disposition des buses de diffusion doivent assurer une répartition suffisante de l'eau dans les locaux à protéger. Les buses de diffusion doivent être installées au-dessus des fonds de cale, sur la face supérieure des citernes, dans les autres endroits sur lesquels peut se répandre du carburant liquide ainsi qu'au-dessus d'autres endroits présentant un risque élevé d'incendie dans les locaux à protéger. L'espacement maximal entre les buses de diffusion et entre les buses de diffusion et les parois/surfaces doit être conforme aux conditions de l'agrément de type.
4. L'installation d'extinction doit pouvoir être mise en service directement et à tout moment. Les pompes d'alimentation en eau doivent se déclencher automatiquement en cas de baisse de la pression dans l'installation. Les pompes doivent être équipées d'un branchement permettant d'aspirer de l'eau depuis l'extérieur du bateau ou d'un branchement à l'installation d'extinction d'incendie fixée à demeure.
5. L'installation d'extinction doit pouvoir alimenter en eau le plus grand local à protéger à bord à la haute pression requise, durant au moins 30 minutes et avec un débit d'au moins 0,8 l/m² par minute. Le local dans lequel sont placés les pompes, leurs dispositifs de commutation et les vannes nécessaires, doit être séparé des locaux contigus par des surfaces de classe de feu selon le tableau correspondant de l'article 15.11, chiffre 2, en assimilant les locaux contenant ces pompes et dispositifs de commande à des postes de commande.

Un incendie dans les locaux à protéger ne doit pas provoquer l'arrêt de l'installation d'extinction.

6. Les pompes doivent pouvoir être alimentées en électricité par deux sources d'énergie distinctes, indépendantes l'une de l'autre. L'une de ces sources d'énergie doit être située en-dehors du local à protéger. Chaque source d'énergie doit pouvoir assurer seule le fonctionnement de l'installation.

7. Le dispositif doit être doté d'une deuxième pompe indépendante. La capacité de cette deuxième pompe doit être suffisante pour compenser la perte d'une pompe à haute pression. L'installation d'extinction ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être groupés et situés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et doivent être disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
8. Il convient de prendre des précautions pour éviter que les buses de diffusion soient obturées par des impuretés contenues dans l'eau ou par la corrosion des conduites, des buses de diffusion, des vannes ou des pompes.
9. L'installation d'extinction doit être équipée des alarmes suivantes :
 - baisse du niveau du réservoir d'eau
 - panne d'alimentation
 - perte de pression de l'installation
 - baisse de haute pression.

L'alarme visuelle et sonore doit être donnée à un endroit occupé en permanence par du personnel de bord ou des membres d'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 6.)

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

RECOMMANDATION N° 17/2015
du 19 février 2015

Ad article 10.03 ter, chiffre 1 – Installations d'extinction fixées à demeure pour la protection des salles des machines, de chauffe et des pompes

Agent extincteur Brouillard d'eau haute pression (BEHP)

AMACELLO

En application de l'article 10.03 ter, chiffre 1, dernier alinéa, le bateau à passagers "Amacello", numéro européen unique d'identification des bateaux 02329809, est autorisé à utiliser du brouillard d'eau haute pression en tant qu'agent extincteur dans les salles des machines, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03 ter, chiffres 2 à 9, s'applique mutatis mutandis.
2. L'installation d'extinction (y compris ses éléments constitutifs) doit avoir été approuvée conformément aux éléments pertinents de la recommandation OMI CSM/circ. 1165. Les documents correspondants, précisant notamment les conditions à respecter en matière de disposition des buses de diffusion, pressions et débit sont fournis par le fabricant.
3. Le nombre et la disposition des buses de diffusion doivent assurer une répartition suffisante de l'eau dans les locaux à protéger. Les buses de diffusion doivent être installées au-dessus des fonds de cale, sur la face supérieure des citernes, dans les autres endroits sur lesquels peut se répandre du carburant liquide ainsi qu'au-dessus d'autres endroits présentant un risque élevé d'incendie dans les locaux à protéger. L'espacement maximal entre les buses de diffusion et entre les buses de diffusion et les parois/surfaces doit être conforme aux conditions de l'agrément de type.
4. L'installation d'extinction doit pouvoir être mise en service directement et à tout moment. Les pompes d'alimentation en eau doivent se déclencher automatiquement en cas de baisse de la pression dans l'installation. Les pompes doivent être équipées d'un branchement permettant d'aspirer de l'eau depuis l'extérieur du bateau ou d'un branchement à l'installation d'extinction d'incendie fixée à demeure.
5. L'installation d'extinction doit pouvoir alimenter en eau le plus grand local à protéger à bord à la haute pression requise, durant au moins 30 minutes et avec un débit d'au moins 0,8 l/m² par minute. Le local dans lequel sont placés les pompes, leurs dispositifs de commutation et les vannes nécessaires, doit être séparé des locaux contigus par des surfaces de classe de feu selon le tableau correspondant de l'article 15.11, chiffre 2, en assimilant les locaux contenant ces pompes et dispositifs de commande à des postes de commande.

Un incendie dans les locaux à protéger ne doit pas provoquer l'arrêt de l'installation d'extinction.

6. Les pompes doivent pouvoir être alimentées en électricité par deux sources d'énergie distinctes, indépendantes l'une de l'autre. L'une de ces sources d'énergie doit être située en-dehors du local à protéger. Chaque source d'énergie doit pouvoir assurer seule le fonctionnement de l'installation.

7. Le dispositif doit être doté d'une deuxième pompe indépendante. La capacité de cette deuxième pompe doit être suffisante pour compenser la perte d'une pompe à haute pression. L'installation d'extinction ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être groupés et situés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et doivent être disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
8. Il convient de prendre des précautions pour éviter que les buses de diffusion soient obturées par des impuretés contenues dans l'eau ou par la corrosion des conduites, des buses de diffusion, des vannes ou des pompes.
9. L'installation d'extinction doit être équipée des alarmes suivantes :
 - baisse du niveau du réservoir d'eau
 - panne d'alimentation
 - perte de pression de l'installation
 - baisse de haute pression.

L'alarme visuelle et sonore doit être donnée à un endroit occupé en permanence par du personnel de bord ou des membres d'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 6.)

