

**COMMISSION
CENTRALE
POUR LA
NAVIGATION
DU RHIN**



SESSION D'AUTOMNE 2014

RESOLUTIONS ADOPTEES

(2014 - II)

Strasbourg, le 4 décembre 2014

SESSION D'AUTOMNE 2014

RESOLUTIONS ADOPTEES

(2014-II)

Strasbourg, le 4 décembre 2014

SOMMAIRE

Pages

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

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

II. Questions générales

Protocole 2 : Coopération de la CCNR avec l'Union européenne	1
Protocole 3 : Coopération de la CCNR avec les organisations internationales.....	1
Protocole 4 : Manifestations commémoratives	1
Protocole 5 : Identité visuelle de la CCNR.....	1
Protocole 6 : Reconnaissance de la Commission internationale de l'Hydrologie du bassin du Rhin (CHR) comme organisation intergouvernementale observatrice	2
Protocole 7 : Agrément d'organisations non gouvernementales : Association Européenne de Navigation de Plaisance (EBA).....	2
Protocole 8 : Agrément d'organisations non gouvernementales : Confederation of European Maritime Technology Societies (CEMT)	3

III. Questions juridiques

Protocole 9 : État des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR.....	3
--	---

IV. Aspects économiques

Protocole 10 : Situation économique de la navigation rhénane	3
--	---

V. Patentes de batelier et équipages

Protocole 11 : Reconnaissance de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle à l'école de bateliers de Děčín (République tchèque) et adoption de l'arrangement administratif	20
Protocole 12 : Reconnaissance de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle à l'école de bateliers de CERONAV (Roumanie) et adoption de l'arrangement administratif	41
Protocole 13 : Modification de l'article 3.02 chiffre 3 lettre a du RPN.....	62

VI. Règles de circulation

Protocole 14 : Amendement au Règlement de police pour la navigation du Rhin
(Sommaire et article 1.07, chiffre 4) 65

VII. Prescriptions techniques des bateaux

Protocole 15 : Amendement définitif au Règlement de visite des bateaux du Rhin –
sociétés de classification agréées (Article 1.01) 70

VIII. Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure

Protocole 16 : Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure 72

IX. Questions relatives au Rhin en tant que voie navigation

Protocole 17 : Etiages équivalents (EE) du Rhin 2012 (2002-II-26, 2012-II-18) 72

Protocole 18 : Travaux de maintenance au complexe de barrages Neder-Rijn et
Lek 76

Protocole 19 : Aménagement et maintien de zones graveleuses le long du Rhin
(p.k. 348,6 à 350,1)..... 80

Protocole 20 : Chômage de différents sas des écluses du Rhin supérieur en vue de
la réalisation de travaux de maintenance 82

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

Protocole 21 : 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..... 84

XI. Budget et administration

Protocole 22 : Budget pour 2015 de la Commission Centrale..... 125

Protocole 23 : Approbation des comptes de l'exercice 2013 de la Commission
Centrale 125

Protocole 24 : Approbation des comptes de l'exercice 2013 du Centre Administratif
de la Sécurité sociale pour les bateliers rhénans 125

Protocole 25 : Accord relatif à l'extension de la compétence du Tribunal
Administratif du Conseil de l'Europe aux agents de la Commission
Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR)..... 125

Protocole 26 : Modifications du Règlement du personnel liées à l'adoption d'un
mécanisme de recours pour les agents de la CCNR 131

Protocole 27 : Révision du tableau des emplois du Secrétariat	148
Protocole 28 : Renouvellement du mandat de l'Ingénieur en Chef	150

XII. Questions diverses

Protocole 29 : Interruption de service des écluses du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé et, aux Pays-Bas, du Neder-Rijn et du Lek les nuits de Noël et du Nouvel An.....	150
Protocole 30 : Interruption de service des écluses aux Pays-Bas et le Lek les fins de semaine	150
Protocole 31 : Communiqué à la presse.....	150
Protocole 32 : Date de la prochaine session	150



RESOLUTIONS ADOPTEES LORS DE LA SESSION D'AUTOMNE 2014

PROTOCOLE 1

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 2

Coopération de la CCNR avec l'Union européenne

Pas de résolution.

PROTOCOLE 3

Coopération de la CCNR avec les organisations internationales

Pas de résolution.

PROTOCOLE 4

Manifestations commémoratives

Pas de résolution.

PROTOCOLE 5

Identité de la CCNR

Pas de résolution.

PROTOCOLE 6

Reconnaissance de la Commission internationale de l'Hydrologie du bassin du Rhin (CHR) comme organisation intergouvernementale observatrice

Résolution

La Commission Centrale,

consciente des intérêts communs de la Commission Centrale et de la Commission internationale de l'Hydrologie du bassin du Rhin,

vu l'article 44 quinquies de la Convention Révisée pour la Navigation du Rhin,

vu la résolution 2001-I-3-II créant le statut d'organisation intergouvernementale observatrice,

manifeste son souhait de renforcer la coopération avec la Commission internationale de l'Hydrologie du bassin du Rhin,

informée des échanges du Secrétaire Général avec le Secrétaire exécutif de la Commission internationale de l'Hydrologie du bassin du Rhin,

accorde à la Commission internationale de l'Hydrologie du bassin du Rhin, le statut d'organisation intergouvernementale observatrice auprès de la CCNR,

mandate son Secrétariat pour fixer conjointement avec le Secrétariat de la Commission internationale de l'Hydrologie du bassin du Rhin les modalités pratiques de cette coopération.

PROTOCOLE 7

Agrément d'organisations non gouvernementales : Association Européenne de Navigation de Plaisance (EBA)

Résolution

La Commission Centrale,

vu la résolution 2001-I-3.III et son annexe portant création d'un statut d'organisation non gouvernementale agréée et fixant les conditions de son obtention,

vu la demande d'agrément du 6 juillet 2014 de l'Association Européenne de Navigation de Plaisance (EBA) et l'engagement figurant dans cette demande de respecter les règles régissant le statut d'organisation non gouvernementale agréée,

vu le caractère représentatif, au plan européen, de l'EBA qui regroupe des organisations représentatives de la navigation de plaisance en Europe,

attribue à cette association le statut d'organisation non gouvernementale agréée pour une durée de 5 ans, renouvelable, pour les domaines d'activités suivants de la CCNR, en ce qui concerne la navigation de plaisance :

- promotion de la navigation intérieure ;
- amélioration permanente des standards de sécurité ;
- réduction des émissions polluantes de toute nature susceptibles d'être provoquées par la navigation intérieure ;

charge le Secrétaire Général de transmettre la présente résolution à l'EBA.

PROTOCOLE 8

Agrément d'organisations non gouvernementales : Confederation of European Maritime Technology Societies (CEMT)

Résolution

La Commission Centrale,

vu la résolution 2001-I-3.III et son annexe portant création d'un statut d'organisation non gouvernementale agréée et fixant les conditions de son obtention,

vu la demande d'agrément du 14 août 2014 de la Confédération of European Maritime Technology Societies (CEMT) et l'engagement figurant dans cette demande de respecter les règles régissant le statut d'organisation non gouvernementale agréée,

vu le caractère représentatif, au plan européen, de la CEMT qui regroupe notamment des organismes d'ingénierie et d'étude navale de divers pays européens ;

attribue à cette association le statut d'organisation non gouvernementale agréée pour une durée de 5 ans, renouvelable, pour les domaines d'activités suivants de la CCNR :

- promotion de la navigation intérieure ;
- amélioration permanente des standards de sécurité dans le domaine de la navigation intérieure ;
- promotion d'innovations techniques dans le domaine de la navigation intérieure ;
- études prospectives sur l'évolution technologique et économique de la navigation intérieure ;
- réduction des émissions polluantes de toute nature susceptibles d'être provoquées par la navigation intérieure ;
- amélioration de l'image de marque de la navigation intérieure ;

charge le Secrétaire Général de transmettre la présente résolution à la CEMT.

PROTOCOLE 9

État des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR

Pas de résolution.

PROTOCOLE 10

Situation économique de la navigation rhénane

Résolution

La Commission Centrale,

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

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

Annexe

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

I. Conditions économiques générales et volume global de transport

La reprise économique constatée en Europe en 2013 a subi un coup d'arrêt inattendu en 2014. En Allemagne a été enregistrée au deuxième trimestre une baisse inattendue du PIB réel de 0,2 % par rapport au trimestre précédent. Le PIB réel a stagné en France et en Italie. Les causes de cette faiblesse ne sont pas tout à fait claires. La crise en Ukraine pourrait avoir joué un rôle en raison des incertitudes occasionnées en ce qui concerne l'approvisionnement de l'Europe en énergie.¹

Toutes les prévisions économiques ont dû être révisées à la baisse au deuxième semestre de l'année 2014.² Au cours de l'année à venir interviendra probablement un faible redressement, dû principalement à la hausse du commerce extérieur. Sans aucun doute, la crise en Ukraine constitue un risque potentiel pour l'économie européenne, avec des conséquences économiques potentiellement lourdes en cas d'escalade politique. D'autres risques résultent d'un possible retour à la récession de l'Italie et d'autres pays du sud qui sont membres de la zone euro.³

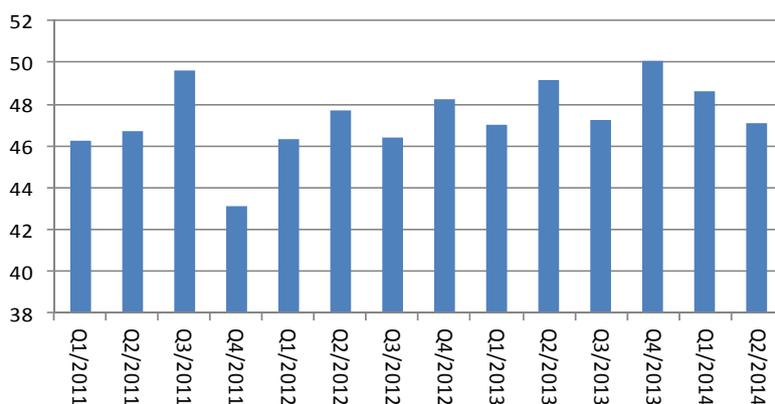
Tableau 1 : PIB réel, importations et exportations pour la zone euro et prévisions

Taux de variation (%)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
PIB réel	3.2	3.0	0.3	-4.4	1.9	1.5	-0.6	-0.4	0.8	1.3	1.6
Importations	8,5	6,4	0,5	-11,3	9,7	4,3	-0,9	0,5	3,4	3,8	4,5
Exportations	8.8	6.7	0.8	-12.5	11.3	6.5	2.2	1.8	3.5	4.3	4.6

Source : Fond Monétaire international (FMI), World Economic Outlook Database / octobre 2014

Le transport de marchandises sur le Rhin a été affecté par cette faiblesse de l'économie au cours du premier semestre de l'année 2014. Les quantités transportées ont reculé respectivement de 3 % au premier et au deuxième trimestre (par rapport au trimestre précédent).

Figure 1 : transport des marchandises sur le Rhin par trimestres (2011-2014)



Sources : Calcul du Secrétariat de la CCNR sur la base de données de Destatis

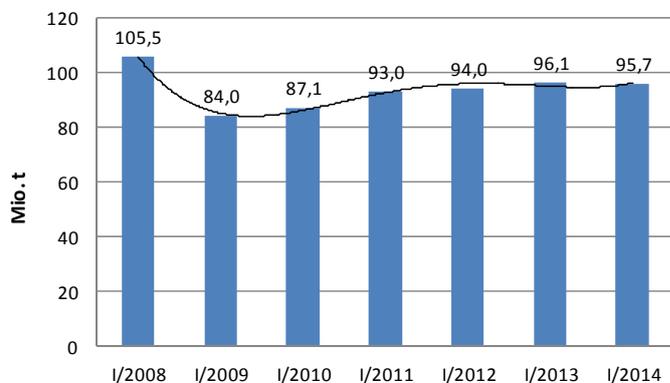
¹ Voir : Institut de l'économie mondiale à l'Université de Kiel (IfW), Économie allemande durant l'automne 2014

² Voir : IfW (2014), FMI (2014).

³ Voir : HWWI (2014), les perspectives économiques se sont détériorées. Communiqué du 4 septembre 2014.

Au total, 95,7 millions de tonnes ont été transportées au premier semestre de l'année 2014, par rapport à 96,1 millions de tonnes au cours de la même période de l'année précédente (-0,5 %). Ainsi a été enregistrée pour la première fois depuis plusieurs années une baisse, certes légère, du volume transporté semestriellement (voir le graphique).

Figure 2 : transport de marchandises sur le Rhin par semestres (2008-2014)



Sources : Calcul du Secrétariat de la CCNR sur la base de données de Destatis

Toutefois, la prestation de transport a diminué un peu plus fortement que les quantités transportées. Avec 19,7 milliards de tonnes-kilomètres, l'addition des quantités transportées et de la distance de transport aboutit à un total inférieur de 4 % par rapport à la même période l'an dernier (20,5 milliards de tkm).

II. Situation de la navigation à cale sèche

a) Quantités transportées

Produits agricoles ainsi que produits alimentaires et fourragers

Au premier semestre de l'année 2014 ont été transportées sur le Rhin 5,5 millions de tonnes de produits agricoles et forestiers. Par rapport à l'année précédente, ceci représente une baisse de 725 000 tonnes, soit 11,5%. Les quantités ont diminué de 7 % par rapport à la même période de l'année 2012. Le transport de denrées alimentaires et fourragères a atteint 3,5 millions de tonnes, soit une hausse de 5 % par rapport à la même période de l'année 2013.

Au total ont été transportées pour ces deux segments environ 9,1 millions de tonnes, par rapport à 9,8 millions de tonnes au cours de l'année précédente. La moyenne semestrielle entre 2002 et 2013 est d'environ 9,6 millions de tonnes.

Minerais, métaux et produits métalliques

Le transport de minerai sur le Rhin a atteint 16,7 millions de tonnes au cours du premier semestre, ce qui représente une hausse considérable par rapport à l'année précédente, au cours de laquelle ont été transportées 11,7 millions de tonnes (+16,8 %).

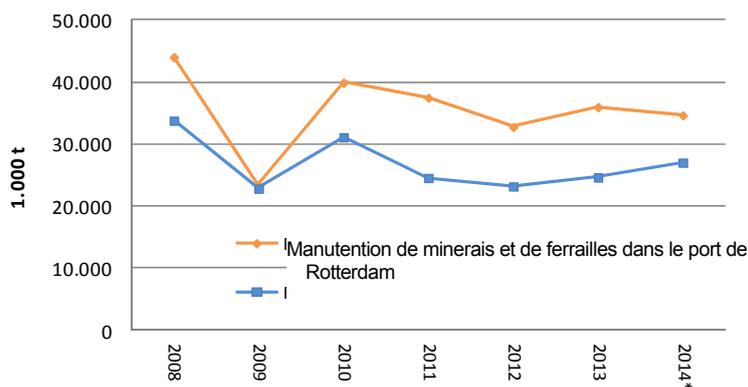
Ceci permet de conclure à la poursuite du redressement des transports de minerais sur le Rhin qui avait déjà été constaté au printemps de l'année 2013. Les quantités mensuelles se sont situées au cours du premier semestre de l'année 2014 à un niveau moyen de 2,3 millions de tonnes. Ce niveau est certes moins élevé que les env. 3 millions de tonnes qui ont été transportées mensuellement en 2008.

Un examen sur plusieurs années fait toutefois apparaître que, avant l'année 2008 (sur la période entre 2002 et 2007), le transport mensuel de minerais atteignait en moyenne 2,3 millions de tonnes. Ainsi, les transports de minerais effectués au cours du premier semestre de l'année 2014 s'approchent de la moyenne pluriannuelle de la période 2002 - 2007.

Le transport de métaux et produits métalliques a également enregistré une légère augmentation, avec 5,7 millions de tonnes transportées, soit une hausse de 6 %. Une comparaison du transport de minerais sur le Rhin et de la manutention de minerai et de ferrailles dans le port maritime de Rotterdam fait apparaître entre 2008 et 2014 une évolution très similaire. Une légère tendance à la hausse peut être constatée pour les deux séries.⁴

L'extrapolation permet de prévoir en 2014 un volume d'environ 27 millions de tonnes pour le transport de minerais sur le Rhin. Cela représenterait une augmentation de 10 % par rapport à l'année 2013.

Figure 3 : manutention de minerais et de ferrailles dans le port de Rotterdam et transport de minerais sur le Rhin



Source : calculs de la CCNR sur la base de données de Destatis, Port of Rotterdam et World Steel Association

* Les valeurs pour l'année 2014 ont été déterminées par extrapolation.

L'association européenne de l'acier Eurofer s'attend pour l'année 2015 à une hausse de 2,5 % de la consommation d'acier en Europe. Des estimations positives proviennent également de l'association de l'industrie sidérurgique allemande, qui a fait état d'une hausse de 4 % des commandes pour le premier semestre.

Charbon

Au cours du premier semestre, les transports de charbon ont atteint 16 millions de tonnes, par rapport à 17,2 millions de tonnes l'année précédente. Ceci représente une baisse de 6,7 %.⁵ Cette baisse peut s'expliquer par une moindre utilisation de la houille pour la production d'électricité en Allemagne au cours du premier semestre. Les causes en sont un hiver doux et l'augmentation du recours à des énergies renouvelables, qui ont conduit à une baisse temporaire de la consommation de houille dans les centrales électriques.⁶

Les exportations de charbon des États-Unis vers l'Allemagne ont considérablement augmenté ces dernières années (voir graphique de droite ci-dessous). En raison de la production de gaz de schiste aux États-Unis, de plus grandes quantités de charbon des États-Unis sont mises sur le marché mondial, ce qui conduit à une baisse des prix du charbon (voir le graphique de gauche)⁷ Il en résulte que le charbon est plus avantageux que le gaz naturel en termes de coût, comme cela a pu être observé en 2014. Dans ce contexte général dans le domaine de l'énergie, les importations de charbon et donc aussi le transport de charbon sur le Rhin devraient continuer d'augmenter.