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

RECOMMANDATION N° 18/2015
du 19 février 2015

Ad article 10.03 ter, chiffre 1 – Installations d'extinction fixées à demeure pour la protection des salles des machines, de chauffe et des pompes

Agent extincteur Brouillard d'eau haute pression (BEHP)

SWISS SAPPHIRE

En application de l'article 10.03 ter, chiffre 1, dernier alinéa, le bateau à passagers "Swiss Sapphire", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001858, est autorisé à utiliser du brouillard d'eau haute pression en tant qu'agent extincteur dans les salles des machines, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03 ter, chiffres 2 à 9, s'applique mutatis mutandis.
2. L'installation d'extinction (y compris ses éléments constitutifs) doit avoir été approuvée conformément aux éléments pertinents de la recommandation OMI CSM/circ. 1165. Les documents correspondants, précisant notamment les conditions à respecter en matière de disposition des buses de diffusion, pressions et débit sont fournis par le fabricant.
3. Le nombre et la disposition des buses de diffusion doivent assurer une répartition suffisante de l'eau dans les locaux à protéger. Les buses de diffusion doivent être installées au-dessus des fonds de cale, sur la face supérieure des citernes, dans les autres endroits sur lesquels peut se répandre du carburant liquide ainsi qu'au-dessus d'autres endroits présentant un risque élevé d'incendie dans les locaux à protéger. L'espacement maximal entre les buses de diffusion et entre les buses de diffusion et les parois/surfaces doit être conforme aux conditions de l'agrément de type.
4. L'installation d'extinction doit pouvoir être mise en service directement et à tout moment. Les pompes d'alimentation en eau doivent se déclencher automatiquement en cas de baisse de la pression dans l'installation. Les pompes doivent être équipées d'un branchement permettant d'aspirer de l'eau depuis l'extérieur du bateau ou d'un branchement à l'installation d'extinction d'incendie fixée à demeure.
5. L'installation d'extinction doit pouvoir alimenter en eau le plus grand local à protéger à bord à la haute pression requise, durant au moins 30 minutes et avec un débit d'au moins 0,8 l/m² par minute. Le local dans lequel sont placés les pompes, leurs dispositifs de commutation et les vannes nécessaires, doit être séparé des locaux contigus par des surfaces de classe de feu selon le tableau correspondant de l'article 15.11, chiffre 2, en assimilant les locaux contenant ces pompes et dispositifs de commande à des postes de commande.

Un incendie dans les locaux à protéger ne doit pas provoquer l'arrêt de l'installation d'extinction.

6. Les pompes doivent pouvoir être alimentées en électricité par deux sources d'énergie distinctes, indépendantes l'une de l'autre. L'une de ces sources d'énergie doit être située en-dehors du local à protéger. Chaque source d'énergie doit pouvoir assurer seule le fonctionnement de l'installation.

7. Le dispositif doit être doté d'une deuxième pompe indépendante. La capacité de cette deuxième pompe doit être suffisante pour compenser la perte d'une pompe à haute pression. L'installation d'extinction ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être groupés et situés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et doivent être disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
8. Il convient de prendre des précautions pour éviter que les buses de diffusion soient obturées par des impuretés contenues dans l'eau ou par la corrosion des conduites, des buses de diffusion, des vannes ou des pompes.
9. L'installation d'extinction doit être équipée des alarmes suivantes :
 - baisse du niveau du réservoir d'eau
 - panne d'alimentation
 - perte de pression de l'installation
 - baisse de haute pression.

L'alarme visuelle et sonore doit être donnée à un endroit occupé en permanence par du personnel de bord ou des membres d'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 6.)

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

RECOMMANDATION N° 19/2015
du 19 février 2015

Ad article 10.03 ter, chiffre 1 – Installations d'extinction fixées à demeure pour la protection des salles des machines, de chauffe et des pompes

Agent extincteur Brouillard d'eau haute pression (BEHP)

AVALON SCENERY

En application de l'article 10.03 ter, chiffre 1, dernier alinéa, le bateau à passagers "Avalon Scenery", numéro européen unique d'identification des bateaux 02329477, est autorisé à utiliser du brouillard d'eau haute pression en tant qu'agent extincteur dans les salles des machines, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03 ter, chiffres 2 à 9, s'applique mutatis mutandis.
2. L'installation d'extinction (y compris ses éléments constitutifs) doit avoir été approuvée conformément aux éléments pertinents de la recommandation OMI CSM/circ. 1165. Les documents correspondants, précisant notamment les conditions à respecter en matière de disposition des buses de diffusion, pressions et débit sont fournis par le fabricant.
3. Le nombre et la disposition des buses de diffusion doivent assurer une répartition suffisante de l'eau dans les locaux à protéger. Les buses de diffusion doivent être installées au-dessus des fonds de cale, sur la face supérieure des citernes, dans les autres endroits sur lesquels peut se répandre du carburant liquide ainsi qu'au-dessus d'autres endroits présentant un risque élevé d'incendie dans les locaux à protéger. L'espacement maximal entre les buses de diffusion et entre les buses de diffusion et les parois/surfaces doit être conforme aux conditions de l'agrément de type.
4. L'installation d'extinction doit pouvoir être mise en service directement et à tout moment. Les pompes d'alimentation en eau doivent se déclencher automatiquement en cas de baisse de la pression dans l'installation. Les pompes doivent être équipées d'un branchement permettant d'aspirer de l'eau depuis l'extérieur du bateau ou d'un branchement à l'installation d'extinction d'incendie fixée à demeure.
5. L'installation d'extinction doit pouvoir alimenter en eau le plus grand local à protéger à bord à la haute pression requise, durant au moins 30 minutes et avec un débit d'au moins 0,8 l/m² par minute. Le local dans lequel sont placés les pompes, leurs dispositifs de commutation et les vannes nécessaires, doit être séparé des locaux contigus par des surfaces de classe de feu selon le tableau correspondant de l'article 15.11, chiffre 2, en assimilant les locaux contenant ces pompes et dispositifs de commande à des postes de commande.

Un incendie dans les locaux à protéger ne doit pas provoquer l'arrêt de l'installation d'extinction.

6. Les pompes doivent pouvoir être alimentées en électricité par deux sources d'énergie distinctes, indépendantes l'une de l'autre. L'une de ces sources d'énergie doit être située en-dehors du local à protéger. Chaque source d'énergie doit pouvoir assurer seule le fonctionnement de l'installation.

7. Le dispositif doit être doté d'une deuxième pompe indépendante. La capacité de cette deuxième pompe doit être suffisante pour compenser la perte d'une pompe à haute pression. L'installation d'extinction ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être groupés et situés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et doivent être disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
8. Il convient de prendre des précautions pour éviter que les buses de diffusion soient obturées par des impuretés contenues dans l'eau ou par la corrosion des conduites, des buses de diffusion, des vannes ou des pompes.
9. L'installation d'extinction doit être équipée des alarmes suivantes :
 - baisse du niveau du réservoir d'eau
 - panne d'alimentation
 - perte de pression de l'installation
 - baisse de haute pression.

L'alarme visuelle et sonore doit être donnée à un endroit occupé en permanence par du personnel de bord ou des membres d'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 6.)

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

RECOMMANDATION N° 20/2015
du 19 février 2015

Ad article 10.03 ter, chiffre 1 – Installations d'extinction fixées à demeure pour la protection des salles des machines, de chauffe et des pompes

Agent extincteur Brouillard d'eau haute pression (BEHP)

AMALYRA

En application de l'article 10.03 ter, chiffre 1, dernier alinéa, le bateau à passagers "Amalyra", numéro européen unique d'identification des bateaux 02331266, est autorisé à utiliser du brouillard d'eau haute pression en tant qu'agent extincteur dans les salles des machines, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03 ter, chiffres 2 à 9, s'applique mutatis mutandis.
2. L'installation d'extinction (y compris ses éléments constitutifs) doit avoir été approuvée conformément aux éléments pertinents de la recommandation OMI CSM/circ. 1165. Les documents correspondants, précisant notamment les conditions à respecter en matière de disposition des buses de diffusion, pressions et débit sont fournis par le fabricant.
3. Le nombre et la disposition des buses de diffusion doivent assurer une répartition suffisante de l'eau dans les locaux à protéger. Les buses de diffusion doivent être installées au-dessus des fonds de cale, sur la face supérieure des citernes, dans les autres endroits sur lesquels peut se répandre du carburant liquide ainsi qu'au-dessus d'autres endroits présentant un risque élevé d'incendie dans les locaux à protéger. L'espacement maximal entre les buses de diffusion et entre les buses de diffusion et les parois/surfaces doit être conforme aux conditions de l'agrément de type.
4. L'installation d'extinction doit pouvoir être mise en service directement et à tout moment. Les pompes d'alimentation en eau doivent se déclencher automatiquement en cas de baisse de la pression dans l'installation. Les pompes doivent être équipées d'un branchement permettant d'aspirer de l'eau depuis l'extérieur du bateau ou d'un branchement à l'installation d'extinction d'incendie fixée à demeure.
5. L'installation d'extinction doit pouvoir alimenter en eau le plus grand local à protéger à bord à la haute pression requise, durant au moins 30 minutes et avec un débit d'au moins 0,8 l/m² par minute. Le local dans lequel sont placés les pompes, leurs dispositifs de commutation et les vannes nécessaires, doit être séparé des locaux contigus par des surfaces de classe de feu selon le tableau correspondant de l'article 15.11, chiffre 2, en assimilant les locaux contenant ces pompes et dispositifs de commande à des postes de commande.

Un incendie dans les locaux à protéger ne doit pas provoquer l'arrêt de l'installation d'extinction.

6. Les pompes doivent pouvoir être alimentées en électricité par deux sources d'énergie distinctes, indépendantes l'une de l'autre. L'une de ces sources d'énergie doit être située en-dehors du local à protéger. Chaque source d'énergie doit pouvoir assurer seule le fonctionnement de l'installation.

7. Le dispositif doit être doté d'une deuxième pompe indépendante. La capacité de cette deuxième pompe doit être suffisante pour compenser la perte d'une pompe à haute pression. L'installation d'extinction ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être groupés et situés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et doivent être disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
8. Il convient de prendre des précautions pour éviter que les buses de diffusion soient obturées par des impuretés contenues dans l'eau ou par la corrosion des conduites, des buses de diffusion, des vannes ou des pompes.
9. L'installation d'extinction doit être équipée des alarmes suivantes :
 - baisse du niveau du réservoir d'eau
 - panne d'alimentation
 - perte de pression de l'installation
 - baisse de haute pression.

L'alarme visuelle et sonore doit être donnée à un endroit occupé en permanence par du personnel de bord ou des membres d'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 6.)

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

RECOMMANDATION N° 21/2015
du 19 février 2015

Ad article 10.03 ter, chiffre 1 – Installations d'extinction fixées à demeure pour la protection des salles des machines, de chauffe et des pompes

Agent extincteur Brouillard d'eau haute pression (BEHP)

SCENIC SAPPHIRE

En application de l'article 10.03 ter, chiffre 1, dernier alinéa, le bateau à passagers "Scenic Sapphire", numéro européen unique d'identification des bateaux 02330040, est autorisé à utiliser du brouillard d'eau haute pression en tant qu'agent extincteur dans les salles des machines, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03 ter, chiffres 2 à 9, s'applique mutatis mutandis.
2. L'installation d'extinction (y compris ses éléments constitutifs) doit avoir été approuvée conformément aux éléments pertinents de la recommandation OMI CSM/circ. 1165. Les documents correspondants, précisant notamment les conditions à respecter en matière de disposition des buses de diffusion, pressions et débit sont fournis par le fabricant.
3. Le nombre et la disposition des buses de diffusion doivent assurer une répartition suffisante de l'eau dans les locaux à protéger. Les buses de diffusion doivent être installées au-dessus des fonds de cale, sur la face supérieure des citernes, dans les autres endroits sur lesquels peut se répandre du carburant liquide ainsi qu'au-dessus d'autres endroits présentant un risque élevé d'incendie dans les locaux à protéger. L'espacement maximal entre les buses de diffusion et entre les buses de diffusion et les parois/surfaces doit être conforme aux conditions de l'agrément de type.
4. L'installation d'extinction doit pouvoir être mise en service directement et à tout moment. Les pompes d'alimentation en eau doivent se déclencher automatiquement en cas de baisse de la pression dans l'installation. Les pompes doivent être équipées d'un branchement permettant d'aspirer de l'eau depuis l'extérieur du bateau ou d'un branchement à l'installation d'extinction d'incendie fixée à demeure.
5. L'installation d'extinction doit pouvoir alimenter en eau le plus grand local à protéger à bord à la haute pression requise, durant au moins 30 minutes et avec un débit d'au moins 0,8 l/m² par minute. Le local dans lequel sont placés les pompes, leurs dispositifs de commutation et les vannes nécessaires, doit être séparé des locaux contigus par des surfaces de classe de feu selon le tableau correspondant de l'article 15.11, chiffre 2, en assimilant les locaux contenant ces pompes et dispositifs de commande à des postes de commande.

Un incendie dans les locaux à protéger ne doit pas provoquer l'arrêt de l'installation d'extinction.

6. Les pompes doivent pouvoir être alimentées en électricité par deux sources d'énergie distinctes, indépendantes l'une de l'autre. L'une de ces sources d'énergie doit être située en-dehors du local à protéger. Chaque source d'énergie doit pouvoir assurer seule le fonctionnement de l'installation.

7. Le dispositif doit être doté d'une deuxième pompe indépendante. La capacité de cette deuxième pompe doit être suffisante pour compenser la perte d'une pompe à haute pression. L'installation d'extinction ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être groupés et situés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et doivent être disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
8. Il convient de prendre des précautions pour éviter que les buses de diffusion soient obturées par des impuretés contenues dans l'eau ou par la corrosion des conduites, des buses de diffusion, des vannes ou des pompes.
9. L'installation d'extinction doit être équipée des alarmes suivantes :
 - baisse du niveau du réservoir d'eau
 - panne d'alimentation
 - perte de pression de l'installation
 - baisse de haute pression.