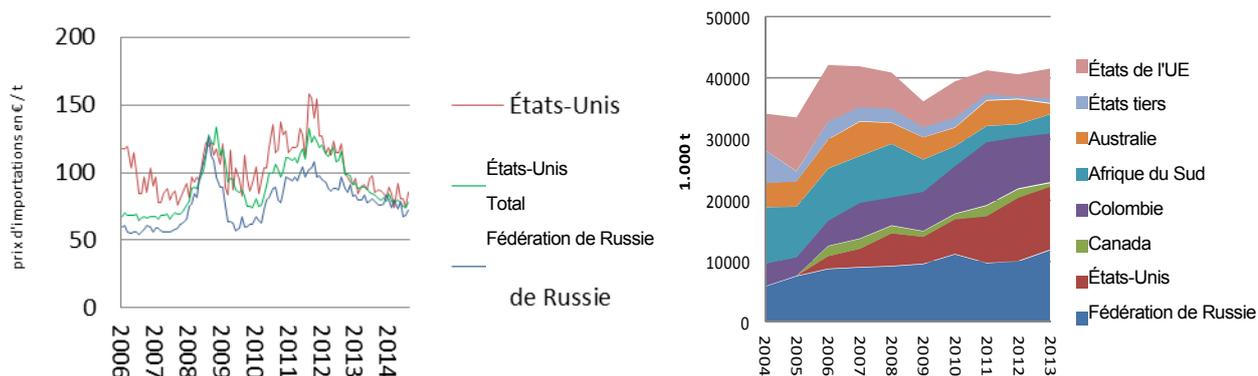
⁴ Le transport rhénan de ferraille d'acier destinée à la refonte ne peut plus être déterminé actuellement en raison d'une modification dans les statistiques officielles (Passage à NST 2007).

⁵ Le transport de charbon a également baissé d'environ 6,7 % sur les voies navigables allemandes. Voir : Destatis (2014), 7 octobre 2014

⁶ Source : Association des importateurs allemands de charbon (VDKI), Communiqué de presse 2/2014.

⁷ Voir : Association des importateurs allemands de charbon (VDKI), Rapport annuel 2014, p. 24.

Figures 4 et 5 : prix du charbon à l'importation en Allemagne et importations de charbon par pays



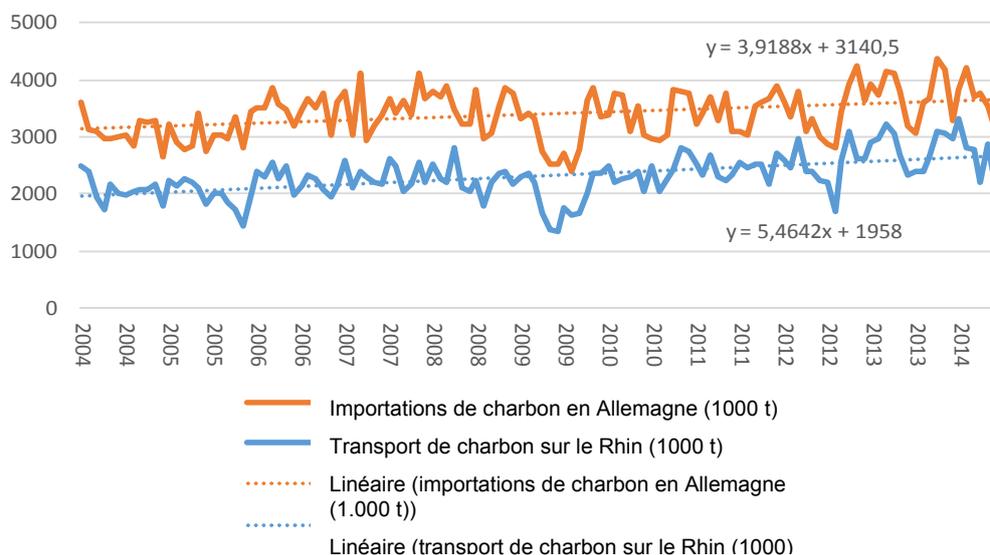
Source : Destatis Total = moyenne de tous les prix à l'importation pour tous les pays d'origine

Dans le port maritime de Rotterdam, la manutention de charbon a enregistré une hausse de 6 % au cours des trois premiers trimestres. Le port se prépare principalement à une hausse des quantités de charbon dans l'arrière-pays (à destination de l'Allemagne), compte tenu de la mise en service de nouvelles centrales au charbon dans le bassin du Rhin.

En raison de la capacité fondamentalement insuffisante des sources d'énergie renouvelable et compte tenu de la projection statistique⁸ concernant les réserves mondiales de charbon, qui devraient être suffisantes pour environ 100 ans, le charbon demeurera à court et moyen terme un élément important pour l'approvisionnement en énergie de nombreux pays d'Europe, dont l'Allemagne.

L'examen sur plusieurs années (2004 – 2014) fait apparaître une tendance à la hausse à la fois pour les importations de charbon et pour le transport de charbon sur le Rhin, comme le montre le graphique ci-dessous.

Figure 6 : transport mensuel de charbon sur le Rhin et importations de charbon en Allemagne (2004-2014) en milliers de tonnes



Source : calculs de la CCNR sur la base de données de Destatis

⁸ La projection statistique pour une matière première désigne la durée en nombre d'années pour laquelle une matière première non renouvelable sera suffisante compte tenu de la consommation actuelle et des ressources connues qui sont exploitables de manière rentable. La projection dynamique quant à elle se base sur un modèle pour l'évolution de la consommation, dans le cas le plus simple sur l'hypothèse d'une augmentation annuelle constante de la consommation.

Une comparaison des tendances montre que les transports de charbon affichent une croissance plus forte que les importations de charbon. Cela permet de conclure à des gains de parts de marché de la navigation intérieure pour les transports dans l'arrière-pays. En effet, les chiffres du VDKI montrent que la part de la navigation intérieure a augmenté pour le charbon au cours des dernières années, passant d'environ 35 % en 2010 à plus de 50 % en 2013.

Conteneurs

Le transport de conteneurs a dépassé pour la deuxième fois au cours du semestre la marque des 1 000 000 EVP.

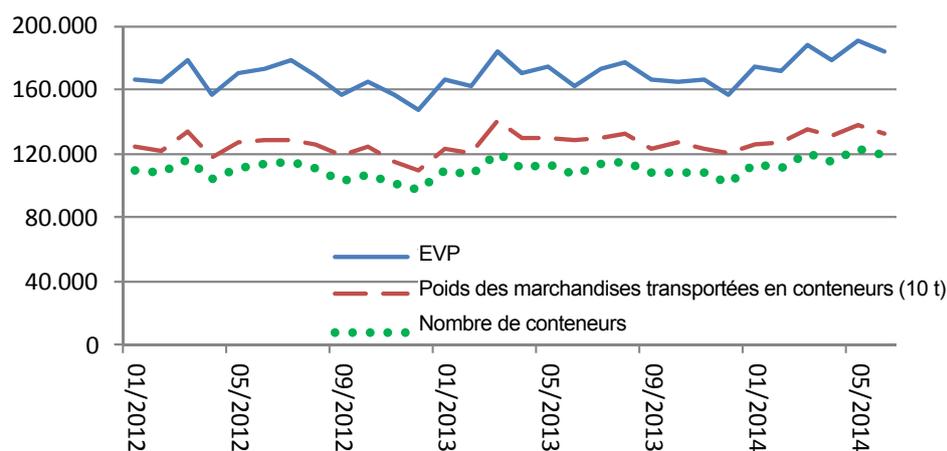
Tableau 2 : transport de conteneurs sur le Rhin au premier semestre des années 2013 et 2014

	Nombre de conteneurs	Millions d'EVP	Poids des marchandises transportées en conteneurs (millions de tonnes)
Premier semestre 2013	665.213	1.018.726,25	7,7
Premier semestre 2014	700.285	1.085.225,75	7,9
Taux de variation (%)	+5,2 %	+6,5 %	+2,6 %

Source : calcul de la CCNR sur la base de données de Destatis

La croissance légèrement inférieure en termes de poids transporté peut s'expliquer par la légère hausse de la part des conteneurs transportés à vide, passant de 31 % en 2013 à 33 % en 2014.⁹

Figure 7 : transport mensuel de conteneurs sur le Rhin (1/2012 – 6 / 2014)



Source : calcul de la CCNR sur la base de données de Destatis

La manutention de conteneurs dans les ports maritimes a connu à Rotterdam une légère hausse de 1,9 % pour les quantités d'EVP, soit une croissance légèrement inférieure à celle constatée sur le Rhin.¹⁰ Le poids des marchandises transportées a toutefois augmenté presque autant que sur le Rhin (2,7 %).

⁹ Voir à cet égard le tableau en appendice, dans lequel sont présentées les parts mensuelles des conteneurs vides pour le premier semestre de l'année 2014.

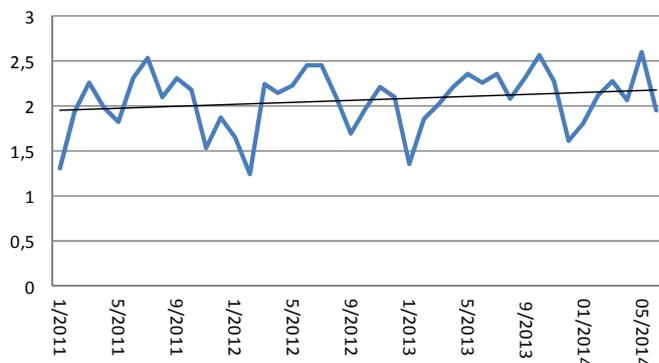
¹⁰ Source : Port of Rotterdam (2014), Communiqué de presse du 18/07/2014.

Sables, graviers; pierres, terres et matériaux de construction

Dans ce segment, 12,8 millions de tonnes ont été transportées au cours du premier semestre. Cela représente une augmentation de 6 % par rapport au premier semestre de l'année 2013.

Le graphique ci-après montre très clairement que le transport de sables, terres et matériaux de construction subit un creux saisonnier durant les mois d'hiver. Ce phénomène dû à l'activité de construction a été observé également durant l'année 2014. Toutefois, le creux saisonnier a été plus marqué en 2014 qu'au cours des années précédentes. Au total, une légère tendance à la hausse peut être constatée pour la période 2011 à 2014.

Figure 8 : transport mensuel de sables, terres et matériaux de construction sur le Rhin (millions de tonnes)



Source : calcul de la CCNR sur la base de données de Destatis

b) Niveaux de fret

Le rapport offre-demande se caractérise par une capacité excédentaire, tandis que les quantités à transporter connaissent une stagnation. Dans le cadre d'un état des lieux du marché du transport effectué sur la base d'enquêtes régulières par le Centre de recherche économique européenne (*Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung - ZEW*) en coopération avec *PROGNOS*¹¹, a été constatée au deuxième trimestre de l'année 2014 une légère tendance à la hausse pour les taux de fret en navigation rhénane et pour les transports transfrontaliers à destination de l'Europe de l'ouest et de l'est.

Par rapport au quatrième trimestre de l'année 2013, aucune des personnes consultées ne s'attendait plus à des baisses du prix du transport ; la part de ceux qui s'attendent à une hausse des taux de fret a légèrement augmenté au 2^{ème} trimestre de l'année 2014, mais cette part demeure encore très faible. Une grande majorité, soit environ deux tiers des personnes consultées, s'attendent à une stabilité des prix du transport.

En raison de la légère amélioration du niveau de fret, on constate de manière isolée une évolution des contrats de transport, passant du marché au comptant à des contrats à long terme. Ceci permet de sécuriser davantage les chargeurs par rapport à de trop fortes hausses du coût du transport.

c) Hydraulicité

Au cours du premier semestre de l'année, les valeurs enregistrées aux échelles du Rhin ont augmenté à Ruhrort, sur le Rhin intérieur, tandis qu'elles ont légèrement baissé à Kaub, sur le Rhin moyen. Dans le secteur de Ruhrort, ceci a eu pour conséquence que le degré maximal de chargement, déjà élevé, a pu augmenter encore pour atteindre presque 100 %. A l'inverse, le degré maximal de chargement a diminué à Kaub à environ 60 % à 80 % selon la catégorie de bateau.

¹¹ Voir : www.zew.de. Les résultats du baromètre du marché du transport sont basés sur des enquêtes périodiques réalisées par Prognos AG, Bâle et le ZEW. A cette enquête trimestrielle participent des experts de 250 entreprises des secteurs des chargeurs et du transport. La consultation porte sur l'évolution du volume de transport et du prix du transport en Allemagne ainsi que pour les transports internationaux.

III. Situation de la navigation à cale citerne

a) Quantités transportées

Produits chimiques

Avec un volume de 10,7 millions de tonnes, les transports de produits chimiques ont enregistré une hausse de 2,6 % au cours des six premiers mois de l'année en cours. L'évolution des quantités est toutefois orientée à la baisse au fil des mois. Cette baisse progressive reflète l'atmosphère plus morose dans l'industrie chimique, qui a connu des baisses de la production au cours du deuxième semestre.¹²

La situation s'est quelque peu stabilisée au cours du troisième trimestre. Les perspectives pour 2015 demeurent toutefois très prudentes. L'indice du climat des affaires publié par l'association de l'industrie chimique (*Verband der Chemischen Industrie -VCI*), lequel comporte une évaluation de la situation actuelle des entreprises et de leurs attentes pour les six prochains mois, était orienté à la baisse tout au long de l'année 2014.

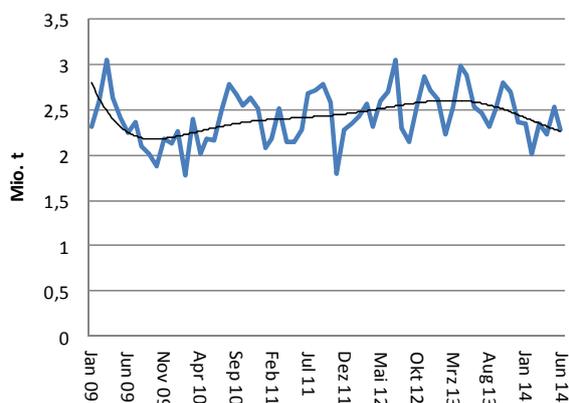
Produits pétroliers

L'évolution des facteurs qui influent sur le transport n'a pas été favorable au premier semestre. En raison de l'hiver doux, la demande en fioul domestique a été nettement moins forte en Allemagne durant le premier semestre, par rapport à l'année précédente aux températures nettement plus basses.

Au cours de ce premier semestre, le stockage n'a pas non plus donné lieu à des impulsions favorables. Au premier semestre prévalait ainsi une phase de déport (prix du marché au comptant plus élevés que les prix du marché à terme) sur les marchés des produits pétroliers, de sorte que les grossistes et les importateurs n'étaient guère encouragés à effectuer des transports de produits pétroliers à destination des lieux de stockage.¹³

Le marché n'a évolué vers un léger report (prix du marché plus bas que les prix à terme) qu'en juin, cette évolution étant toutefois (encore) d'une trop faible ampleur pour provoquer un changement fondamental des transports.

Figure 9 : quantités de produits pétroliers liquides transportées sur le Rhin (1/2009 – 6/2014)



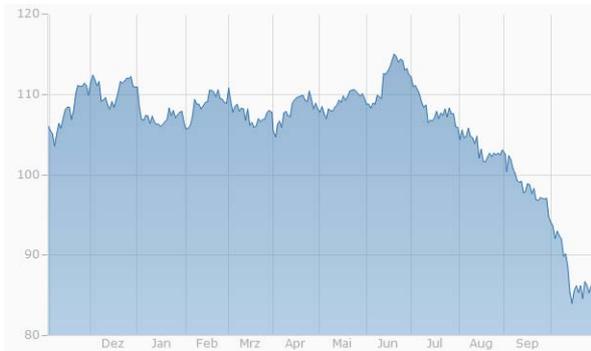
Source : Destatis ; calcul de la CCNR

¹² Source : Association de l'industrie chimique (VCI), rapport trimestriel - rapport sur la situation économique de l'industrie chimique au troisième trimestre de l'année 2014.

¹³ Ici, les prix du marché au comptant sont plus élevés que les prix pour la livraison de pétrole à une date ultérieure.

Au cours du deuxième semestre de l'année, le prix du pétrole a connu une baisse rapide. Alors que le cours atteignait encore plus de 110 US-Dollar en juin, la marque des 85 US-Dollar a été atteinte début novembre.¹⁴

Figure 10 : prix du pétrole en Us-Dollar (variété Brent) entre novembre 2013 et novembre 2014



Source : www.finanzen.net/rohstoffe/oelpreis

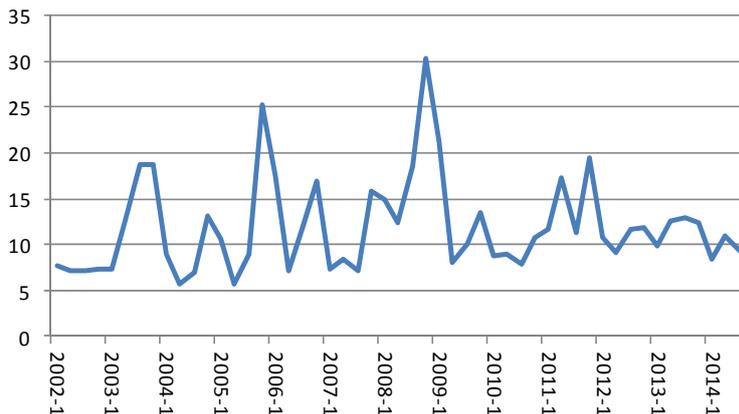
La baisse du prix du marché au comptant sur les marchés à terme du gasoil, lesquels sont pertinents pour le transport des produits pétroliers à partir de Rotterdam, ont ainsi donné lieu à une légère situation de report au cours du deuxième semestre.¹⁵ La probabilité que surviennent davantage de situations de report au cours de l'année prochaine a ainsi augmenté.

b) Niveaux de fret

Au cours des trois premiers trimestres de l'année 2014, les niveaux de fret de la navigation à cale citerne ont été nettement inférieurs à ceux de la même période de l'année précédente. Une comparaison avec la période 2002 - fin 2014 fait également apparaître une différence significative.

Comme indiqué ci-avant, ceci s'explique avant tout par la faible demande de transport, alors que prévaut une surcapacité en navigation citerne.

Figure 11 : moyenne des taux de fret pour les transports par bateaux à cale citerne au départ de Rotterdam *



Source : calcul de la CCNR sur la base de données de PJK International * Moyenne des taux de fret à destination de Duisburg, Dortmund, Cologne, Francfort, Karlsruhe, Bâle. Mton = tonne métrique

¹⁴ Les causes sont en particulier la réouverture de deux terminaux pétroliers en Lybie et l'essor de la fracturation hydraulique aux États-Unis.

¹⁵ Voir : PJK International b.v. / Market Info October 30th 2014.

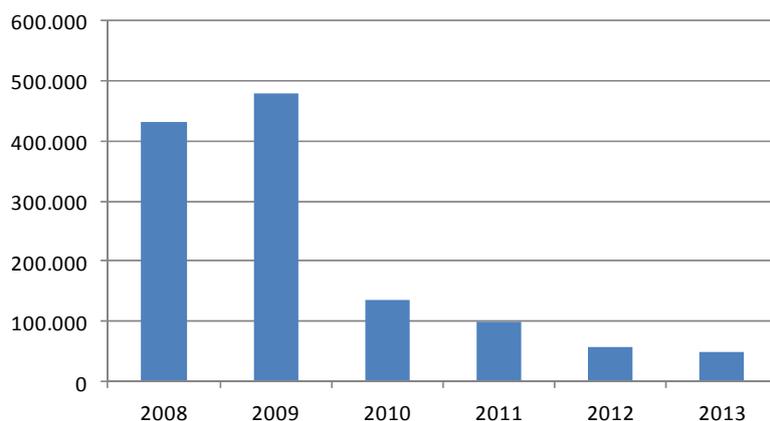
IV. Évolution de l'offre de cale

Navigation à cale sèche

Les chiffres à présent disponibles pour l'année 2013 permettent de constater qu'environ 48 000 tonnes de nouvelle cale ont été mises sur le marché par le biais de nouvelles constructions de bateaux à cale sèche. Le volume de cale moyen de ces nouvelles unités est d'environ 3000 tonnes pour les automoteurs à marchandises et d'environ 3900 tonnes pour les barges de poussage. A ceci se sont ajoutés quelques nouveaux pousseurs et remorqueurs.

Les chiffres définitifs ne sont pas encore disponibles pour l'année 2014. Selon les données de l'IVR pour les 10 premiers mois de l'année, l'activité de nouvelles constructions a été extrêmement faible, avec seulement trois nouvelles unités. Les chiffres concernant les déchirages ne sont pas encore disponibles pour l'année en cours.

Figure 12 : volume des nouvelles constructions en navigation à cale sèche en tonnes (2008-2013) *



Source : IVR * Les chiffres définitifs ne sont pas encore disponibles pour l'année 2014.

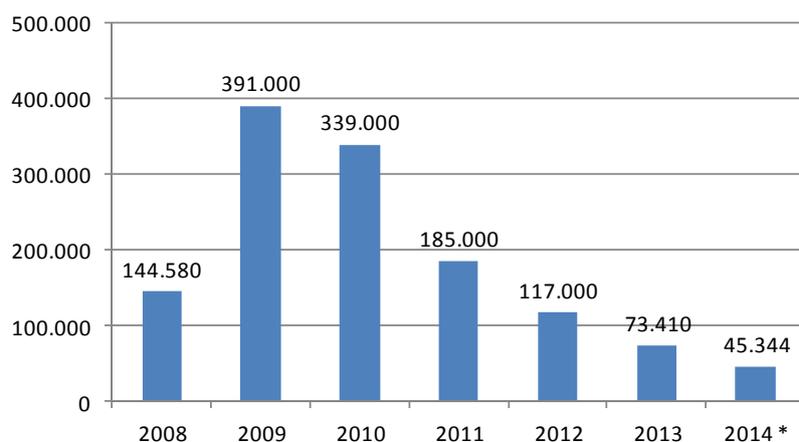
Navigation à cale citerne

Les nouvelles unités de la navigation à cale citerne qui ont été enregistrées dans le registre de l'IVR jusque fin octobre 2014 font apparaître un total de 15 bateaux-citernes, dont un bateau avitailleur. 24 nouvelles unités ont été enregistrées durant la même période de l'année précédente. Cela suggère que le taux des nouvelles constructions de bateaux à cale citerne a continué de baisser en 2014.

Le tonnage total des nouvelles unités en 2014 atteint 45 00 tonnes, avec un tonnage moyen d'environ 3200 tonnes. La capacité de chargement des bateaux mis sur le marché en 2014 est nettement supérieure à la moyenne actuelle de la capacité de chargement de la flotte européenne de bateaux-citernes (de près de 2000 tonnes).

Parmi les unités mises en service en 2014, certains bateaux-citernes présentent une capacité de chargement de plus de 6000 tonnes.

Figure 13 : nouvelle capacité de chargement en navigation à cale citerne en tonnes (2008-2014) *



Source : IVR * Belgique, Allemagne, Pays-Bas, France, Suisse, Luxembourg. La valeur pour 2014 couvre les dix premiers mois de l'année

Les deux tableaux ci-après présentent la répartition des nouvelles constructions selon la capacité de chargement et pour les différents pays.

Tableau 3 : Nombre de nouvelles constructions dans la navigation à cale citerne en Europe, par tonnage *

Tonnage (t)	Nombre en 2013	Nombre en 2014
1000-2000	13	5
2000-3000	15	5
3000-4000	2	0
> 4000	1	4
Total	31	14

Source : Évaluation de la CCNR sur la base de données de l'IVR et de www.vlootschouw.nl * sans les bateaux avitailleurs. Les valeurs pour 2014 comprennent les inscriptions au registre au cours des dix premiers mois de l'année 2014.

Tableau 4 : nombre de nouvelles constructions de bateaux à cale citerne en Europe, par pavillon *

Tonnage (t)	Nombre en 2013	Nombre en 2014
Belgique	3	2
Allemagne	10	4
Pays-Bas	17	8
Suisse	2	1
Luxembourg	1	0
Total Europe	33	15

Source : Évaluation de la CCNR sur la base de données de l'IVR et de www.vlootschouw.nl * y compris les bateaux avitailleurs. Les valeurs pour 2014 comprennent les inscriptions au registre au cours des dix premiers mois de l'année 2014.

Les chiffres concernant les déchirages ne sont pas encore disponibles pour l'année en cours.

Navigation à passagers

Le taux de nouvelles constructions demeure élevé. Pour l'année en cours, le nombre de nouvelles constructions est estimé à près de 30 nouveaux bateaux à cabines, ce qui représente près de 10 % de la flotte européenne actuelle.¹⁶

La plupart de ces nouveaux bateaux à cabines battent pavillon suisse. Ceci résulte de l'activité de nouvelles constructions d'une seule entreprise suisse, qui se concentre fortement sur le marché anglophone.

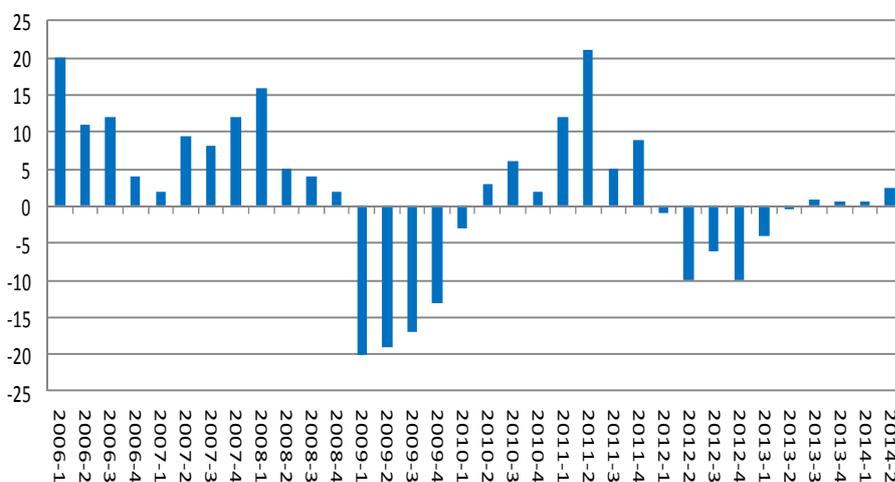
La plupart des bateaux nouvellement mis sur le marché en 2014 présentent une longueur de 135 mètres et une largeur comprise entre 11 et 11,50 mètres. Ces bateaux également appelés "Long Ship" disposent d'une capacité d'environ 190 passagers. Cette capacité est nettement supérieure à la capacité moyenne de la flotte existante, laquelle atteint environ 143 personnes.¹⁷

Le taux de change de l'euro par rapport au dollar américain constitue un paramètre économique qui a évolué favorablement en 2014 pour les croisières fluviales en Europe. Ainsi, l'euro s'est considérablement déprécié au cours de l'année et, compte tenu des perspectives de croissance plus fortes aux États-Unis ainsi que de la politique monétaire européenne peu restrictive, une dépréciation supplémentaire est probable en 2015. Ceci rend les croisières fluviales plus abordables pour la clientèle des États-Unis.

V. Conditions d'exploitation au premier semestre de l'année 2014

L'évolution du chiffre d'affaires de la profession néerlandaise de la navigation fait apparaître un léger redressement au premier semestre de l'année 2014. Après une stagnation en 2013 et une légère augmentation de 0,5% au premier trimestre de l'année 2014, une légère hausse de 2,5 % a été constatée au deuxième trimestre de l'année 2014.¹⁸

Figure 14 : évolution du chiffre d'affaires de la profession néerlandaise de la navigation intérieure Q1/2006 à Q2/2014 en % par rapport au trimestre précédent)



Source : Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS)

¹⁶ Source : IVR ; SeaConsult

¹⁷ Source : SeaConsult

¹⁸ Les indications portent sur la variation en pourcentage par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente.

Au cours des deux premiers trimestres de l'année 2014, l'évolution des coûts a suivi la légère tendance à la hausse constatée au cours des années précédentes. Les tendances sont les suivantes pour les différents facteurs de coût :

- Coût du personnel : légère augmentation
- Coûts de carburant : stagnation par rapport à l'année précédente, mais augmentation au cours de l'année
- Coûts des assurances : diminution d'environ 10 %
- Taxes portuaires : légère augmentation
- Coût du capital : quasiment pas de modification, mais niveau élevé¹⁹

VI. Perspectives pour 2015

Les tendances suivantes peuvent être identifiées pour les différents segments de marchandises

Demande de transport en navigation à cale sèche

Charbon:

- Augmentation des exportations de charbon USA - Europe
- Baisse du prix du charbon
- Investissements dans de nouvelles centrales électriques et installations de manutention de charbon dans le bassin du Rhin

Minerais :

- Le redressement de l'industrie sidérurgique allemande se poursuit
- Les quantités de minerais transportées s'approchent du niveau moyen de la période 2002-2008

Sables, terres et matériaux de construction :

- Légère tendance à la hausse à partir de 2011
- Taux de croissance 2013 / 2012 : +3 % ; 2012 / 2011: 1,5 %
- Structurellement et sur le long terme existent toutefois des obstacles à la croissance de ce secteur (normes environnementales restrictives en ce qui concerne dans la désignation des zones d'extraction de gravier)

Produits agricoles, alimentaires et fourragers :

- Les transports sont fortement influencés par les conditions météorologiques et par les résultats de la récolte

Conteneurs :

- La progression se poursuit pour le transport de conteneurs sur le Rhin
- Augmentation légèrement inférieure des quantités transportées par rapport au nombre d'EVP

¹⁹ Bien que le niveau général des taux d'intérêt soit peu élevé, il convient de prendre en compte le fait que le financement de bateaux nécessite souvent des contrats de 10 à 15 ans, de sorte que les nouvelles constructions des années 2006 à 2012 sont encore soumises à un taux d'intérêt élevé (de 6 % à 7 %).

Demande de transport en navigation à cale citerne

Produits pétroliers

- Tendance à la baisse des cours du pétrole en raison de l'augmentation de l'offre mondiale de pétrole
- Ceci incite à l'achat de fioul domestique.
- Tendance légèrement plus forte au report qui se traduit également par une tendance à la hausse des quantités transportées
- Les effets des conditions météorologiques (hiver) revêtent également une importance.

Produits chimiques

- Les perspectives se caractérisent par un certain pessimisme concernant le chiffre d'affaires.
- Les sites de l'industrie chimique en Europe occidentale sont sous pression en raison du coût élevé de l'énergie et des matières premières.²⁰

²⁰ Voir à cet égard la récente étude réalisée par Oxford Economics et de l'Association de l'industrie chimique allemande (VCI), selon laquelle l'industrie chimique allemande a perdu en compétitivité au cours des 20 dernières années. Les principales raisons avancées dans cette étude sont les prix trop élevés en Allemagne pour l'énergie et les matières premières. : VCI (2014), La compétitivité de l'industrie chimique en Allemagne en comparaison internationale.

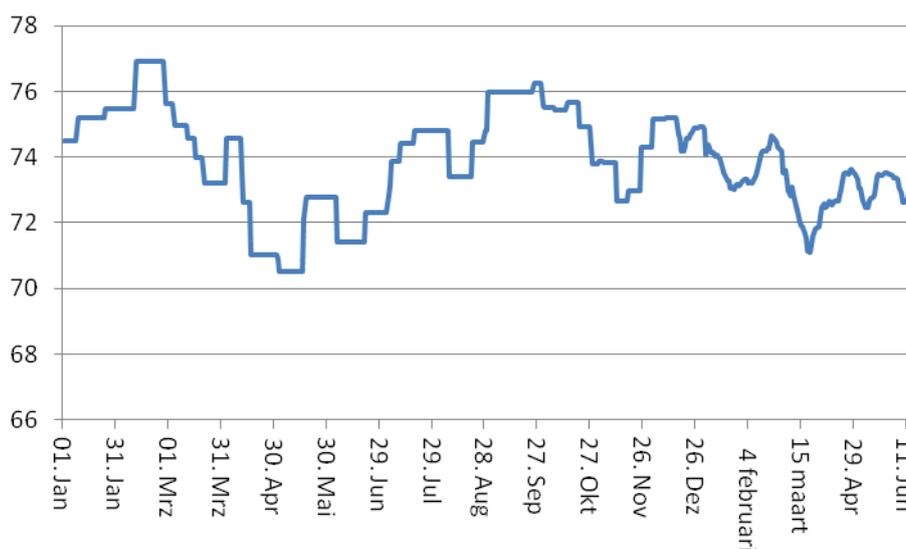
Appendice

Tableau 5 : transport de conteneurs sur le Rhin traditionnel par mois et par degré de chargement

		Nombre de conteneurs	EVP	Poids des marchandises dans les conteneurs (t)	Part des conteneurs vides / chargés (%) - Nombre	Part des conteneurs vides / chargés (%) - EVP
Janvier	Vide	38.054,00	58.679,50	0	33,7	33,8
	Chargé	74.715,00	115.013,75	1.261.371,00	66,3	66,2
	Total	112.769,00	173.693,25	1.261.371,00		
Février	Vide	34.138,00	52.747,50	0	30,8	30,6
	Chargé	76.878,00	119.472,50	1.264.279,00	69,2	69,4
	Total	111.016,00	172.220,00	1.264.279,00		
Mars	Vide	39.313,00	62.061,25	0	32,6	33,2
	Chargé	81.212,00	125.108,00	1.354.336,00	67,4	66,8
	Total	120.525,00	187.169,25	1.354.336,00		
Avril	Vide	38.234,00	60.193,00	0	33,2	33,7
	Chargé	76.813,00	118.495,75	1.311.228,00	66,8	66,3
	Total	115.047,00	178.688,75	1.311.228,00		
Mai	Vide	40.467,00	63.966,00	0	33,0	33,7
	Chargé	82.127,00	126.120,75	1.378.302,00	67,0	66,3
	Total	122.594,00	190.086,75	1.378.302,00		
Juin	Vide	40.703,00	63.652,00	0	34,4	34,7
	Chargé	77.631,00	119.715,75	1.328.385,00	65,6	65,3
	Total	118.334,00	183.367,75	1.328.385,00		
Premier semestre 2014	Vide	230.909,00	361.299,25	0	33,0	33,3
	Chargé	469.376,00	723.926,50	7.897.901,00	67,0	66,7
	Total	700.285,00	1.085.225,75	7.897.901,00		

Source : calculs de la CCNR sur la base de données de l'Office fédéral allemand des statistiques (Destatis).