L'alarme visuelle et sonore doit être donnée à un endroit occupé en permanence par du personnel de bord ou des membres d'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 6.)

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

RECOMMANDATION N° 22/2015
du 19 février 2015

Ad article 10.03 ter, chiffre 1 – Installations d'extinction fixées à demeure pour la protection des salles des machines, de chauffe et des pompes

Agent extincteur Brouillard d'eau haute pression (BEHP)

AMADOLCE

En application de l'article 10.03 ter, chiffre 1, dernier alinéa, le bateau à passagers "Amadolce", numéro européen unique d'identification des bateaux 02331267, est autorisé à utiliser du brouillard d'eau haute pression en tant qu'agent extincteur dans les salles des machines, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03 ter, chiffres 2 à 9, s'applique mutatis mutandis.
2. L'installation d'extinction (y compris ses éléments constitutifs) doit avoir été approuvée conformément aux éléments pertinents de la recommandation OMI CSM/circ. 1165. Les documents correspondants, précisant notamment les conditions à respecter en matière de disposition des buses de diffusion, pressions et débit sont fournis par le fabricant.
3. Le nombre et la disposition des buses de diffusion doivent assurer une répartition suffisante de l'eau dans les locaux à protéger. Les buses de diffusion doivent être installées au-dessus des fonds de cale, sur la face supérieure des citernes, dans les autres endroits sur lesquels peut se répandre du carburant liquide ainsi qu'au-dessus d'autres endroits présentant un risque élevé d'incendie dans les locaux à protéger. L'espacement maximal entre les buses de diffusion et entre les buses de diffusion et les parois/surfaces doit être conforme aux conditions de l'agrément de type.
4. L'installation d'extinction doit pouvoir être mise en service directement et à tout moment. Les pompes d'alimentation en eau doivent se déclencher automatiquement en cas de baisse de la pression dans l'installation. Les pompes doivent être équipées d'un branchement permettant d'aspirer de l'eau depuis l'extérieur du bateau ou d'un branchement à l'installation d'extinction d'incendie fixée à demeure.
5. L'installation d'extinction doit pouvoir alimenter en eau le plus grand local à protéger à bord à la haute pression requise, durant au moins 30 minutes et avec un débit d'au moins 0,8 l/m² par minute. Le local dans lequel sont placés les pompes, leurs dispositifs de commutation et les vannes nécessaires, doit être séparé des locaux contigus par des surfaces de classe de feu selon le tableau correspondant de l'article 15.11, chiffre 2, en assimilant les locaux contenant ces pompes et dispositifs de commande à des postes de commande.

Un incendie dans les locaux à protéger ne doit pas provoquer l'arrêt de l'installation d'extinction.

6. Les pompes doivent pouvoir être alimentées en électricité par deux sources d'énergie distinctes, indépendantes l'une de l'autre. L'une de ces sources d'énergie doit être située en-dehors du local à protéger. Chaque source d'énergie doit pouvoir assurer seule le fonctionnement de l'installation.

7. Le dispositif doit être doté d'une deuxième pompe indépendante. La capacité de cette deuxième pompe doit être suffisante pour compenser la perte d'une pompe à haute pression. L'installation d'extinction ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être groupés et situés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et doivent être disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
8. Il convient de prendre des précautions pour éviter que les buses de diffusion soient obturées par des impuretés contenues dans l'eau ou par la corrosion des conduites, des buses de diffusion, des vannes ou des pompes.
9. L'installation d'extinction doit être équipée des alarmes suivantes :
 - baisse du niveau du réservoir d'eau
 - panne d'alimentation
 - perte de pression de l'installation
 - baisse de haute pression.

L'alarme visuelle et sonore doit être donnée à un endroit occupé en permanence par du personnel de bord ou des membres d'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 6.)

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

RECOMMANDATION N° 23/2015
du 19 février 2015

Ad article 10.03 ter, chiffre 1 – Installations d'extinction fixées à demeure pour la protection des salles des machines, de chauffe et des pompes

Agent extincteur Brouillard d'eau haute pression (BEHP)

AVALON AFFINITY

En application de l'article 10.03 ter, chiffre 1, dernier alinéa, le bateau à passagers "Avalon Affinity", numéro européen unique d'identification des bateaux 02330846, est autorisé à utiliser du brouillard d'eau haute pression en tant qu'agent extincteur dans les salles des machines, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03 ter, chiffres 2 à 9, s'applique mutatis mutandis.
2. L'installation d'extinction (y compris ses éléments constitutifs) doit avoir été approuvée conformément aux éléments pertinents de la recommandation OMI CSM/circ. 1165. Les documents correspondants, précisant notamment les conditions à respecter en matière de disposition des buses de diffusion, pressions et débit sont fournis par le fabricant.
3. Le nombre et la disposition des buses de diffusion doivent assurer une répartition suffisante de l'eau dans les locaux à protéger. Les buses de diffusion doivent être installées au-dessus des fonds de cale, sur la face supérieure des citernes, dans les autres endroits sur lesquels peut se répandre du carburant liquide ainsi qu'au-dessus d'autres endroits présentant un risque élevé d'incendie dans les locaux à protéger. L'espacement maximal entre les buses de diffusion et entre les buses de diffusion et les parois/surfaces doit être conforme aux conditions de l'agrément de type.
4. L'installation d'extinction doit pouvoir être mise en service directement et à tout moment. Les pompes d'alimentation en eau doivent se déclencher automatiquement en cas de baisse de la pression dans l'installation. Les pompes doivent être équipées d'un branchement permettant d'aspirer de l'eau depuis l'extérieur du bateau ou d'un branchement à l'installation d'extinction d'incendie fixée à demeure.
5. L'installation d'extinction doit pouvoir alimenter en eau le plus grand local à protéger à bord à la haute pression requise, durant au moins 30 minutes et avec un débit d'au moins 0,8 l/m² par minute. Le local dans lequel sont placés les pompes, leurs dispositifs de commutation et les vannes nécessaires, doit être séparé des locaux contigus par des surfaces de classe de feu selon le tableau correspondant de l'article 15.11, chiffre 2, en assimilant les locaux contenant ces pompes et dispositifs de commande à des postes de commande.

Un incendie dans les locaux à protéger ne doit pas provoquer l'arrêt de l'installation d'extinction.

6. Les pompes doivent pouvoir être alimentées en électricité par deux sources d'énergie distinctes, indépendantes l'une de l'autre. L'une de ces sources d'énergie doit être située en-dehors du local à protéger. Chaque source d'énergie doit pouvoir assurer seule le fonctionnement de l'installation.