Figure 15 : évolution des prix du fioul entre le début de l'année 2013 et mi-2014 *



Source : CBRB (par 100 litres, hors TVA et frais CDNI)

Tableau 6 : quantités transportées sur le Rhin traditionnel au premier semestre de l'année 2014

Segment de marchandises	Quantités transportées (Millions de tonnes)	Taux de variation du volume en %
Produits agricoles et sylvicoles	5,5	-11,5%
Produits alimentaires et fourragers	3,5	+5%
Minerais	16,7	+16,8%
Métaux	5,7	+6%
Sables, terres et matériaux de construction	12,8	+6%
Charbon	16	-7%
Produits pétroliers	13,7	-13%
Produits chimiques	10,7	+2,6%
Conteneurs	7,9	+2,6%
Autres marchandises *	3,2	+/- 0 %
Total	95,7	-0,5 %

Source : calculs de la CCNR sur la base de données de Destatis Nd = données non disponibles

* En raison de changements dans la nomenclature statistique, les données incluent aussi d'importants segments tels que la ferraille d'acier.

Pour des raisons statistiques (nouvelle classification des marchandises NST / R), une mention distincte de cette catégorie n'est plus possible.

Prévisions pour 2015

Secteur	Production / importations	Part du trafic total	Impact prévisible sur la demande de transport (par rapport à l'année précédente)
Produits agricoles, alimentaires et fourragers	La tendance à la hausse de ces dernières années devrait se poursuivre	14 %	+
Charbon	Augmentation des quantités de charbon importées en raison de facteurs liés à l'économie énergétique et de la baisse des prix du charbon	25 %	+
Industrie sidérurgique : minerais	La production d'acier se trouve dans une phase de reprise	17 %	+
Industrie sidérurgique : métaux	La production d'acier se trouve dans une phase de reprise	8 %	+
Sables, terres et matériaux de construction	Légère augmentation	17 %	+
Autres marchandises (dont les conteneurs)	Croissance stable mais faible	20 %	+
Prévisions générales concernant l'évolution de la demande en navigation à cale sèche			+
Produits pétroliers	La chute des prix du pétrole devrait légèrement relancer le marché du pétrole	60 %	+
Chimie	Les prévisions de l'industrie chimique concernant le chiffre d'affaires tendent vers la baisse	40 %	0
Prévisions générales concernant l'évolution de la demande en navigation à cale citerne			+

Sources :

Eurofer

Euracoal

Verein deutscher

Kohleimporteure

Verband der chemischen

Industrie

CEFIC

Prévisions de la CCNR sur la base de l'évolution historique et de calculs

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

PROTOCOLE 11

Reconnaissance de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle à l'école de bateliers de Děčín (République tchèque) et adoption de l'arrangement administratif

Résolution

La Commission Centrale,

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

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

désireuse de contribuer à la mise en œuvre de la VISION 2018,

consciente que la reconnaissance de qualifications de matelot non rhénanes obtenues par formation professionnelle constitue une mesure visant à simplifier les obligations des professionnels et pouvant contribuer de façon significative au dynamisme économique du secteur,

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

reconnaît, sous réserve de l'entrée en vigueur de l'arrangement administratif annexé à la présente résolution, la validité sur le Rhin de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle suivante à :

**l'Ecole secondaire de la navigation et l'artisanat technique, Děčín VI
(Střední škola lodní dopravy a technických řemesel, Děčín VI)**
(Ci-après : Ecole de bateliers de Děčín)

attestée par

**le Diplôme de fin de formation (Vysvědčení o závěrečné zkoušce) délivré par l'Ecole
secondaire de la navigation et l'artisanat technique, Děčín VI**

**et le Contrat d'apprentissage (Výuční list) délivré par l'Ecole secondaire de la navigation et
l'artisanat technique, Děčín VI.**

adopte l'arrangement administratif joint et donne autorisation au Secrétaire général de signer

**l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot
obtenue par formation professionnelle, complétant l'Arrangement administratif relatif la
reconnaissance mutuelle des livrets
de service.**

Annexe

**Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle de la
qualification de matelot obtenue par formation professionnelle complétant
l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle
des livrets de service**

Préambule

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (ci-après la « CCNR »),

et

le Ministère des Transports de la République tchèque (ci-après « l'Administration contractante »),

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

conscients que la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle, en facilitant la libre circulation des membres d'équipage en Europe, fait partie des mesures permettant d'assurer une offre suffisante de main-d'œuvre,

constatant que cette reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle et attestée dans les livrets de service reconnus est un complément à la reconnaissance des temps de navigation et de l'aptitude physique et psychique,

constatant que des formations professionnelles de matelots permettent d'acquérir des compétences comparables,

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

conscients que la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelots obtenue par formation professionnelle constitue un processus évolutif compte tenu des travaux en cours,

souhaitant contribuer à la mise en œuvre du programme NAIADES II (2014-2020) qui vise à ce que le marché dispose d'une main-d'œuvre suffisante et qualifiée et dans l'attente d'une harmonisation plus large au niveau européen,

souhaitant contribuer à la mise en œuvre de la VISION 2018 qui vise à moderniser les formations et qualifications du personnel de la navigation et à renforcer l'attractivité des métiers de la navigation intérieure afin d'assurer une offre suffisante de main-d'œuvre, thème prioritaire de la présidence néerlandaise,

constatant que la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle doit s'accompagner de mécanismes de coopération administrative entre les autorités compétentes, pour notamment préciser les modalités d'inscription dans les livrets de service reconnus, pour permettre l'évolution des plans de formation, pour développer des pratiques communes et pour mettre en place des systèmes fiables d'échange d'informations,

constatant que l'Administration contractante a signé l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle des livrets de service,

vu le rapport de la délégation allemande du 7 juillet 2014,

vu la déclaration de l'Administration contractante du 9 juillet 2014 relative à l'acceptation d'une réciprocité de la reconnaissance des qualifications de matelot rhénanes obtenues par formation professionnelle,

vu le compte rendu de l'audition qui s'est tenue le 3 septembre 2014,

vu la proposition du Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle du 8 octobre 2014,

sont convenus de l'Arrangement qui suit :

Article 1^{er}

Autorités compétentes

Les autorités compétentes sont, d'une part, les autorités de l'Administration contractante de l'Etat qui procèdent à l'inscription de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle dans les livrets de service et, d'autre part, les autorités rhénanes compétentes conformément à l'Appendice 1 à l'Instruction de service n° 4.

Article 2

Reconnaissance mutuelle

1. La CCNR reconnaît la validité sur le Rhin de la qualification de **matelot**

obtenue par la formation professionnelle achevée avec succès à

l'Ecole secondaire de la navigation et l'artisanat technique, Děčín VI
(Střední škola lodní dopravy a technických řemesel, Děčín VI)
(Ci-après : Ecole de bateliers de Děčín)

attestée par

le Diplôme de fin de formation (Vysvědčení o závěrečné zkoušce) délivré par l'Ecole
secondaire de la navigation et l'artisanat technique, Děčín VI

et le Contrat d'apprentissage (Výuční list) délivré par l'Ecole secondaire de la navigation et
l'artisanat technique, Děčín VI.

La reconnaissance porte sur les formations professionnelles

- a) ayant débuté en septembre 2014 ou ultérieurement ;
- b) ayant débuté entre septembre 2009 et août 2014, si un temps de navigation d'au moins 180 jours a été effectué.

L'autorité compétente de l'Administration contractante, au sens de l'article 5 de l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle des livrets de service, précise dans le livret de service reconnu que la qualification « est reconnue conformément à l'article 3.02, chiffre 3, lettre a) du RPN ».

L'autorité compétente n'inscrit la mention qu'après s'être assurée

- par la vérification de l'original du diplôme de fin de formation, que la formation professionnelle a été achevée avec succès, et
- dans le cas de la lettre b, par la vérification de l'original du livret de service, qu'un temps de navigation d'au moins 180 jours a été effectué.

2. L'Administration contractante reconnaît la validité, sur les voies d'eau situées sur le territoire national de l'Etat dont elle relève, de la qualification de matelot obtenue par des formations et inscrite dans les livrets de service rhénans. Les organismes de formation rhénans dont le diplôme peut aboutir à une qualification au sens de l'article 3.02, chiffre 2, du RPN, figurent à l'Appendice 2 de l'Instruction de service n° 4.

Article 3

Échange d'informations

L'autorité compétente, au sens de l'article 5 de l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle des livrets de service qui a inscrit dans le livret de service reconnu la qualification de matelot obtenue par une formation professionnelle, communique à toute autre autorité compétente qui en fait la demande les informations sur la base desquelles a été effectuée cette inscription.

Article 4

Coopération

Les experts nationaux de la CCNR et de l'Administration contractante s'attachent, y compris par le biais de réunions communes si nécessaire, à atteindre notamment les objectifs suivants :

- contribuer à ce que les évolutions et adaptations réglementaires, qui seront nécessaires à l'avenir, soient concordantes dans les différentes réglementations ;
- discuter des difficultés d'application rencontrées, des infractions constatées et des réponses souhaitables à y apporter ;
- examiner et développer les procédures d'échange d'informations ;
- coordonner les mécanismes de contrôle entre les États ;
- comparer les modalités d'obtention des qualifications et progresser dans la reconnaissance mutuelle des qualifications.

La coopération est assurée dans une des langues de travail officielles de la CCNR.

Article 5

Secrétariat de l'Arrangement

Un Secrétariat de l'Arrangement (ci-après le « Secrétariat ») est institué. Il est assuré par le Secrétariat de la CCNR et est établi à Strasbourg. Ses tâches consistent notamment :

- à fournir l'aide logistique nécessaire à l'organisation des réunions communes visées à l'article 4,
- à faciliter l'échange d'informations entre l'Administration contractante et la CCNR ;
- à assurer la gestion d'une page spécifique du site internet de la CCNR sur laquelle les informations utiles à l'application de l'Arrangement pourront être consultées ;
- à entreprendre les autres tâches qui peuvent être nécessaires pour assurer la mise en œuvre de l'Arrangement.

Article 6

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

La CCNR et l'Administration contractante s'informent mutuellement, dès que possible et indépendamment des réunions communes, des modifications et développements qui sont envisagés pour leur réglementation. Elles se concertent avant de procéder à leur adoption, afin d'éviter qu'une modification remette en cause la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle. En cas de modification, elles transmettent sans délai la réglementation amendée au Secrétariat, en précisant sa date d'entrée en vigueur. Le Secrétariat assure la diffusion de ces informations auprès de la CCNR et l'Administration contractante.

Article 7

Fin de la reconnaissance mutuelle

1. Si la CCNR ou l'Administration contractante estime qu'une modification adoptée dans un des États concernés par l'Arrangement ou qu'une pratique de l'Administration contractante remet en cause la reconnaissance mutuelle, elle en avise sans délai le Secrétariat, qui transmet la communication à la CCNR et à l'Administration contractante.

Celles-ci s'efforcent de trouver une solution amiable pour maintenir la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot, obtenue par formation professionnelle. Une réunion commune pourra être convoquée à cet effet.

2. Si, au terme de la négociation, la CCNR ou l'Administration contractante reste convaincue que la reconnaissance mutuelle ne peut plus être maintenue sans causer un risque pour la sécurité de la navigation, elle pourra mettre fin à la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle. Cette décision prendra effet vis-à-vis de l'Administration contractante concernée douze mois après sa notification au Secrétariat.

Article 8

Amendements

La CCNR ou l'Administration contractante peut soumettre au Secrétariat des propositions d'amendement au présent Arrangement. La CCNR et l'Administration contractante transmettent au Secrétariat leur position et commentaires dans un délai de 2 mois suivant la notification de la proposition par le Secrétariat. Dans leur réponse, elles précisent notamment si elles souhaitent la convocation d'une réunion commune. L'amendement proposé est réputé approuvé en l'absence de réponse parvenue au Secrétariat à l'expiration du délai de 2 mois. L'amendement entrera en vigueur 60 jours après son approbation. Une version modifiée de l'Arrangement est transmise par le Secrétariat à la CCNR et à l'Administration contractante avant la date d'entrée en vigueur de l'amendement.

Article 9

Dispositions finales

1. Le présent Arrangement entrera en vigueur le 1^{er} décembre 2015. Il peut être dénoncé avec effet à la fin de l'année par une notification écrite adressée à l'autre Partie contractante six mois auparavant.

2. L'Arrangement ne constitue pas un traité ou accord international au sens du droit international public engageant la responsabilité internationale de l'Etat dont relève l'Administration contractante ou celle de comme organisation internationale. Il est conclu sans préjudice des droits et obligations résultant d'un quelconque accord international ou réglementation de l'Union européenne.

3. La CCNR réalise les versions allemande, française et néerlandaise, le Ministère des transports de la République tchèque réalise la version tchèque. Une version originale de l'Arrangement, dont les textes allemand, français, néerlandais et tchèque font également foi, est déposée auprès du Secrétariat de la CCNR et auprès du Ministère des transports de la République tchèque.

Fait à Strasbourg, le 4 décembre 2014

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

Katarína KOLENIČKOVÁ
Directrice du service de la navigation
Ministère des transports
de la République tchèque

**Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der durch
Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen
zur Ergänzung der Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige
Anerkennung der Schifferdienstbücher**

Präambel

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (im Folgenden „ZKR“)

und

das Ministerium für Verkehr der Tschechischen Republik (im Folgenden „Vertragsverwaltung“),

haben

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

in dem Bewusstsein, dass die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen durch die Erleichterung der Freizügigkeit der Besatzungsmitglieder in Europa zur Sicherstellung eines ausreichenden Angebots an Arbeitskräften beitragen kann,

in der Feststellung, dass diese gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen und in die anerkannten Schifferdienstbücher eingetragene Befähigung zum Matrosen eine Ergänzung zur Anerkennung der Fahrzeiten und der Tauglichkeit darstellt,

in der Feststellung, dass die Berufsausbildungen zum Matrosen zur Vermittlung vergleichbarer Kompetenzen geeignet sind,

unter erneuter Bekräftigung ihres Willens, einen Beitrag zur Integration und Entwicklung des europäischen Binnenschifffahrtsmarktes zu leisten,

in dem Bewusstsein, dass die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen in Anbetracht der laufenden Arbeiten ein evolutiver Prozess ist,

in dem Wunsch, zur Umsetzung des Programms NAIADES II (2014-2020) beizutragen, das darauf abzielt, eine ausreichende Versorgung des Marktes mit qualifizierten Arbeitskräften zu gewährleisten, bis eine weitergehende Harmonisierung auf europäischer Ebene erreicht ist,

in dem Wunsch, zur Umsetzung der VISION 2018 beizutragen, die darauf abzielt, die Ausbildungen und Qualifikationen des Schifffahrtspersonals zu modernisieren und die Attraktivität der Schifffahrtsberufe zu erhöhen, um ein ausreichendes Angebot an Arbeitskräften sicherzustellen, ein Anliegen, das für die niederländische Präsidentschaft hohe Priorität hat,

in der Feststellung, dass die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen an Mechanismen der Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden zu koppeln ist, um insbesondere die Modalitäten der Eintragung in die anerkannten Schifferdienstbücher zu klären, die Weiterentwicklung der Ausbildungspläne zu gewährleisten, gemeinsame Praktiken zu entwickeln und zuverlässige Systeme für den Informationsaustausch einzurichten,

in der Feststellung, dass die Vertragsverwaltung die Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher unterzeichnet hat,

unter Bezugnahme auf den Bericht der deutschen Delegation vom 7. Juli 2014,

unter Bezugnahme auf die Erklärung der Vertragsverwaltung vom 9. Juli 2014 zur Akzeptanz der Gegenseitigkeit der Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen rheinischen Befähigungen zum Matrosen,

unter Bezugnahme auf die Niederschrift der Anhörung vom 3. September 2014,

unter Bezugnahme auf den Vorschlag des Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen vom 8. Oktober 2014,

die folgende Vereinbarung getroffen:

Artikel 1

Zuständige Behörden

Die zuständigen Behörden sind einerseits die zuständige Behörde der Vertragsverwaltung, die die Eintragung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen in die Schifferdienstbücher vornimmt, und andererseits die zuständigen rheinischen Behörden gemäß Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 4.

Artikel 2

Gegenseitige Anerkennung

1. Die ZKR anerkennt auf dem Rhein die Gültigkeit der Befähigung zum

Matrosen

erworben durch die erfolgreich abgeschlossene Berufsausbildung an der

Mittelschule für Schifffahrt und technisches Handwerk, Děčín VI
(Střední škola lodní dopravy a technických řemesel, Děčín VI)
(im Folgenden „Schifferschule Děčín“)

bescheinigt durch

das Abschlussprüfungszeugnis (Vysvědčení o závěrečné zkoušce) ausgestellt durch die
Mittelschule für Schifffahrt und technisches Handwerk, Děčín VI

und den Lehrbrief (Výuční list) ausgestellt durch die Mittelschule für Schifffahrt und
technisches Handwerk, Děčín VI.

Die Anerkennung gilt hinsichtlich Berufsausbildungen, die

- a) im September 2014 oder später begonnen worden sind;
- b) von September 2009 bis August 2014 begonnen worden sind, wenn mindestens eine Fahrzeit von 180 Tagen absolviert wurde.

Die zuständige Behörde der Vertragsverwaltung im Sinne des Artikels 5 der Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher vermerkt im anerkannten Schifferdienstbuch, dass die Befähigung „gemäß § 3.02 Nummer 3 Buchstabe a RheinSchPersV anerkannt“ ist.

Die zuständige Behörde nimmt die Eintragung nur vor, nachdem sie

- den erfolgreichen Abschluss der Berufsausbildung durch Augenscheinnahme des Originals des Abschlussprüfungszeugnisses und des Lehrbriefes und
- im Falle des Buchstaben b die Absolvierung von mindestens 180 Fahrzeit durch Inaugenscheinnahme des Originals des Schifferdienstbuches geprüft hat.

2. Die Vertragsverwaltung anerkennt die Gültigkeit der durch Berufsausbildung erworbenen und in die rheinischen Schifferdienstbücher eingetragenen Berufsbefähigungen zum Matrosen auf den Wasserstraßen, die im Hoheitsgebiet ihres Staates liegen. Die rheinischen Ausbildungsstätten, deren Abschluss zu einer Befähigung im Sinne des § 3.02 Nr. 2 RheinSchPersV führen kann, sind im Anhang 2 zur Dienstanweisung Nr. 4 aufgeführt.

Artikel 3

Informationsaustausch

Die im Sinne des Artikels 5 der Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher zuständige Behörde, die die durch Berufsausbildung erworbene Befähigung zum Matrosen in das anerkannte Schifferdienstbuch eingetragen hat, erteilt jeder anderen zuständigen Behörde auf Verlangen die dieser Eintragung zugrundeliegenden Informationen.

Artikel 4

Zusammenarbeit

Die nationalen Experten der ZKR und der Vertragsverwaltung fördern, soweit sachdienlich auch durch gemeinsame Sitzungen, insbesondere die folgenden Ziele:

- Beitrag zur übereinstimmenden Gestaltung der verschiedenen geltenden Vorschriften im Zuge künftig erforderlicher Entwicklungen und Anpassungen der Vorschriften;
- Erörterung von Schwierigkeiten bei der Umsetzung, von Verstößen und von wünschenswerten Abhilfemaßnahmen;
- Prüfung und Entwicklung von Verfahren zum Informationsaustausch;
- Koordination der Kontrollmechanismen zwischen den Staaten;
- Vergleich der Modalitäten für den Erwerb der Befähigungen und Vorantreibung der gegenseitigen Anerkennung der Befähigungen.

Die Zusammenarbeit findet in einer der offiziellen Arbeitssprachen der ZKR statt.

Artikel 5

Vereinbarungssekretariat

Ein Vereinbarungssekretariat (im Folgenden „Sekretariat“) wird eingerichtet. Es wird vom Sekretariat der ZKR in Straßburg geführt. Es hat insbesondere die folgenden Aufgaben:

- logistische Unterstützung bei der Organisation der in Artikel 4 vorgesehenen gemeinsamen Sitzungen;
- Förderung des Informationsaustauschs zwischen der Vertragsverwaltung und der ZKR;
- Verwaltung einer Seite der ZKR-Website, auf der nützliche Informationen zur Anwendung der Vereinbarung abrufbar sind;
- Übernahme weiterer Aufgaben, die für die Sicherstellung der Umsetzung der Vereinbarung notwendig sein könnten.

Artikel 6

Informations- und Abstimmungspflicht bei Änderungen der jeweils geltenden Vorschriften

Die ZKR und die Vertragsverwaltung informieren einander sobald wie möglich und unabhängig von den gemeinsamen Sitzungen über Änderungen und Entwicklungen, die in Bezug auf die bei ihnen geltenden Vorschriften geplant sind. Bevor Änderungen zur Beschlussfassung kommen, stimmen sich die Parteien untereinander ab, um zu vermeiden, dass durch eine Änderung die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen in Frage gestellt wird. Sofern eine Vorschrift geändert wird, ist die geänderte Fassung der Vorschrift unter Angabe des Zeitpunkts ihres Inkrafttretens unverzüglich an das Sekretariat zu übermitteln. Das Sekretariat wird beauftragt, diese Informationen an die ZKR und die Vertragsverwaltung weiterzuleiten.

Artikel 7

Ende der gegenseitigen Anerkennung

1. Sofern eine der Parteien zur Auffassung gelangt, dass aufgrund einer Vorschriftenänderung oder der Vorgehensweise einer Verwaltung die gegenseitige Anerkennung in Frage gestellt ist, hat sie dies dem Sekretariat unverzüglich mitzuteilen, welches die Information an die ZKR und die Vertragsverwaltung weiterleitet.

Die Parteien bemühen sich zur Aufrechterhaltung der gegenseitigen Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen eine einvernehmliche Lösung zu finden. Hierzu kann eine gemeinsame Sitzung einberufen werden.

2. Wenn nach Abschluss der Verhandlungen die ZKR oder die Vertragsverwaltung nach wie vor der Überzeugung ist, dass die gegenseitige Anerkennung ohne Gefährdung der Sicherheit in der Binnenschifffahrt nicht aufrechterhalten werden kann, kann die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigungen zum Matrosen beendet werden. Diese Entscheidung wird zwölf Monate nach Zustellung an das Sekretariat wirksam.

Artikel 8

Änderungen

Die ZKR oder die Vertragsverwaltung kann dem Sekretariat Vorschläge zur Änderung dieser Vereinbarung unterbreiten. Die ZKR und die Vertragsverwaltung übermitteln dem Sekretariat innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntmachung des Vorschlags durch das Sekretariat ihre Stellungnahmen und Kommentare. In ihrer Antwort geben sie auch an, ob sie die Einberufung einer gemeinsamen Sitzung wünschen. Geht innerhalb dieser zweimonatigen Frist im Sekretariat keine Antwort ein, gilt die vorgeschlagene Änderung als genehmigt. Die Änderung tritt 60 Tage nach ihrer Genehmigung in Kraft. Das Sekretariat übermittelt vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung der ZKR und der Vertragsverwaltung eine abgeänderte Fassung der Vereinbarung.

Artikel 9

Schlussbestimmungen

1. Diese Vereinbarung tritt am 1. Dezember 2015 in Kraft. Sie kann durch schriftliche Mitteilung an die jeweils andere Vertragspartei mit einer Frist von sechs Monaten zum Jahresende gekündigt werden.

2. Die Vereinbarung ist kein internationaler Vertrag oder internationales Abkommen im völkerrechtlichen Sinne und begründet für den Staat, dem die Vertragsverwaltung zugehört, oder für die ZKR als internationale Organisation keine völkerrechtlichen Verpflichtungen. Sie berührt keine Rechte und Pflichten, die aus anderen internationalen Vereinbarungen oder EU-Regelwerken resultieren.

3. Die ZKR fertigt die deutsche, die französische und die niederländische Sprachfassung, das Ministerium für Verkehr der Tschechischen Republik die tschechische Sprachfassung. Je eine Urschrift der Vereinbarung, deren deutscher, französischer, niederländischer und tschechischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist, wird beim Sekretariat der ZKR und beim Ministerium für Verkehr der Tschechischen Republik hinterlegt.

Geschehen zu Straßburg am 4. Dezember 2014

Hans VAN DER WERF
Generalsekretär
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Katarína KOLENIČKOVÁ
Direktorin der Schifffahrtsabteilung
Ministerium für Verkehr
der Tschechischen Republik

**Administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse
erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen
beroepsbekwaamheden matroos
in aanvulling op de administratieve overeenstemming over de samenwerking
voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes**

Preamble

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (hierna de “CCR”),

en

het Ministerie van Vervoer van de Tsjechische Republiek (hierna de “administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming”),

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

wetende dat de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos het vrije verkeer van de bemanningsleden in Europa vereenvoudigt en om deze reden deel uitmaakt van de maatregelen die een voldoende arbeidsaanbod kunnen garanderen,

vaststellend dat de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos die zijn ingeschreven in de erkende dienstboekjes, een aanvulling is op de erkenning van de vaartijden en de lichamelijke en geestelijke geschiktheid,

vaststellend dat de schoolopleidingen tot matroos de verkrijging van vergelijkbare beroepsbekwaamheden mogelijk maken,

gelet op hun wens te blijven bijdragen aan de integratie en de ontwikkeling van de Europese binnenvaartmarkt,

beseffend dat de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos in het licht van de lopende werkzaamheden een evolutief proces is,

in de wens bij te dragen aan de uitvoering van het programma NAIADES II (2014-2020), dat beoogt te garanderen dat de markt over een voldoende en gekwalificeerd arbeidsaanbod beschikt, en in afwachting van een bredere harmonisatie op Europees niveau,

in de wens bij te dragen aan de uitvoering van de VISIE 2018, die beoogt de opleidingen en de bekwaamheden van het binnenvaartpersoneel te moderniseren en de attractiviteit van de binnenvaartberoepen te versterken teneinde een voldoende arbeidsaanbod tot stand te brengen, hetgeen een prioritair thema van het Nederlandse voorzitterschap is,

vaststellend dat de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos gekoppeld moet worden aan samenwerkingsmechanismen tussen de bevoegde instanties, teneinde in het bijzonder de modaliteiten voor de aantekeningen in de erkende dienstboekjes te preciseren en de ontwikkeling van opleidingsplannen mogelijk te maken, gemeenschappelijke praktijken te ontwikkelen en betrouwbare systemen voor de informatie-uitwisseling tot stand te brengen,

constaterend dat de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming de administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes heeft ondertekend,

gezien het rapport van de Duitse delegatie van 7 juli 2014,

gezien de verklaring van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming van 9 juli 2014 houdende de aanvaarding van wederzijdsheid inzake de erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen Rijnberoepsbekwaamheden matroos,

gezien het verslag van de hoorzitting die is gehouden op 3 september 2014,

gezien het voorstel van het Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding van 8 oktober 2014,

hebben de volgende overeenstemming gesloten:

Artikel 1

Bevoegde autoriteiten

De bevoegde autoriteiten zijn enerzijds de bevoegde autoriteiten van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming die overgaan tot de inschrijving van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos in de dienstboekjes en anderzijds de bevoegde Rijnvaartautoriteiten overeenkomstig aanhangsel 1 bij dienstinstructie nr. 4.

Artikel 2

Wederzijdse erkenning

1. De CCR erkent de geldigheid op de Rijn van de beroepsbekwaamheid

matroos

die door middel van de onderstaande met goed gevolg doorlopen schoolopleiding is verkregen:

**Middelbare schippers- en technische ambachtsschool, Děčín VI
(Střední škola lodní dopravy a technických řemesel, Děčín VI)**
(hierna de schippersschool in Děčín)

aangetoond door

**het einddiploma (Vysvědčení o závěrečné zkoušce) afgegeven door de Middelbare schippers-
en technische ambachtsschool, Děčín VI**

**en de leerovereenkomst (Výuční list) afgegeven door de Middelbare schippers- en technische
ambachtsschool, Děčín VI.**

De erkenning betreft de schoolopleidingen

- a) die in september 2014 of later zijn aangevangen;
- b) die van september 2009 tot en met augustus 2014 zijn aangevangen, voor zover een vaartijd van ten minste 180 dagen is volbracht.

De bevoegde autoriteit van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming in de zin van artikel 5 van de administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes, vermeldt in het erkende dienstboekje dat de beroepsbekwaamheid wordt erkend "conform artikel 3.02, derde lid, onder a, van het RSP".

De bevoegde autoriteit gaat uitsluitend tot de bedoelde inschrijving over

- na aan de hand van het originele eindexamen gecontroleerd te hebben dat de schoolopleiding met goed gevolg is doorlopen, en
- in het geval bedoeld onder b, na aan de hand van het originele dienstboekje gecontroleerd te hebben dat een vaartijd van ten minste 180 dagen is volbracht.

2. De administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming erkent de geldigheid op de waterwegen die gelegen zijn op het nationale grondgebied van haar staat, van de door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos die zijn ingeschreven in de Rijndienstboekjes. De Rijnopleidingsinstituten waarvan het diploma kan leiden tot een beroepsbekwaamheid in de zin van artikel 3.02, tweede lid, van het RSP, staan vermeld in aanhangsel 2 bij dienstinstructie nr. 4.

Artikel 3

Uitwisseling van gegevens

De bevoegde autoriteit in de zin van artikel 5 van de administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes die de door middel van een schoolopleiding verkregen beroepsbekwaamheid matroos in het erkende dienstboekje heeft ingeschreven, verstrekt aan elke andere bevoegde autoriteit die daartoe een verzoek indient, de informatie die aan basis van de bedoelde inschrijving heeft gestaan.

Artikel 4

Samenwerking

De nationale deskundigen van de CCR en van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming streven, indien nodig door de organisatie van gemeenschappelijke vergaderingen, naar de verwezenlijking van met name de onderstaande doelstellingen:

- bijdrage aan de onderlinge afstemming in de verschillende regelgevingen van de reglementaire ontwikkelingen en aanpassingen die in de toekomst nodig blijken te zijn;
- overleg over de vastgestelde moeilijkheden bij de uitvoering en overtredingen, alsmede het zoeken naar oplossingen voor zover nodig;
- beoordeling en ontwikkeling van procedures voor de uitwisseling van gegevens;
- coördinatie van de controlemechanismen tussen de staten;
- vergelijking van de modaliteiten voor het verkrijgen van de bekwaamheden en boeken van vooruitgang op het vlak van de wederzijdse erkenning van bekwaamheden.

De samenwerking vindt plaats in een van de officiële werktalen van de CCR.

Artikel 5

Secretariaat van de overeenstemming

Er wordt een secretariaat van de overeenstemming (hierna het "secretariaat") ingesteld. Dit secretariaat wordt waargenomen door het secretariaat van de CCR en is gevestigd in Straatsburg. De taken van dit secretariaat zijn:

- het bieden van de logistieke ondersteuning die nodig is voor de organisatie van de gemeenschappelijke vergaderingen zoals bedoeld in artikel 4;
- het bieden van ondersteuning bij de uitwisseling van gegevens tussen de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming en de CCR;
- het beheren van een specifieke webpagina op de internetsite van de CCR waar informatie ter beschikking wordt gesteld die van belang is voor de tenuitvoerlegging van de overeenstemming;
- de uitvoering van alle overige taken die nodig kunnen zijn om de uitvoering van de overeenstemming te waarborgen.

Artikel 6

Informatie- en afstemmingsplicht in geval van wijziging van de regelgeving

De CCR en de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming informeren elkaar zo snel mogelijk en onafhankelijk van de gemeenschappelijke bijeenkomsten, over wijzigingen en ontwikkelingen die hun regelgevingen betreffen. Alvorens over te gaan tot een besluit, vindt er een onderlinge afstemming plaats om te vermijden dat een wijziging de wederzijdse erkenning van de door schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos in het geding zou brengen. In voorkomend geval brengen zij onverwijld de gewijzigde regelgeving ter kennis aan het secretariaat, met vermelding van de datum van inwerkingtreding. Het secretariaat zorgt ervoor dat deze informatie aan de CCR en aan de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming wordt doorgegeven.

Artikel 7

Einde van de wederzijdse erkenning

1. Wanneer de CCR of de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming van mening is dat ten gevolge van een wijziging in één van de staten die betrokken is bij de overeenstemming of van een praktijk van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming niet meer voldaan is aan de voorwaarden voor de wederzijdse erkenning, stelt de desbetreffende partij het secretariaat daarvan onverwijld op de hoogte. Het secretariaat deelt dit aan de CCR en aan de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming mee, die al het mogelijke in het werk zullen stellen een minnelijke schikking te bewerkstelligen, zodat de wederzijdse erkenning van de door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos kan worden gehandhaafd. Hiervoor zou een gemeenschappelijke vergadering kunnen worden belegd.

2. Mocht de CCR of de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming na het overleg nog steeds van mening zijn dat de wederzijdse erkenning niet meer zonder aantasting van de veiligheid van de scheepvaart kan worden gehandhaafd, kan zij de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos opzeggen. Dit besluit wordt twaalf maanden na kennisgeving aan het secretariaat van kracht.

Artikel 8

Wijzigingen

De CCR of de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming kunnen het secretariaat wijzigingsvoorstellen voor de overeenstemming doen toekomen. De CCR en de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming delen het secretariaat hun standpunt en opmerkingen binnen een termijn van twee maanden na de bekendmaking van het voorstel door het secretariaat mee. In hun antwoord geven zij met name te kennen of zij een gemeenschappelijke vergadering wensen bijeen te roepen. Wanneer binnen deze termijn van twee maanden geen antwoord door het secretariaat ontvangen is, zal dit als een instemming met het voorstel worden beschouwd. De wijziging wordt zestig dagen na de goedkeuring van kracht. Het secretariaat verstrekt de CCR en de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming vóór het van kracht worden van de wijziging een gewijzigde versie van de overeenstemming.

Artikel 9

Slotbepalingen

1. De onderhavige overeenstemming treedt op 1 december 2015 in werking. De overeenstemming kan met ingang van het einde van het jaar worden opgezegd door middel van een schriftelijke kennisgeving die zes maanden voor de beëindiging aan de andere partij bij de overeenstemming wordt gestuurd.
2. Deze overeenstemming is geen internationaal verdrag of internationale overeenkomst in de zin van het internationaal publiekrecht, die voor de staat van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming of voor de CCR als internationale organisatie internationale verplichtingen met zich meebrengt. De overeenstemming wordt gesloten zonder afbreuk te doen aan de rechten en plichten die voortvloeien uit om het even welke internationale overeenkomst of regelgeving van de Europese Unie.
3. De Duitse, Franse en Nederlandse versies worden door de CCR en de Tsjechische versie wordt door het Ministerie van Vervoer van de Tsjechische Republiek opgesteld. Een oorspronkelijke versie van de overeenstemming, waarvan de Duitse, Franse, Nederlandse en Tsjechische teksten gelijkelijk authentiek zijn, wordt bij het secretariaat van de CCR en bij het Ministerie van Vervoer van de Tsjechische Republiek neergelegd.