7. Le dispositif doit être doté d'une deuxième pompe indépendante. La capacité de cette deuxième pompe doit être suffisante pour compenser la perte d'une pompe à haute pression. L'installation d'extinction ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être groupés et situés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et doivent être disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
8. Il convient de prendre des précautions pour éviter que les buses de diffusion soient obturées par des impuretés contenues dans l'eau ou par la corrosion des conduites, des buses de diffusion, des vannes ou des pompes.
9. L'installation d'extinction doit être équipée des alarmes suivantes :
 - baisse du niveau du réservoir d'eau
 - panne d'alimentation
 - perte de pression de l'installation
 - baisse de haute pression.

L'alarme visuelle et sonore doit être donnée à un endroit occupé en permanence par du personnel de bord ou des membres d'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 6.)

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

RECOMMANDATION N° 24/2015
du 19 février 2015

Ad article 10.03 ter, chiffre 1 – Installations d'extinction fixées à demeure pour la protection des salles des machines, de chauffe et des pompes

Agent extincteur Brouillard d'eau haute pression (BEHP)

AVALON CREATIVITY

En application de l'article 10.03 ter, chiffre 1, dernier alinéa, le bateau à passagers "Avalon Creativity", numéro européen unique d'identification des bateaux 02331194, est autorisé à utiliser du brouillard d'eau haute pression en tant qu'agent extincteur dans les salles des machines, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03 ter, chiffres 2 à 9, s'applique mutatis mutandis.
2. L'installation d'extinction (y compris ses éléments constitutifs) doit avoir été approuvée conformément aux éléments pertinents de la recommandation OMI CSM/circ. 1165. Les documents correspondants, précisant notamment les conditions à respecter en matière de disposition des buses de diffusion, pressions et débit sont fournis par le fabricant.
3. Le nombre et la disposition des buses de diffusion doivent assurer une répartition suffisante de l'eau dans les locaux à protéger. Les buses de diffusion doivent être installées au-dessus des fonds de cale, sur la face supérieure des citernes, dans les autres endroits sur lesquels peut se répandre du carburant liquide ainsi qu'au-dessus d'autres endroits présentant un risque élevé d'incendie dans les locaux à protéger. L'espacement maximal entre les buses de diffusion et entre les buses de diffusion et les parois/surfaces doit être conforme aux conditions de l'agrément de type.
4. L'installation d'extinction doit pouvoir être mise en service directement et à tout moment. Les pompes d'alimentation en eau doivent se déclencher automatiquement en cas de baisse de la pression dans l'installation. Les pompes doivent être équipées d'un branchement permettant d'aspirer de l'eau depuis l'extérieur du bateau ou d'un branchement à l'installation d'extinction d'incendie fixée à demeure.
5. L'installation d'extinction doit pouvoir alimenter en eau le plus grand local à protéger à bord à la haute pression requise, durant au moins 30 minutes et avec un débit d'au moins 0,8 l/m² par minute. Le local dans lequel sont placés les pompes, leurs dispositifs de commutation et les vannes nécessaires, doit être séparé des locaux contigus par des surfaces de classe de feu selon le tableau correspondant de l'article 15.11, chiffre 2, en assimilant les locaux contenant ces pompes et dispositifs de commande à des postes de commande.

Un incendie dans les locaux à protéger ne doit pas provoquer l'arrêt de l'installation d'extinction.

6. Les pompes doivent pouvoir être alimentées en électricité par deux sources d'énergie distinctes, indépendantes l'une de l'autre. L'une de ces sources d'énergie doit être située en-dehors du local à protéger. Chaque source d'énergie doit pouvoir assurer seule le fonctionnement de l'installation.

7. Le dispositif doit être doté d'une deuxième pompe indépendante. La capacité de cette deuxième pompe doit être suffisante pour compenser la perte d'une pompe à haute pression. L'installation d'extinction ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être groupés et situés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et doivent être disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
8. Il convient de prendre des précautions pour éviter que les buses de diffusion soient obturées par des impuretés contenues dans l'eau ou par la corrosion des conduites, des buses de diffusion, des vannes ou des pompes.
9. L'installation d'extinction doit être équipée des alarmes suivantes :
 - baisse du niveau du réservoir d'eau
 - panne d'alimentation
 - perte de pression de l'installation
 - baisse de haute pression.

L'alarme visuelle et sonore doit être donnée à un endroit occupé en permanence par du personnel de bord ou des membres d'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 6.)

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

RECOMMANDATION N° 25/2015
du 19 février 2015

Ad article 10.03 ter, chiffre 1 – Installations d'extinction fixées à demeure pour la protection des salles des machines, de chauffe et des pompes

Agent extincteur Brouillard d'eau haute pression (BEHP)

AVALON FELICITY

En application de l'article 10.03 ter, chiffre 1, dernier alinéa, le bateau à passagers "Avalon Felicity", numéro européen unique d'identification des bateaux 02332007, est autorisé à utiliser du brouillard d'eau haute pression en tant qu'agent extincteur dans les salles des machines, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03 ter, chiffres 2 à 9, s'applique mutatis mutandis.
2. L'installation d'extinction (y compris ses éléments constitutifs) doit avoir été approuvée conformément aux éléments pertinents de la recommandation OMI CSM/circ. 1165. Les documents correspondants, précisant notamment les conditions à respecter en matière de disposition des buses de diffusion, pressions et débit sont fournis par le fabricant.
3. Le nombre et la disposition des buses de diffusion doivent assurer une répartition suffisante de l'eau dans les locaux à protéger. Les buses de diffusion doivent être installées au-dessus des fonds de cale, sur la face supérieure des citernes, dans les autres endroits sur lesquels peut se répandre du carburant liquide ainsi qu'au-dessus d'autres endroits présentant un risque élevé d'incendie dans les locaux à protéger. L'espacement maximal entre les buses de diffusion et entre les buses de diffusion et les parois/surfaces doit être conforme aux conditions de l'agrément de type.
4. L'installation d'extinction doit pouvoir être mise en service directement et à tout moment. Les pompes d'alimentation en eau doivent se déclencher automatiquement en cas de baisse de la pression dans l'installation. Les pompes doivent être équipées d'un branchement permettant d'aspirer de l'eau depuis l'extérieur du bateau ou d'un branchement à l'installation d'extinction d'incendie fixée à demeure.
5. L'installation d'extinction doit pouvoir alimenter en eau le plus grand local à protéger à bord à la haute pression requise, durant au moins 30 minutes et avec un débit d'au moins 0,8 l/m² par minute. Le local dans lequel sont placés les pompes, leurs dispositifs de commutation et les vannes nécessaires, doit être séparé des locaux contigus par des surfaces de classe de feu selon le tableau correspondant de l'article 15.11, chiffre 2, en assimilant les locaux contenant ces pompes et dispositifs de commande à des postes de commande.

Un incendie dans les locaux à protéger ne doit pas provoquer l'arrêt de l'installation d'extinction.