Gedaan te Straatsburg, op 4 december 2014

Hans VAN DER WERF
Secretaris-generaal
van de
Centrale Commissie voor de Rijnvaart

Katarina KOLENICKOVA
Directrice van de afdeling scheepvaart
Ministerie van Vervoer
van de Tsjechische Republiek

**Dohoda o vzájemném uznávání kvalifikace lodníků získané absolvováním
odborného vzdělání
jako doplnění dohody o vzájemném uznávání plaveckých služebních knížek**

Preamble

Centrální komise pro rýnskou plavbu (dále jako „ZKR“)

a

Ministerstvo dopravy České republiky (dále jako „smluvní správní orgán“),

ve snaze o zjednodušení povinností provozovatelů živnosti ve vnitrozemské plavbě a usnadnění svobodného pohybu členů posádky,

při vědomí, že vzájemné uznání kvalifikace lodníků získané absolvováním odborného vzdělání může díky usnadnění svobodného pohybu členů posádky v Evropě přispět k zajištění dostatečné nabídky pracovních sil,

s konstatováním, že toto vzájemné uznání kvalifikace lodníků získané absolvováním odborného vzdělání a zapsané do uznávané plavecké služební knížky je doplňkem k uznávání doby plavby a způsobilosti,

s konstatováním, že odborné vzdělání v oboru lodníků je způsobilé k získání srovnatelných kompetencí,

na opakované stvrzení své vůle přispět k integraci a rozvoji evropské vnitrozemské plavby,

s vědomím, že vzájemné uznání kvalifikace lodníků získané absolvováním odborného vzdělání je s přihlédnutím k probíhajícím pracím vývojový proces,

s přáním přispět k realizaci programu NAIADES II (2014-2020), jehož cílem je zajistit dostatečné zásobování trhu kvalifikovanými pracovními silami do doby, kdy bude dosaženo vysoké míry harmonizace na evropské úrovni,

s přáním přispět k realizaci programu VIZE 2018, jehož cílem je modernizovat vzdělávání a kvalifikace personálu ve vnitrozemské plavbě a zvýšit atraktivitu lodnického povolání pro zajištění dostatečné nabídky pracovních sil, přičemž tento úkol má během nizozemského předsednictví vysokou prioritu,

s konstatováním, že vzájemné uznávání kvalifikace lodníků získané absolvováním odborného vzdělání je nutno navázat na mechanismy spolupráce mezi příslušnými úřady, aby byl zejména vyjasněn způsob zápisu do uznávaných plaveckých služebních knížek, zajištěn další rozvoj vzdělávacích plánů, vytvořeny společné postupy a spolehlivé systémy výměny informací,

s konstatováním, že smluvní správní orgán podepsal Správní dohodu o vzájemném uznávání plaveckých služebních knížek,

s odvoláním na zprávu německé delegace ze 7. července 2014,

s odvoláním na prohlášení smluvního správního orgánu z 9. července 2014, jež akceptuje vzájemnost uznávání rýnských kvalifikací „Matrose“ získaných absolvováním odborného vzdělání,

s odvoláním na zápis ze slyšení ze dne 3. září 2014,

s odvoláním na návrh výboru pro otázky z oblasti sociální, pracovní a vzdělávací z 8. října 2014,

uzavírají následující dohodu:

Článek 1

Příslušné úřady

Příslušnými úřady jsou na jedné straně příslušný úřad smluvního správního orgánu, který provede zápis kvalifikace lodník získané absolvováním odborného vzdělání do plaveckých služebních knížek, a současně rýnské úřady dle přílohy 1 ke služebnímu pokynu č. 4.

Článek 2

Vzájemné uznávání

1. ZKR uznává na Rýně platnost kvalifikace

lodník

získanou úspěšně absolvovaným odborným vzděláním

na

**Střední škole lodní dopravy a technických řemesel, Děčín VI,
(dále jako Škola lodní dopravy Děčín)**

potvrzenou

**Vysvědčením o závěrečné zkoušce (bez výučního listu neplatné) vystaveným Střední školou
lodní dopravy a technických řemesel, Děčín VI**

a

**Výučním listem (bez vysvědčení o závěrečné zkoušce neplatný), vystaveným Střední školou
lodní dopravy a technických řemesel, Děčín VI**

Uznání se týká odborného vzdělání, které

- a) bylo zahájeno v září 2014 nebo později;
- b) bylo zahájeno od září 2009 do srpna 2014, pokud byla absolvována doba plavby v trvání 180 dní.

Kvalifikaci zapíše příslušný úřad smluvního správního orgánu ve smyslu článku 5 Dohody o vzájemném uznávání plaveckých služebních knížek do uznávané plavecké služební knížky s poznámkou, že kvalifikace je „uznána dle § 3.02 číslo 3 písmeno a RheinSchPersV.“

Příslušný úřad provede zápis až po kontrole

- úspěšného ukončení odborného vzdělání nahlédnutím do originálu vysvědčení o závěrečné zkoušce a výučního listu a
- v případě písmene b absolvování minimálně 180 dní doby plavby nahlédnutím do originálu plavecké služební knížky.

2. Smluvní správní orgán uznává platnost kvalifikace „Matrose“ získané absolvováním odborného vzdělání a zapsané do rýnských plaveckých služebních knížek na vodních cestách, které se nachází na výsoštném území jeho státu. „Seznam odborných škol, které jsou považovány za odborné školy lodní dopravy ve smyslu § 3.02 č. 2 RheinSchPersV“ je uveden v příloze 2 ke služebnímu pokynu č. 4.

Článek 3

Výměna informací

Úřad příslušný ve smyslu článku 5 Dohody o vzájemném uznávání plaveckých služebních knížek, který zapsal do uznávané plavecké služební knížky kvalifikaci lodník získanou odborným vzděláním, sdělí každému jinému příslušnému úřadu na vyžádání informace, na kterých se tento zápis zakládá.

Článek 4

Spolupráce

Národní odborníci ZKR a smluvního správního orgánu, podporují, je-li to účelné i formou společných zasedání, zejména tyto cíle:

- příspěvek k harmonizované podobě různých platných předpisů v rámci dalšího rozvoje a úprav předpisů nezbytných v budoucnosti;
- jednání o problémech při realizaci, porušování a o požadovaných nápravných opatřeních;
- kontrola a rozvoj postupů pro výměnu informací;
- koordinování kontrolních mechanismů mezi zeměmi;
- porovnání způsobů získání kvalifikací a podpora vzájemného uznávání kvalifikací.

Spolupráce bude probíhat v oficiálních pracovních jazycích ZKR.

Článek 5

Sekretariát dohody

Zřizuje se sekretariát dohody (dále „sekretariát“). Bude veden sekretariátem ZKR ve Štrasburku. Má zejména následující úkoly:

- logistickou podporu při organizaci společných zasedání zamýšlených podle článku 4;
- podpora výměny informací mezi smluvním správním orgánem a ZKR;
- správa jedné stránky webových stránek ZKR, na které jsou k dispozici užitečné informace k implementaci dohody;
- převzetí dalších úkolů, které by mohly být nutné pro zajištění bezproblémového fungování dohody.

Článek 6

Povinnost informování a odsouhlasení v případě změn aktuálně platných předpisů

ZKR a smluvní správní orgán se co nejdříve a nezávisle na společných zasedáních navzájem informují o změnách a inovacích, které jsou plánovány ve vztahu k předpisům u nich platným. Dříve než budou změny definitivně formulovány, smluvní strany se navzájem konzultují, aby se zabránilo tomu, že by změnou mohlo být zpochybněno vzájemné uznávání kvalifikace lodníků získané absolvováním odborného vzdělání. Pokud dojde k změně předpisu, pak je třeba změněné znění předpisu s udáním data nabytí účinnosti bezodkladně předat sekretariátu. Sekretariát je pověřen, tyto informace předat ZKR a smluvnímu správnímu orgánu.

Článek 7

Konec vzájemného uznávání

1. Pokud jedna ze smluvních stran dojde k názoru, že je z důvodu změny předpisů nebo postupu některého ze správních orgánů vzájemné uznávání zpochybněno, oznámí tuto skutečnost neprodleně sekretariátu, který tuto informaci předá ZKR a smluvnímu správnímu orgánu.

Smluvní strany se vynasnaží k zachování vzájemného uznávání kvalifikace lodníků získané absolvováním odborného vzdělání nalézt řešení dohodou. Za tímto účelem může být svoláno společné zasedání

2. Jestliže budou po ukončení jednání jukr nebo příslušný orgán státní správy, který uzavřel tuto dohodu, nadále přesvědčeny, že vzájemné uznávání nemůže být zachováno bez ohrožení bezpečnosti vnitrozemské plavby, může být vzájemné uznávání kvalifikace lodníků získané absolvováním odborného vzdělání ukončeno. Toto rozhodnutí nabývá účinnosti dvanáct měsíců po doručení sekretariátu.

Článek 8

Změny

ZKR nebo smluvní správní orgán mohou sekretariátu předkládat návrhy na změnu této dohody. ZKR a smluvní správní orgány předají sekretariátu během dvou měsíců po oznámení návrhu sekretariátem svá stanoviska a komentáře. Ve svých odpovědích také uvedou, zda si přejí svolání společného zasedání. Pokud během této dvouměsíční lhůty sekretariát neobdrží žádnou odpověď, je navržená změna považována za schválenou. Změna nabývá účinnosti 60 dnů po jejím schválení. Před datem nabytí účinnosti změny sekretariát předá ZKR a smluvnímu správnímu orgánu pozměněné znění dohody.

Článek 9

Závěrečná ustanovení

1. Tato dohoda nabývá účinnosti 1. prosince 2015. Dohodu lze vypovědět písemným sdělením druhé smluvní straně ve lhůtě šesti měsíců ke konci roku.
2. Dohoda není mezinárodní smlouvou nebo mezinárodní úmluvou ve smyslu veřejného mezinárodního práva a pro stát, k němuž přináleží smluvní správní orgán, ani pro ZKR jako mezinárodní organizaci nezakládá žádné mezinárodně právní závazky. Nedotýká se žádných práv a povinností vyplývajících z jiných mezinárodních dohod nebo předpisů EU.
3. ZKR vyhotoví originály v německém, francouzském a holandském jazyce+ Ministerstvo dopravy ČR vyhotoví originál dohody v českém jazyce. Jeden originál dohody, jehož francouzské, německé, holandské a české znění je rovnocenně závazné, bude uložen v sekretariátu ZKR a jeden na Ministerstvu dopravy České republiky.

Štrasburk, dne 4. prosince 2014

Hans VAN DER WERF
Generální sekretář
Centrální komise pro rýnskou plavbu

Mgr. Katarína KOLENIČKOVÁ
Ředitelka odboru plavby
Ministerstvo dopravy
České republiky

PROTOCOLE 12

Reconnaissance de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle à l'école de bateliers CERONAV (Roumanie) et adoption de l'arrangement administratif

Résolution

La Commission Centrale,

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

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

désireuse de contribuer à la mise en œuvre de la VISION 2018,

consciente que la reconnaissance de qualifications de matelot non rhénanes obtenues par formation professionnelle constitue une mesure visant à simplifier les obligations des professionnels et pouvant contribuer de façon significative au dynamisme économique du secteur,

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

reconnaît, sous réserve de l'entrée en vigueur de l'arrangement administratif annexé à la présente résolution, la validité sur le Rhin de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle suivante au :

Centre roumain de formation maritime (Centrul Român Pregătirea și Perfectionarea Personalului din Transporturi Navale / Romanian Maritime Training Centre)
(Ci-après : Ecole de bateliers CERONAV)

attestée par

le Certificat d'achèvement de cours de qualification pour matelot (certificat de absolvire a cursului de calificare marinar) délivré par CERONAV

et

le Document d'attestation de l'Autorité navale roumaine de qualification de matelot (marinar fluvial)

adopte l'arrangement administratif joint et donne autorisation au Secrétaire général de signer

l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle, complétant l'Arrangement administratif relatif la reconnaissance mutuelle des livrets de service.

Annexe

**Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle de la
qualification de matelot obtenue par formation professionnelle complétant
l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle
des livrets de service**

Préambule

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (ci-après la « CCNR »),

et

le Ministère des transports de Roumanie (ci-après « l'Administration contractante »),

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

conscients que la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle, en facilitant la libre circulation des membres d'équipage en Europe, fait partie des mesures permettant d'assurer une offre suffisante de main-d'œuvre,

constatant que cette reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle et attestée dans les livrets de service reconnus est un complément à la reconnaissance des temps de navigation et de l'aptitude physique et psychique,

constatant que des formations professionnelles de matelots permettent d'acquérir des compétences comparables,

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

conscients que la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelots obtenue par formation professionnelle constitue un processus évolutif compte tenu des travaux en cours,

souhaitant contribuer à la mise en œuvre du programme NAIADES II (2014-2020) qui vise à ce que le marché dispose d'une main d'œuvre suffisante et qualifiée et dans l'attente d'une harmonisation plus large au niveau européen,

souhaitant contribuer à la mise en œuvre de la VISION 2018 qui vise à moderniser les formations et qualifications du personnel de la navigation et à renforcer l'attractivité des métiers de la navigation intérieure afin d'assurer une offre suffisante de main-d'œuvre, thème prioritaire de la présidence néerlandaise,

constatant que la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle doit s'accompagner de mécanismes de coopération administrative entre les autorités compétentes, pour notamment préciser les modalités d'inscription dans les livrets de service reconnus, pour permettre l'évolution des plans de formation, pour développer des pratiques communes et pour mettre en place des systèmes fiables d'échange d'informations,

constatant que l'Administration contractante a signé l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle des livrets de service,

vu la déclaration de l'Administration contractante du 28 juillet 2014 relative à l'acceptation d'une réciprocité de la reconnaissance des qualifications de matelot rhénan obtenues par formation professionnelle,

vu le rapport de la délégation française du 18 août 2014,

vu le compte rendu de l'audition qui s'est tenue le 3 septembre 2014,

vu la proposition du Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle du 8 octobre 2014,

sont convenus de l'Arrangement qui suit :

Article 1^{er}

Autorités compétentes

Les autorités compétentes sont, d'une part, les autorités compétentes de l'Administration contractante de l'Etat qui procèdent à l'inscription de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle dans les livrets de service et, d'autre part, les autorités rhénanes compétentes conformément à l'Appendice 1 à l'instruction de service n° 4.

Article 2

Reconnaissance mutuelle

1. La CCNR reconnaît la validité sur le Rhin de la qualification de **matelot**

obtenue par la formation professionnelle achevée avec succès au

Centre roumain de formation maritime (Centrul Român Pregătirea și Perfectionarea Personalului din Transporturi Navale)
(Ci-après : Ecole de bateliers CERONAV)

attestée par

le Certificat d'achèvement de cours de qualification pour matelot (certificat de absolvire a cursului de calificare marinar) délivré par l'école de bateliers CERONAV

et

le Document d'attestation de l'Autorité navale roumaine de qualification de matelot (marinar fluvial).

La reconnaissance porte sur les formations professionnelles ayant débuté en janvier 2015 ou ultérieurement pour des personnes âgées d'au moins 18 ans.

L'autorité compétente de l'Administration contractante, au sens de l'article 5 de l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle des livrets de service, précise dans le livret de service reconnu que la qualification « est reconnue conformément à l'article 3.02, chiffre 3, lettre a) du RPN ».

L'autorité compétente n'inscrit la mention qu'après s'être assurée par la vérification des originaux du diplôme de fin de formation et du certificat de qualification, que la formation professionnelle a été achevée avec succès

2. L'Administration contractante reconnaît la validité, sur les voies d'eau situées sur le territoire national de l'Etat dont elles relèvent, de la qualification de matelot obtenue par des formations et inscrite dans les livrets de service rhénans. Les organismes de formation rhénans dont le diplôme peut aboutir à une qualification au sens de l'article 3.02, chiffre 2, du RPN, figurent à l'Appendice 2 de l'Instruction de service n° 4.

Article 3

Echange d'informations

L'autorité compétente, au sens de l'article 5 de l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle des livrets de service qui a inscrit dans le livret de service reconnu la qualification de matelot obtenue par une formation professionnelle, communique à toute autre autorité compétente qui en fait la demande les informations sur la base desquelles a été effectuée cette inscription.

Article 4

Coopération

Les experts nationaux de la CCNR et de l'Administration contractante s'attachent, y compris par le biais de réunions communes si nécessaire, à atteindre notamment les objectifs suivants :

- contribuer à ce que les évolutions et adaptations réglementaires, qui seront nécessaires à l'avenir, soient concordantes dans les différentes réglementations ;
- discuter des difficultés d'application rencontrées, des infractions constatées et des réponses souhaitables à y apporter ;
- examiner et développer les procédures d'échange d'informations ;
- coordonner les mécanismes de contrôle entre les Etats ;
- comparer les modalités d'obtention des qualifications et progresser dans la reconnaissance mutuelle des qualifications.

La coopération est assurée dans une des langues de travail officielles de la CCNR.

Article 5

Secrétariat de l'Arrangement

Un Secrétariat de l'Arrangement (ci-après le « Secrétariat ») est institué. Il est assuré par le Secrétariat de la CCNR et est établi à Strasbourg. Ses tâches consistent notamment :

- à fournir l'aide logistique nécessaire à l'organisation des réunions communes visées à l'article 4 ;
- à faciliter l'échange d'informations entre l'Administration contractante et la CCNR ;
- à assurer la gestion d'une page spécifique du site internet de la CCNR sur laquelle les informations utiles à l'application de l'Arrangement pourront être consultées ;
- à entreprendre les autres tâches qui peuvent être nécessaires pour assurer la mise en œuvre de l'Arrangement.

Article 6

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

La CCNR et l'Administration contractante s'informent mutuellement, dès que possible et indépendamment des réunions communes, des modifications et développements qui sont envisagés pour leur réglementation. Elles se concertent avant de procéder à leur adoption, afin d'éviter qu'une modification remette en cause la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle. En cas de modification, elles transmettent sans délai la réglementation amendée au Secrétariat, en précisant sa date d'entrée en vigueur. Le Secrétariat assure la diffusion de ces informations auprès de la CCNR et de l'Administration contractante.

Article 7

Fin de la reconnaissance mutuelle

1. Si la CCNR ou l'Administration contractante estime qu'une modification adoptée dans un des Etats concernés par l'Arrangement ou qu'une pratique de l'Administration contractante remet en cause la reconnaissance mutuelle, elle en avise sans délai le Secrétariat, qui transmet la communication à la CCNR et à l'Administration contractante.

Celles-ci s'efforcent de trouver une solution amiable pour maintenir la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot, obtenue par formation professionnelle. Une réunion commune pourra être convoquée à cet effet.

2. Si, au terme de la négociation, la CCNR ou l'Administration contractante reste convaincue que la reconnaissance mutuelle ne peut plus être maintenue sans causer un risque pour la sécurité de la navigation, elle pourra mettre fin à la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle. Cette décision prendra effet vis-à-vis de l'Administration contractante concernée douze mois après sa notification au Secrétariat.

Article 8

Amendements

La CCNR ou l'Administration contractante peut soumettre au Secrétariat des propositions d'amendement au présent Arrangement. La CCNR et l'Administration contractante transmettent au Secrétariat leur position et commentaires dans un délai de 2 mois suivant la notification de la proposition par le Secrétariat. Dans leur réponse, elles précisent notamment si elles souhaitent la convocation d'une réunion commune. L'amendement proposé est réputé approuvé en l'absence de réponse parvenue au Secrétariat à l'expiration du délai de 2 mois. L'amendement entrera en vigueur 60 jours après son approbation. Une version modifiée de l'Arrangement est transmise par le Secrétariat à la CCNR et à l'Administration contractante avant la date d'entrée en vigueur de l'amendement.

Article 9

Dispositions finales

1. Sous réserve de la transmission au Secrétariat par la délégation roumaine de la modification réglementaire au plus tard le 30 novembre 2015, le présent Arrangement entrera en vigueur le 1^{er} décembre 2015. En cas de transmission après cette date, l'Arrangement administratif entrera en vigueur au premier du mois suivant la transmission au Secrétariat. Il peut être dénoncé avec effet à la fin de l'année par une notification écrite adressée à l'autre Partie contractante six mois auparavant.

2. L'Arrangement ne constitue pas un traité ou accord international au sens du droit international public engageant la responsabilité internationale de l'Etat dont relève l'Administration contractante ou celle de la CCNR comme organisation internationale. Il est conclu sans préjudice des droits et obligations résultant d'un quelconque accord international ou réglementation de l'Union européenne.

3. La CCNR réalise les versions en langues allemande, française et néerlandaise, le Ministère des transports de Roumanie celle en langue roumaine. Une version originale de l'Arrangement, dont les textes allemand, français, néerlandais et roumain font également foi, est déposée auprès du Secrétariat de la CCNR et auprès du Ministère des transports de Roumanie.

Fait à Strasbourg, le 4 décembre 2014

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

Viorel Ion OLEA
Directeur des affaires navales
Ministère des Transports de Roumanie

**Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der durch
Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen
zur Ergänzung der Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige
Anerkennung der Schifferdienstbücher**

Präambel

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (im Folgenden „ZKR“)

und

das Ministerium für Verkehr Rumäniens (im Folgenden „Vertragsverwaltung“),

haben

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

in dem Bewusstsein, dass die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen durch die Erleichterung der Freizügigkeit der Besatzungsmitglieder in Europa zur Sicherstellung eines ausreichenden Angebots an Arbeitskräften beitragen kann,

in der Feststellung, dass diese gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen und in die anerkannten Schifferdienstbücher eingetragene Befähigung zum Matrosen eine Ergänzung zur Anerkennung der Fahrzeiten und der Tauglichkeit darstellt,

in der Feststellung, dass die Berufsausbildungen zum Matrosen zur Vermittlung vergleichbarer Kompetenzen geeignet sind,

unter erneuter Bekräftigung ihres Willens, einen Beitrag zur Integration und Entwicklung des europäischen Binnenschifffahrtsmarktes zu leisten,

in dem Bewusstsein, dass die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen in Anbetracht der laufenden Arbeiten ein evolutiver Prozess ist,

in dem Wunsch, zur Umsetzung des Programms NAIADES II (2014-2020) beizutragen, das darauf abzielt, eine ausreichende Versorgung des Marktes mit qualifizierten Arbeitskräften zu gewährleisten, bis eine weitergehende Harmonisierung auf europäischer Ebene erreicht ist,

in dem Wunsch, zur Umsetzung der VISION 2018 beizutragen, die darauf abzielt, die Ausbildungen und Qualifikationen des Schifffahrtspersonals zu modernisieren und die Attraktivität der Schifffahrtsberufe zu erhöhen, um ein ausreichendes Angebot an Arbeitskräften sicherzustellen, ein Anliegen, das für die niederländische Präsidentschaft hohe Priorität hat,

in der Feststellung, dass die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen an Mechanismen der Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden zu koppeln ist, um insbesondere die Modalitäten der Eintragung in die anerkannten Schifferdienstbücher zu klären, die Weiterentwicklung der Ausbildungspläne zu gewährleisten, gemeinsame Praktiken zu entwickeln und zuverlässige Systeme für den Informationsaustausch einzurichten,

in der Feststellung, dass die Vertragsverwaltung die Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher unterzeichnet hat,

Unter Bezugnahme auf die Erklärung der Vertragsverwaltung vom 28. Juli 2014 zur Akzeptanz der Gegenseitigkeit der Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen rheinischen Befähigungen zum Matrosen,

unter Bezugnahme auf den Bericht der französischen Delegation vom 18. August 2014,

unter Bezugnahme auf die Niederschrift der Anhörung vom 3. September 2014,

unter Bezugnahme auf den Vorschlag des Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen vom 8. Oktober 2014,

die folgende Vereinbarung getroffen:

Artikel 1

Zuständige Behörden

Die zuständigen Behörden sind einerseits die zuständige Behörde der Vertragsverwaltung, die die Eintragung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen in die Schifferdienstbücher vornimmt, und andererseits die zuständigen rheinischen Behörden gemäß Anhang 1 zur Dienstanweisung Nr. 4.

Artikel 2

Gegenseitige Anerkennung

1. Die ZKR anerkennt auf dem Rhein die Gültigkeit der Befähigung zum

Matrosen

erworben durch die erfolgreich abgeschlossene Berufsausbildung am

Rumänischen Maritimen Schulungszentrum (Centrul Român Pregătirea și Perfectionarea Personalului din Transporturi Navale)
(im Folgenden „Schifferschule CERONAV“)

bescheinigt durch

das Abschlusszeugnis für den Befähigungslehrgang zum Matrosen (certificat de absolvire a cursului de calificare marinar) ausgestellt durch die Schifferschule CERONAV

und

den Befähigungsnachweis zum Matrosen (marinar fluvial) der rumänischen Schiffsbehörde.

Die Anerkennung gilt für Berufsausbildungen, die im Januar 2015 oder später begonnen wurden für Personen, die mindestens 18 Jahre alt sind.

Die zuständige Behörde der Vertragsverwaltung im Sinne des Artikels 5 der Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher vermerkt im anerkannten Schifferdienstbuch, dass die Befähigung „gemäß § 3.02 Nummer 3 Buchstabe a RheinSchPersV anerkannt“ ist.

Die zuständige Behörde nimmt die Eintragung nur vor, nachdem sie den erfolgreichen Abschluss der Berufsausbildung durch Inaugenscheinnahme der Originale des Abschlusszeugnisses und des Befähigungsnachweises der amtlichen Prüfung geprüft hat.

2. Die Vertragsverwaltung anerkennt die Gültigkeit der durch Berufsausbildung erworbenen und in die rheinischen Schifferdienstbücher eingetragenen Berufsbefähigungen zum Matrosen auf den Wasserstraßen, die im Hoheitsgebiet ihres Staates liegen. Die rheinischen Ausbildungsstätten, deren Abschluss zu einer Befähigung im Sinne des § 3.02 Nr. 2 RheinSchPersV führen kann, sind im Anhang 2 zur Dienstanweisung Nr. 4 aufgeführt.

Artikel 3

Informationsaustausch

Die im Sinne des Artikels 5 der Verwaltungsvereinbarung über die gegenseitige Anerkennung der Schifferdienstbücher zuständige Behörde, die die durch Berufsausbildung erworbene Befähigung zum Matrosen in das anerkannte Schifferdienstbuch eingetragen hat, erteilt jeder anderen zuständigen Behörde auf Verlangen die dieser Eintragung zugrundeliegenden Informationen.

Artikel 4

Zusammenarbeit

Die nationalen Sachverständigen der ZKR und der Vertragsverwaltung fördern, soweit sachdienlich auch durch gemeinsame Sitzungen, insbesondere die folgenden Ziele:

- Beitrag zur übereinstimmenden Gestaltung der verschiedenen geltenden Vorschriften im Zuge künftig erforderlicher Entwicklungen und Anpassungen der Vorschriften;
- Erörterung von Schwierigkeiten bei der Umsetzung, von Verstößen und von wünschenswerten Abhilfemaßnahmen;
- Prüfung und Entwicklung von Verfahren zum Informationsaustausch;
- Koordination der Kontrollmechanismen zwischen den Staaten;
- Vergleich der Modalitäten für den Erwerb der Befähigungen und Vorantreibung der gegenseitigen Anerkennung der Befähigungen.

Die Zusammenarbeit findet in einer der offiziellen Arbeitssprachen der ZKR statt.

Artikel 5

Vereinbarungssekretariat

Ein Vereinbarungssekretariat (im Folgenden „Sekretariat“) wird eingerichtet. Es wird vom Sekretariat der ZKR in Straßburg geführt. Es hat insbesondere die folgenden Aufgaben:

- logistische Unterstützung bei der Organisation der in Artikel 4 vorgesehenen gemeinsamen Sitzungen;
- Förderung des Informationsaustauschs zwischen der Vertragsverwaltung und der ZKR;
- Verwaltung einer Seite der ZKR-Website, auf der nützliche Informationen zur Anwendung der Vereinbarung abrufbar sind;
- Übernahme weiterer Aufgaben, die für die Sicherstellung der Umsetzung der Vereinbarung notwendig sein könnten.

Artikel 6

Informations- und Abstimmungspflicht bei Änderungen der jeweils geltenden Vorschriften

Die ZKR und die Vertragsverwaltung informieren einander sobald wie möglich und unabhängig von den gemeinsamen Sitzungen über Änderungen und Entwicklungen, die in Bezug auf die bei ihnen geltenden Vorschriften geplant sind. Bevor Änderungen zur Beschlussfassung kommen, stimmen sich die Parteien untereinander ab, um zu vermeiden, dass durch eine Änderung die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen in Frage gestellt wird. Sofern eine Vorschrift geändert wird, ist die geänderte Fassung der Vorschrift unter Angabe des Zeitpunkts ihres Inkrafttretens unverzüglich an das Sekretariat zu übermitteln. Das Sekretariat wird beauftragt, diese Informationen an die ZKR und die Vertragsverwaltung weiterzuleiten.

Artikel 7

Ende der gegenseitigen Anerkennung

1. Sofern eine der Parteien zur Auffassung gelangt, dass aufgrund einer Vorschriftenänderung oder der Vorgehensweise einer Verwaltung die gegenseitige Anerkennung in Frage gestellt ist, hat sie dies dem Sekretariat unverzüglich mitzuteilen, welches die Information an die ZKR und die Vertragsverwaltung weiterleitet.

Die Parteien bemühen sich zur Aufrechterhaltung der gegenseitigen Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigung zum Matrosen eine einvernehmliche Lösung zu finden. Hierzu kann eine gemeinsame Sitzung einberufen werden.

2. Wenn nach Abschluss der Verhandlungen die ZKR oder die Vertragsverwaltung nach wie vor der Überzeugung ist, dass die gegenseitige Anerkennung ohne Gefährdung der Sicherheit in der Binnenschifffahrt nicht aufrechterhalten werden kann, kann die gegenseitige Anerkennung der durch Berufsausbildung erworbenen Befähigungen zum Matrosen beendet werden. Diese Entscheidung wird zwölf Monate nach Zustellung an das Sekretariat wirksam.

Artikel 8

Änderungen

Die ZKR oder die Vertragsverwaltung kann dem Sekretariat Vorschläge zur Änderung dieser Vereinbarung unterbreiten. Die ZKR und die Vertragsverwaltung übermitteln dem Sekretariat innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntmachung des Vorschlags durch das Sekretariat ihre Stellungnahmen und Kommentare. In ihrer Antwort geben sie auch an, ob sie die Einberufung einer gemeinsamen Sitzung wünschen. Geht innerhalb dieser zweimonatigen Frist im Sekretariat keine Antwort ein, gilt die vorgeschlagene Änderung als genehmigt. Die Änderung tritt 60 Tage nach ihrer Genehmigung in Kraft. Das Sekretariat übermittelt vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung der ZKR und der Vertragsverwaltung eine abgeänderte Fassung der Vereinbarung.

Artikel 9

Schlussbestimmungen

1. Sofern die rumänische Delegation dem Sekretariat die Gesetzesänderung bis spätestens 30. November 2015 übermittelt, tritt diese Vereinbarung am 1. Dezember 2015 in Kraft. Im Falle einer Übermittlung nach diesem Zeitpunkt, tritt die Vereinbarung am ersten Tag des Monats nach der Übermittlung an das Sekretariat in Kraft. Sie kann durch schriftliche Mitteilung an die jeweils andere Vertragspartei mit einer Frist von sechs Monaten zum Jahresende gekündigt werden.

2. Die Vereinbarung ist kein internationaler Vertrag oder internationales Abkommen im völkerrechtlichen Sinne und begründet für den Staat, dem die Vertragsverwaltung zugehört, oder für die ZKR als internationale Organisation keine internationalen Verpflichtungen. Sie berührt keine Rechte und Pflichten, die aus anderen internationalen Vereinbarungen oder EU-Regelwerken resultieren.

3. Die ZKR fertigt die deutsche, die französische und die niederländische Sprachfassung, das Ministerium für Verkehr Rumäniens die rumänische Sprachfassung. Je eine Urschrift der Vereinbarung, deren deutscher, französischer, niederländischer und rumänischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist, wird beim Sekretariat der ZKR und beim Verkehrsministerium Rumäniens hinterlegt.

Geschehen zu Straßburg am 4. Dezember 2014

Hans VAN DER WERF
Generalsekretär
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Viorel Ion OLEA
Generaldirektor Schiffsangelegenheiten
Ministerium für Verkehr Rumäniens

**Administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse
erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen
beroepsbekwaamheden matroos
in aanvulling op de administratieve overeenstemming over de samenwerking
voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes**

Preambule

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (hierna de “CCR”),

en

het Ministerie van Vervoer van Roemenië (hierna de “administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming”),

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

wetende dat de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos het vrije verkeer van de bemanningsleden in Europa vereenvoudigt en om deze reden deel uitmaakt van de maatregelen die een voldoende arbeidsaanbod kunnen garanderen,

vaststellend dat de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos die zijn ingeschreven in de erkende dienstboekjes, een aanvulling is op de erkenning van de vaartijden en de lichamelijke en geestelijke geschiktheid,

vaststellend dat de schoolopleidingen tot matroos de verkrijging van vergelijkbare beroepsbekwaamheden mogelijk maken,

gelet op hun wens te blijven bijdragen aan de integratie en de ontwikkeling van de Europese binnenvaartmarkt,

beseffend dat de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos in het licht van de lopende werkzaamheden een evolutief proces is,

in de wens bij te dragen aan de uitvoering van het programma NAIADES II (2014-2020), dat beoogt te garanderen dat de markt over een voldoende en gekwalificeerd arbeidsaanbod beschikt, en in afwachting van een bredere harmonisatie op Europees niveau,

in de wens bij te dragen aan de uitvoering van de VISIE 2018, die beoogt de opleidingen en de bekwaamheden van het binnenvaartpersoneel te moderniseren en de attractiviteit van de binnenvaartberoepen te versterken teneinde een voldoende arbeidsaanbod tot stand te brengen, hetgeen een prioritair thema van het Nederlandse voorzitterschap is,

vaststellend dat de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos gekoppeld moet worden aan samenwerkingsmechanismen tussen de bevoegde instanties, teneinde in het bijzonder de modaliteiten voor de aantekeningen in de erkende dienstboekjes te preciseren en de ontwikkeling van opleidingsplannen mogelijk te maken, gemeenschappelijke praktijken te ontwikkelen en betrouwbare systemen voor de informatie-uitwisseling tot stand te brengen,

constaterend dat de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming de administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes heeft ondertekend,

gezien de verklaring van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming van 28 juli 2014 houdende de aanvaarding van wederzijdsheid inzake de erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen Rijnberoepsbekwaamheden matroos,

gezien het rapport van de Franse delegatie van 18 augustus 2014,

gezien het verslag van de hoorzitting die is gehouden op 3 september 2014,

gezien het voorstel van het Comité Sociale Zaken, Arbeidsomstandigheden en Beroepsopleiding van 8 oktober 2014,

hebben de volgende overeenstemming gesloten:

Artikel 1

Bevoegde autoriteiten

De bevoegde autoriteiten zijn enerzijds de bevoegde autoriteiten van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming die overgaan tot de inschrijving van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos in de dienstboekjes en anderzijds de bevoegde Rijnvaartautoriteiten overeenkomstig aanhangsel 1 bij dienstinstructie nr. 4.