6. Les pompes doivent pouvoir être alimentées en électricité par deux sources d'énergie distinctes, indépendantes l'une de l'autre. L'une de ces sources d'énergie doit être située en-dehors du local à protéger. Chaque source d'énergie doit pouvoir assurer seule le fonctionnement de l'installation.

7. Le dispositif doit être doté d'une deuxième pompe indépendante. La capacité de cette deuxième pompe doit être suffisante pour compenser la perte d'une pompe à haute pression. L'installation d'extinction ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être groupés et situés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et doivent être disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
8. Il convient de prendre des précautions pour éviter que les buses de diffusion soient obturées par des impuretés contenues dans l'eau ou par la corrosion des conduites, des buses de diffusion, des vannes ou des pompes.
9. L'installation d'extinction doit être équipée des alarmes suivantes :
 - baisse du niveau du réservoir d'eau
 - panne d'alimentation
 - perte de pression de l'installation
 - baisse de haute pression.

L'alarme visuelle et sonore doit être donnée à un endroit occupé en permanence par du personnel de bord ou des membres d'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (15) 6.)

PROTOCOLE 24

Budget pour 2016 du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les batelier rhénans

Pas de résolution.

PROTOCOLE 25

Nomination du Commissaire aux comptes

Résolution

Le Comité du budget désigne PWC, en tant que Commissaire aux comptes de la CCNR et du CASS, à compter de l'exercice clos le 31 décembre 2015 pour une durée de quatre ans.

PROTOCOLE 26

Augmentation du seuil de passations de marché (article 1^{er} du Règlement)

Résolution

La Commission Centrale,

considérant :

- qu'il a été tenu compte du droit européen en matière de procédures d'appel d'offre ;
- que le régime appliqué pour la passation de marchés de la CCNR devrait refléter les pratiques courantes dans ce domaine ;
- qu'une modification du seuil définissant le champ d'application soit ainsi justifiée ;

vu l'avis de son Sous-Comité Administratif,

adopte la modification du Règlement relatif aux marchés de la CCNR en annexe.

La présente résolution prend effet le 1^{er} juillet 2015.

Annexe

Règlement relatif aux marchés de la CCNR

Dans l'article 1^{er}, champ d'application, le montant de 20.000 Euros TTC est remplacé par le montant de 50.000 Euros HT.

Dans l'article 6 II), procédure renforcée et procédure simplifiée, alinéas 2 et 4, le montant de 100.000 Euros TTC est remplacé par le montant de 150.000 Euros HT.

PROTOCOLE 27

Approbation du compte rendu de l'activité en 2014 de la Commission Centrale

Résolution

La Commission Centrale approuve le compte rendu du Secrétariat sur l'activité de la Commission Centrale en 2014.

Annexe

I) COMPOSITION DE LA COMMISSION CENTRALE ET DE SON SECRETARIAT EN 2014

Mme GIJSBERS, Directeur des Affaires maritimes au Ministère de l'infrastructure et de l'environnement des Pays-Bas, chef la délégation néerlandaise auprès de la CCNR assume les fonctions de Présidente de la CCNR depuis le 1^{er} janvier 2014.

M. DÜRLER, chef de l'Office suisse de la navigation maritime au Département fédéral des affaires étrangères et chef de la délégation suisse auprès de la CCNR, assume les fonctions de Vice-Président de la CCNR depuis le 1^{er} janvier 2014.

M. ALABRUNE, Directeur des Affaires Juridiques au Ministère des Affaires Etrangères et Européennes de la République française, chef de la délégation française auprès de la CCNR, a été nommé commissaire de France auprès de la CCNR à compter du mois de juin 2014 en remplacement de Mme BELLARD.

En conséquence, la composition de la Commission Centrale était la suivante, à la fin de l'année 2014 :

ALLEMAGNE :

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

BELGIQUE :

Commissaires : MM. ARDUI,
CROO,
VERSCHUEREN,
Commissaires-suppléants : Mme VANLUCHENE,
MM. ADAM,
VAN DEN BORRE ;

FRANCE :

Commissaires : M. ALABRUNE,
Mme ANDRIVON,
MM. BEAURAIN,
MORIN,
Commissaires-suppléants : MM. GUYONVARCH,
PIET ;

PAYS-BAS :

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

SUISSE :

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

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

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

II) ACTIVITE DE LA COMMISSION CENTRALE

1) Réunions des organes de la CCNR : Sessions plénières, réunions des comités et groupes de travail

a) Session plénière

La Commission Centrale a tenu sa session plénière ordinaire de printemps le 12 juin à Strasbourg, sous la présidence de Mme GIJSBERS avec la représentation suivante :

- pour la Commission européenne, M. THEOLOGITIS,
- pour la Commission du Danube, M. STEMMER.

La Commission Centrale a tenu sa session plénière ordinaire d'automne le 4 décembre à Strasbourg sous la présidence de Mme GIJSBERS avec la représentation suivante :

- pour la Commission européenne, M. THEOLOGITIS,
- pour la Commission de la Moselle, Mme BRUCKNER.

b) Comités, groupes ad hoc et groupes de travail de la CCNR ou avec la participation de la CCNR

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. POST, le 11 juin et sous la présidence de Mme GIJSBERS, le 3 décembre à Strasbourg ;

le Sous-comité Administratif, sous la présidence de M. BELLENGER, le 31 mars et le 9 octobre à Strasbourg ;

le Comité Préparatoire, sous la présidence de Mme GIJSBERS, le 19 mars, le 11 juin, le 8 octobre et le 3 décembre à Strasbourg ;

le Comité Economique, sous la présidence de M. MULLER, le 19 mars, le 11 juin, le 7 octobre et le 3 décembre à Strasbourg ;

le Comité du Droit fluvial, sous la présidence de M. VAN DEN BORRE le 18 mars et le 3 novembre à Strasbourg ;

le Comité du Droit fluvial et le Centre administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans, sous la présidence de M. VAN DEN BORRE : réunion commune le 18 mars à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Police, sous la présidence de M. BÜHLER le 8 avril et le 14 octobre à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Visite, sous la présidence de M. PIET, le 9 avril et le 15 octobre à Strasbourg ;

le Comité des matières dangereuses, sous la présidence de M. BÜHLER, le 16 octobre à Strasbourg ;

le Comité de l'infrastructure et de l'environnement » (IEN), sous la présidence de M. WEMPE, le 8 avril et le 14 octobre à Strasbourg ;

le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de Mme AUGUSTIJN le 20 mars et sous la présidence de M. KWAKERNAAT, audition portant sur la reconnaissance de la formation à la fonction de matelot de l'école de bateliers de Děčín (CZ) et de Ceronav (RO) le 3 septembre et sous la présidence de Mme AUGUSTIJN le 8 octobre à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Police, le Comité du Règlement de Visite, le Comité des matières dangereuses et le Comité de l'infrastructure et de l'environnement : réunions communes le 10 juin et le 2 décembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail du Règlement de police, sous la présidence de M. MULDER, du 4 au 6 février, et du 23 au 25 septembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail RIS, sous la présidence de M. BLAKEWAY le 13 mars, le 18 juin, les 27 et 28 août ainsi que les 19 et 20 novembre 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 12 mars, le 17 juin, le 26 août, le 2 octobre et le 19 novembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail du Règlement de visite, sous la présidence de M. VERMEULEN, du 20 au 21 février à Strasbourg, le 5 juin, le 9 septembre et le 11 décembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail commun, sous la présidence de M. HENRY du 17 au 20 février, du 3 au 5 juin, du 9 au 11 septembre, du 9 au 11 décembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de M. KWAKERNAAT, le 21 et 22 janvier, les 20 et 21 mai, (le 21 mai s'est tenue une réunion élargie relative à la qualification pour le conducteur à bord d'un bateau propulsé au GNL, et le 20 mai une réunion élargie sur l'utilisation du simulateur de conduite) les 2 et 3 septembre, le 4 novembre à Strasbourg.

le Groupe de travail de l'infrastructure et de l'environnement, sous la présidence de M. HEINZ, le 6 mars ainsi que le 18 septembre à Strasbourg ;

le groupe d'experts pour la modernisation des qualifications, sous la présidence de M. GRIGORE, le 23 janvier et le 4 septembre à Strasbourg

le Comité de pilotage du International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals (ISGINTT/SC), sous la présidence de M. JAEGERS, le 5 mars et le 16 juillet à Duisbourg ;

le working group : (ISGINTT/WG), sous la présidence de M. PÖTTMANN, le 6 mai, le 27 juin et le 8 octobre à Duisbourg ;

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 27 au 31 janvier et du 25 au 29 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 31 janvier et le 29 août à Genève ;

le groupe de travail informel "Substances" (ADN), sous la présidence de M KRISCHOK, les 17 et 18 mars à Strasbourg ;

le Groupe de travail informel « Protection contre l'explosion sur les bateaux-citernes » (ADN), sous la présidence de Mme Dr. BRANDES, le 10 et le 11 mars à Bonn et le 7 et 8 juillet à Bonn ;

le Groupe de travail informel „Formation des experts“ (ADN), sous la présidence de M. BÖLKER, le 19 et 20 mars à Strasbourg et le 29 et 30 septembre à Hambourg;

la conférence de rédaction et de traduction ADN 2015, du 25 au 27 mars à Strasbourg ;

c) Conférence consultative

La conférence consultative des organisations agréées habituelle s'est tenue, sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL, le 7 octobre à Strasbourg.

2) Evènements organisés sous l'égide de la Commission Centrale

OBLIGATION D'EQUIPEMENT EN SYSTEME DE VISUALISATION

Une audition de la profession relative à l'obligation d'équipement en système de visualisation a été organisée le 16 juin. Il a permis d'échanger avec la profession sur les questions en suspens quant à cette nouvelle obligation.

CARTES ELECTRONIQUES

Une audition des fabricants de cartes électroniques a été organisée le 27 août. Elle a permis de constater les difficultés de communication entre les autorités et les fabricants, mais aussi le besoin de rencontres régulières.

OBLIGATION D'EQUIPEMENT EN AIS INTERIEUR ET EN SYSTEME DE VISUALISATION DES CARTES ELECTRONIQUES

Un atelier relatif à l'obligation d'équipement en AIS Intérieur et en système de visualisation de cartes électroniques a été organisé le 1er octobre à Strasbourg. L'objectif de cette initiative consistait à présenter et expliquer en détails les décisions prises récemment par la CCNR. L'atelier a permis un échange fructueux avec un cercle élargi d'acteurs et a confirmé le besoin de communiquer très largement sur les mesures en question qui auront un impact majeur sur la sécurité de la navigation rhénane. À ce titre, les remarques / questions soulevées lors de cet atelier ont permis d'enrichir un document d'information sur la réglementation applicable en matière d'équipement en appareils AIS Intérieur et en systèmes de visualisation de cartes électroniques.

COMPOSITION DES EQUIPAGES ET TEMPS DE NAVIGATION ET DE REPOS

Une table ronde relative aux règles concernant la composition des équipages ainsi qu'aux temps de navigation et de repos a été organisée le 5 novembre à Strasbourg. L'objectif de cette initiative consistait à engager le dialogue avec les partenaires sociaux (UENF, OEB, ETF) associant les forces de police (AQUAPOL) afin d'examiner si les différentes dimensions de la réglementation applicable en la matière sont toujours adaptées aux réalités du terrain ou si elles nécessitent une modernisation. Cette rencontre a permis un échange fructueux avec un cercle élargi d'acteurs, ainsi que l'identification des difficultés rencontrées et des pistes de réflexions pour l'avenir.

3) Actions réalisées au cours de l'année

RECONNAISSANCE MUTUELLE DE MATELOTS FORMES PAR DES ECOLES DE BATELIERS – SIGNATURE DE DEUX ARRANGEMENTS ADMINISTRATIFS ENTRE LA REPUBLIQUE TCHEQUE, LA ROUMANIE ET LA CCNR

La CCNR a décidé de reconnaître sur le Rhin la fonction de matelot aux élèves diplômés de deux écoles de bateliers non-rhénales, l'une en République tchèque (Děčín), l'autre en Roumanie (CERONAV) à compter du 1^{er} décembre 2015. Ces reconnaissances complètent le processus de reconnaissance mutuelle des certificats de conduite et des livrets de service, engagé au cours des dernières années par la CCNR et sept de ses Etats observateurs (Autriche, Bulgarie, Hongrie, Pologne, Roumanie, Slovaquie et République tchèque).

Elles contribuent à faciliter l'accès au marché de travail de la navigation intérieure. A l'issue de la session plénière, les arrangements administratifs ont été signés par la Directrice du service de la navigation du Ministère des transports de la République tchèque, Madame Katarína Koleničková, le Directeur des affaires navales du Ministère des transports de Roumanie, Monsieur Viorel Olea, et le Secrétaire Général de la CCNR.

LANCEMENT DE L'OBSERVATOIRE DE LA NAVIGATION EN EUROPE

La CCNR a lancé l'Observatoire de la navigation intérieure en Europe : www.inland-navigation.org.

L'Observatoire s'adresse aussi bien au grand public au sens large qu'aux navigants et décideurs. Le grand public y trouvera des informations clés pour la compréhension des perspectives offertes par la navigation intérieure. Les navigants et les décideurs publics comme privés y trouveront soit directement l'information recherchée ou seront redirigés vers les sites web spécialisés les plus pertinents. Accessible dans un premier temps uniquement en anglais, le développement d'une version allemande, française et néerlandaise de ce site web est actuellement à l'étude.

PUBLICATION PAR LA CCNR D'UN DOCUMENT D'INFORMATION PRECISANT L'OBLIGATION D'EQUIPEMENT EN APPAREIL AIS INTERIEUR ET EN SYSTEME DE VISUALISATION DE CARTES ELECTRONIQUES

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) a introduit une obligation d'équipement en appareil AIS Intérieur et en système de visualisation de cartes électroniques. Celle-ci entrera en vigueur à compter du 1^{er} décembre 2014. Pour faciliter la mise en œuvre de cette décision, la CCNR a rédigé un document d'information. Ce document aidera le conducteur de bateau dans l'application au quotidien de la réglementation en répondant à des questions très concrètes et peut être téléchargé sous http://www.ccr-zkr.org/files/documents/ris/brochureAIS_fr.pdf en langue allemande, française et néerlandaise. Une édition anglaise sera également disponible au 1^{er} trimestre 2015.

NOUVELLE CARTE GNL DES PROGRES REALISES PAR L'INTRODUCTION DU GNL SUR LE MARCHE DE LA NAVIGATION INTERIEURE

En réaction au très bon accueil de la part du secteur réservé au lancement de la banque de données web des projets GNL établie en octobre dernier, de nouvelles fonctionnalités ont été développées sur le site Internet www.inland-navigation.org/observatory/innovation-technologies/lng/ afin d'en faire la plate-forme d'information la plus exhaustive sur l'introduction du gaz naturel liquéfié (GNL) en tant que carburant alternatif en navigation intérieure.

4) Relations interinstitutionnelles

a) Commission européenne

Des réunions de coordination ont eu lieu entre la DG MOVE et le Secrétariat de la CCNR, le 7 février et le 3 juillet à Bruxelles.

Le Common expert group (CEG) relatif à la modernisation des qualifications professionnelles, s'est réuni, sous la présidence de M. VANDERHAEGEN, le 23 janvier, le 22 mai et le 6 novembre à Strasbourg ;

Dans le cadre de la poursuite du projet d'Observation du marché de la navigation intérieure européenne, projet commun de la Commission européenne et de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, un atelier a été organisé à Bruxelles le 16 octobre. Des représentants des Etats membres, de la profession, des offices statistiques ainsi que d'autres parties prenantes ont participé à cet atelier.

Le secrétariat a représenté la CCNR à une réunion relative à NAIADES Implementation, le 11 avril à Bruxelles.

Le secrétariat a représenté la CCNR aux réunions du Rhine-Alpine Core Network Corridor Forum le 1^{er} octobre et le 19 novembre ainsi qu'à la réunion de son groupe de travail « Voies navigables et ports » le 30 septembre à Bruxelles.

Le secrétariat a participé à la RIS PLATEFORM le 16 décembre.

b) Commission de la Moselle

Un Accord de coopération a été signé le 25 mars qui remplace celui de 2008 afin d'approfondir leur coopération et d'améliorer l'efficacité des travaux menés.

Dans le cadre de cet accord, une première réunion commune entre le Secrétariat de la CM, Mme BRUCKNER et le Secrétariat de la CCNR a eu lieu le 16 décembre à Strasbourg pour échange concernant de possibles coopérations futures.

La commission de la Moselle a participé à la réunion du groupe de travail du Règlement de police le 24 septembre.

5) Organisations internationales

Le Secrétariat a représenté la Commission Centrale :

- à la Commission européenne (réunions des Groupes de travail divers traitant des questions de tout ordre liées à la navigation intérieure);
- 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 (FIT) ;
- à la Commission du Danube (CD) (session plénière et réunions des experts techniques) ;
- à la Commission Internationale pour la Protection du Rhin (CIPR) ;
- à la Commission de la Moselle (CM).

6) Accords administratifs

Le Secrétariat de la Commission Centrale a participé aux activités organisées dans le cadre de l'accord administratif RAINWAT.

7) Organisations non gouvernementales

Le Secrétariat a participé aux manifestations organisées par :

- l'Association Internationale de Navigation (AIPCN);
- la Federation of European Tank Storage Associations (FETSA) ;
- l'Association Internationale pour la sauvegarde des intérêts communs de la navigation intérieure européenne et de l'assurance et pour la tenue d'un registre des bateaux intérieurs en Europe (IVR) ;
- l'Union Européenne de la navigation fluviale (UENF) ;
- "Education in Inland Navigation" (EDINNA).

III) LE CENTRE ADMINISTRATIF DE LA SECURITE SOCIALE POUR LES BATELIERS RHENANS

Le Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans et le Comité du Droit fluvial ont tenu une réunion commune, sous la présidence de M. VAN DEN BORRE, le 18 mars avec la participation des membres du Comité DF sur les « lignes directrices pour l'application du Règlement 1984-I-3 (2919/85/CE) relatif à l'attestation d'appartenance à la navigation du Rhin » à Strasbourg.

La 67^{ème} session du Centre Administratif s'est tenue, sous la présidence de M. WEBER, (délégation allemande), le 19 décembre à Strasbourg.

IV) CHAMBRE DES APPELS

La Chambre des Appels de la Commission Centrale comprenait, à partir du 1er janvier 2014 les membres suivants :

Juges

MM.	BALL (<i>Allemagne</i>) CRAEYBECKX (<i>Belgique</i>)	<i>jusqu'au 11 juin 2014 remplacé par M. VERSTREKEN le 12 juin 2014</i>
Mme	ABELSON GEBHARDT (<i>France</i>)	<i>jusqu'au 11 juin 2014 remplacé par M. WOEHLING le 12 juin 2014</i>
MM.	DE SAVORNIN-LOHMAN (<i>Pays-Bas</i>) RAPP (<i>Suisse</i>)	

Juges-suppléants :

MM.	GÖBEL (<i>Allemagne</i>) VERSTREKEN (<i>Belgique</i>)	<i>jusqu'au 11 juin 2014 remplacé par M. DE BAETS le 12 juin 2014</i>
	BANGRATZ (<i>France</i>) HAAK (<i>Pays-Bas</i>)	
Mme	STAMM (<i>Suisse</i>)	

Greffier : Mme TOURNAYE jusqu'au 31 juillet 2014.

Elle a siégé, sous la présidence de Mme ABELSON GEBHARDT, le 12 mars 2014 et sous la présidence de M. RAPP le 13 novembre 2014 à Strasbourg et a rendu en tant que juridiction de dernier ressort 7 jugements en matière civile.

PROTOCOLE 28

Communiqué à la presse

Résolution

Le communiqué à la presse est approuvé.

PROTOCOLE 29

Date de la prochaine session

Résolution

La prochaine session plénière se tiendra le 3 décembre 2015 à Strasbourg.