Artikel 2

Wederzijdse erkenning

1. De CCR erkent de geldigheid op de Rijn van de beroepsbekwaamheid

matroos

die door middel van de onderstaande met goed gevolg doorlopen schoolopleiding is verkregen:

Roemeens maritiem opleidingsinstituut (Centrul Român Pregătirea și Perfectionarea Personalului din Transporturi Navale)
(hierna de schippersschool CERONAV)

aangetoond door

het einddiploma van de kwalificerende matrozenopleiding (certificat de absolvire a cursului de calificare marinar) afgegeven door de schippersschool CERONAV

en

het bekwaamheidsbewijs matroos (marinar fluvial) van de Roemeense scheepvaartautoriteit.

De erkenning betreft de schoolopleidingen die in januari 2015 of later zijn aangevangen voor personen die de minimumleeftijd van 18 jaar hebben bereikt.

De bevoegde autoriteit van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming in de zin van artikel 5 van de administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes, vermeldt in het erkende dienstboekje dat de beroepsbekwaamheid wordt erkend "conform artikel 3.02, derde lid, onder a, van het RSP".

De bevoegde autoriteit gaat uitsluitend tot de bedoelde inschrijving over na aan de hand van het originele eindiploma en het originele bekwaamheidsbewijs gecontroleerd te hebben dat de schoolopleiding met goed gevolg is doorlopen.

2. De administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming erkent de geldigheid op de waterwegen die gelegen zijn op het nationale grondgebied van haar staat, van de door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos die zijn ingeschreven in de Rijndienstboekjes. De Rijnopleidingsinstituten waarvan het diploma kan leiden tot een beroepsbekwaamheid in de zin van artikel 3.02, tweede lid, van het RSP, staan vermeld in aanhangsel 2 bij dienstinstructie nr. 4.

Artikel 3

Uitwisseling van gegevens

De bevoegde autoriteit in de zin van artikel 5 van de administratieve overeenstemming over de samenwerking voor de wederzijdse erkenning van dienstboekjes die de door middel van een schoolopleiding verkregen beroepsbekwaamheid matroos in het erkende dienstboekje heeft ingeschreven, verstrekt aan elke andere bevoegde autoriteit die daartoe een verzoek indient, de informatie die aan basis van de bedoelde inschrijving heeft gestaan.

Artikel 4

Samenwerking

De nationale deskundigen van de CCR en van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming streven, indien nodig door de organisatie van gemeenschappelijke vergaderingen, naar de verwezenlijking van met name de onderstaande doelstellingen:

- bijdrage aan de onderlinge afstemming in de verschillende regelgevingen van de reglementaire ontwikkelingen en aanpassingen die in de toekomst nodig blijken te zijn;
- overleg over de vastgestelde moeilijkheden bij de uitvoering en overtredingen, alsmede het zoeken naar oplossingen voor zover nodig;
- beoordeling en ontwikkeling van procedures voor de uitwisseling van gegevens;
- coördinatie van de controlemechanismen tussen de staten;
- vergelijking van de modaliteiten voor het verkrijgen van de bekwaamheden en boeken van vooruitgang op het vlak van de wederzijdse erkenning van bekwaamheden.

De samenwerking vindt plaats in een van de officiële werktalen van de CCR.

Artikel 5

Secretariaat van de overeenstemming

Er wordt een secretariaat van de overeenstemming (hierna het "secretariaat") ingesteld. Dit secretariaat wordt waargenomen door het secretariaat van de CCR en is gevestigd in Straatsburg. De taken van dit secretariaat zijn:

- het bieden van de logistieke ondersteuning die nodig is voor de organisatie van de gemeenschappelijke vergaderingen zoals bedoeld in artikel 4;
- het bieden van ondersteuning bij de uitwisseling van gegevens tussen de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming en de CCR;
- het beheren van een specifieke webpagina op de internetsite van de CCR waar informatie ter beschikking wordt gesteld die van belang is voor de tenuitvoerlegging van de overeenstemming;
- de uitvoering van alle overige taken die nodig kunnen zijn om de uitvoering van de overeenstemming te waarborgen.

Artikel 6

Informatie- en afstemmingsplicht in geval van wijziging van de regelgeving

De CCR en de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming informeren elkaar zo snel mogelijk en onafhankelijk van de gemeenschappelijke bijeenkomsten, over wijzigingen en ontwikkelingen die hun regelgevingen betreffen. Alvorens over te gaan tot een besluit, vindt er een onderlinge afstemming plaats om te vermijden dat een wijziging de wederzijdse erkenning van de door schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos in het geding zou brengen. In voorkomend geval brengen zij onverwijld de gewijzigde regelgeving ter kennis aan het secretariaat, met vermelding van de datum van inwerkingtreding. Het secretariaat zorgt ervoor dat deze informatie aan de CCR en aan de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming wordt doorgegeven.

Artikel 7

Einde van de wederzijdse erkenning

1. Wanneer de CCR of de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming van mening is dat ten gevolge van een wijziging in één van de staten die betrokken is bij de overeenstemming of van een praktijk van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming niet meer voldaan is aan de voorwaarden voor de wederzijdse erkenning, stelt de desbetreffende partij het secretariaat daarvan onverwijld op de hoogte. Het secretariaat deelt dit aan de CCR en aan de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming mee.

Genoemde partijen zullen al het mogelijke in het werk stellen een minnelijke schikking te vinden, zodat de wederzijdse erkenning van de door middel van een schoolopleiding verkregen beroepsbekwaamheid matroos kan worden gehandhaafd. Hiervoor zou een gemeenschappelijke vergadering kunnen worden belegd.

2. Mocht de CCR of de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming na het overleg nog steeds van mening zijn dat de wederzijdse erkenning niet meer zonder aantasting van de veiligheid van de scheepvaart kan worden gehandhaafd, kan zij de wederzijdse erkenning van door middel van schoolopleidingen verkregen beroepsbekwaamheden matroos opzeggen. Dit besluit wordt twaalf maanden na kennisgeving aan het secretariaat van kracht.

Artikel 8

Wijzigingen

De CCR of de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming kunnen het secretariaat wijzigingsvoorstellen voor de overeenstemming doen toekomen. De CCR en de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming delen het secretariaat hun standpunt en opmerkingen binnen een termijn van twee maanden na de bekendmaking van het voorstel door het secretariaat mee. In hun antwoord geven zij met name te kennen of zij een gemeenschappelijke vergadering wensen bijeen te roepen. Wanneer binnen deze termijn van twee maanden geen antwoord door het secretariaat ontvangen is, zal dit als een instemming met het voorstel worden beschouwd. De wijziging wordt zestig dagen na de goedkeuring van kracht. Het secretariaat verstrekt de CCR en de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming vóór het van kracht worden van de wijziging een gewijzigde versie van de overeenstemming.

Artikel 9

Slotbepalingen

1. De onderhavige overeenstemming treedt op 1 december 2015 in werking, op voorwaarde dat de Roemeense delegatie uiterlijk op 30 november 2015 de overeenkomstige wetswijziging aan het secretariaat heeft overgelegd. Indien de bedoelde wetswijziging na de eerder genoemde datum wordt overgelegd, treedt de overeenstemming in werking op de eerste dag van de maand die volgt op de bedoelde overlegging aan het secretariaat. De overeenstemming kan met ingang van het einde van het jaar worden opgezegd door middel van een schriftelijke kennisgeving die zes maanden voor de beëindiging aan de andere partij bij de overeenstemming wordt gestuurd.
2. Deze overeenstemming is geen internationaal verdrag of internationale overeenkomst in de zin van het internationaal publiekrecht, die voor de staat van de administratieve overheid die partij is bij de overeenstemming of voor de CCR als internationale organisatie internationale verplichtingen met zich meebrengt. De overeenstemming wordt gesloten zonder afbreuk te doen aan de rechten en plichten die voortvloeien uit om het even welke internationale overeenkomst of regelgeving van de Europese Unie.
3. De Duitse, Franse en Nederlandse versies worden door de CCR en de Roemeense versie wordt door het Ministerie van Vervoer van Roemenië opgesteld. Een oorspronkelijke versie van de overeenstemming, waarvan de Duitse, Franse, Nederlandse en Roemeense versie gelijkelijk authentiek is, wordt bij het secretariaat van de CCR en bij het Ministerie van Vervoer van Roemenië neergelegd.

Gedaan te Straatsburg, op 4 december 2014

Hans VAN DER WERF
Secretaris-generaal
van de
Centrale Commissie voor de Rijnvaart

Viorel Ion OLEA
Directeur voor de scheepvaart
Ministerie van Vervoer van Roemenië

**Acordul administrativ privind recunoașterea reciprocă a calificării de marinar
obținută prin calificare profesională, completând acordul administrativ privind
recunoașterea reciprocă a carnetului de serviciu.**

Preambul

Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin, (denumită în continuare „CCNR”)

Și

Ministerul Transporturilor din România (denumită în continuare „Administrație contractantă”)

În dorința simplificării formalităților de angajare pentru personalul navigant și de facilitare a liberei circulații a echipajelor,

Conștiente de faptul că recunoașterea reciprocă a calificării de marinar obținută prin formare profesională, și facilitarea liberei circulații a membrilor de echipaj în Europa, ceea ce face parte din măsurile menite să asigure o ofertă de forță de muncă suficientă,

Constatând că această recunoaștere reciprocă a calificării de marinar obținută prin formare profesională și atestată prin carnetul de serviciu recunoscut, este o completare a recunoașterii timpului de navigație și a aptitudinilor fizice și psihice,

Constatând că formarea profesională a marinarului permite dobândirea de competențe similare,

Își reafirmă angajamentul de a contribui la integrarea și dezvoltarea pieței europene de transport pe căile navigabile interioare,

Conștiente de faptul că recunoașterea reciprocă a calificării de marinar obținută prin formare profesională constituie un proces evolutiv ce ține cont de activitatea în derulare,

Dorind să contribuie la punerea în aplicare a programului NAIADES II (2014-2020) care vizează faptul că piața muncii trebuie să dețină forță de muncă suficientă și calificată, precum și realizarea unei armonizări la nivel european,

Dorind să contribuie la punerea în aplicare a programului VISION 2018 care vizează modernizarea formării și calificării personalului navigant, ridicarea nivelului de atractivitate a meseriilor din domeniul navigației pe căi navigabile interioare în scopul asigurării unei oferte suficiente de forță de muncă, obiectiv prioritar al președinției olandeze,

Remarcând că recunoașterea reciprocă a calificării de marinar obținută prin formare profesională trebuie să fie însoțită de mecanisme de cooperare administrativă între autoritățile competente, pentru a preciza clar modalitățile de înscriere în carnetul de serviciu recunoscut, pentru permiterea evoluției pe planuri de formare, pentru dezvoltarea de practici comune și pentru punerea în lucru a sistemelor fiabile în schimbul de informații,

Remarcând faptul că Administrația contractantă a semnat Acordul administrativ privind recunoașterea reciprocă a carnetelor de serviciu,

Având în vedere declarația administrației contractante din 28 iulie 2014, privind acceptarea recunoașterii reciproce a calificării de marinar obținută prin formare profesională,

Având în vedere raportul delegației franceze din 18 august 2014,

Având în vedere procesul-verbal referitor la auditul din 03 septembrie 2014

Având în vedere propunerea Comitetului pentru probleme sociale, de muncă și de formare profesională din 08 octombrie 2014,

au convenit următorul ACORD:

Articolul 1

Autoritățile competente

Autoritățile competente sunt, pe de o parte, autoritățile competente ale Administrației contractante a Statului care efectuează înregistrarea calificării de marinar obținută prin formare profesională în carnetele de serviciu, și de cealaltă parte, autoritățile renane competente conform cu Anexa nr. 1 la instrucțiunile de serviciu numărul 4.

Articolul 2

Recunoașterea reciprocă

1. CCNR recunoaște valabilitatea pe Rin a calificării de

Marinar

obținută prin formare profesională finalizată cu succes la

Centrul Român pentru Pregătirea și Perfecționarea Personalului din Transporturi Navale

(Denumită în continuare Centrul de formare profesională CERONAV)

Atestată prin

Certificatul de absolvire a Cursului de calificare de marinar, emis de CERONAV

și

Certificatul de capacitate pentru funcția de marinar fluvial, emis de Autoritatea Navală Română,

Recunoașterea se referă la formarea profesională, care va începe din ianuarie 2015 sau mai târziu; cu condiția împlinirii vârstei de 18 ani.

Autoritatea competentă a Autorității Contractante, în sensul articolului 5 din Aranjamentul administrativ pentru recunoașterea reciprocă a carnetelor de serviciu, înregistrează calificarea în evidența carnetului de serviciu recunoscut, însoțită cu mențiunea că acea calificare este recunoscută "în conformitate cu articolul 3.02, paragraf 3, litera a) din RPN".

Autoritatea competentă nu înscrie mențiunea decât după ce se asigură, prin verificarea diplomei originale de formare și a certificatului de calificare, că formarea profesională a fost finalizată cu succes.

2. Autoritatea Contractantă recunoaște valabilitatea, pe căile navigabile de pe teritoriul național al statului căruia îi aparțin, calificării marinarilor obținută prin formare și înscrisă în carnetele de serviciu Renane. Organizațiile de formare profesională renane a căror diplomă poate duce la o calificare, în sensul articolului 3.02, paragraful 2, din RPN, figurează în anexa 2 din instrucțiunile de serviciu numărul 4.

Articolul 3

Schimbul de informații

Autoritatea competentă, în sensul articolului 5 din Acordul administrativ privind recunoașterea reciprocă a carnetelor de serviciu, care a înscris în carnetul de serviciu recunoscut, calificarea de marinar obținută prin formare profesională, comunică oricărei alte autorități competente ce solicită informații cu privire la cum a fost înscrisă o astfel de mențiune.

Articolul 4

Cooperarea

Expertii naționali din cadrul CCNR și al Autorității Contractante vor depune eforturile necesare, inclusiv prin organizarea de ședințe comune, dacă este necesar, pentru atingerea următoarelor obiective, respectiv de a:

- Contribui la faptul că evoluțiile și schimbările de reglementare care vor fi necesare în viitor, să fie în concordanță în diferitele regulamente;
- Discuta despre dificultățile întâlnite în aplicarea acordului, despre infrațiunile constatate și despre modalitatea de a răspunde în aceste cazuri;
- Examina și dezvolta proceduri privind schimbul de informații;
- Coordona mecanismele de control dintre State;
- Compara modalitățile de obținere a calificărilor și să crească în recunoașterea reciprocă a calificărilor.

Cooperarea este prevăzută în una dintre limbile oficiale de lucru ale CCNR.

Articolul 5

Secretariatul Acordului

Se instituie un Secretariat al acordului (denumit în continuare "Secretariatul") . Acesta trebuie să fie asigurat de către Secretariatul CCNR care are sediul la Strasbourg.

Sarcinile sale includ:

- furnizarea sprijinului logistic necesar în organizarea întâlnirilor comune menționate la articolul 4;
- facilitarea schimbului de informații între administrația contractanta și CCNR;
- asigurarea gestionării unei pagini dedicate în cadrul site-ului CCNR în care să se regăsească informațiile relevante aplicării acordului pentru a putea fi consultate;
- efectuarea altor sarcini care pot fi necesare pentru a asigura buna funcționare a Acordului.

Articolul 6

Datoria de informare și consultare în cazul modificării regulamentului

CCNR și administrația contractanta se informează reciproc, cu celeritate, independent de întâlnirile comune, despre modificările și completările ce sunt prevăzute pentru reglementarea lor. CCNR și administrația contractantă se vor consulta, înainte de adoptarea acestora, pentru a preveni modificările ce pot pune sub semnul întrebării recunoașterea reciprocă a calificărilor marinarilor obținute prin formare profesională. În cazul modificării, CCNR și administrația contractantă transmit fără întârziere secretariatului reglementarea modificată, precizând data intrării în vigoare. Secretariatul asigură difuzarea informațiilor către CCNR și administrația contractantă.

Articolul 7

Sfârșitul recunoașterii reciproce

1. În cazul în care CCNR sau autoritatea contractantă consideră că un amendament adoptat într-unul dintre statele implicate prin acord sau o practică a Autorității Contractante pune la îndoială recunoașterea reciprocă, aceasta notifică de îndată Secretariatul care transmite comunicarea către CCNR și Autoritatea Contractantă.

Acestea încearcă să găsească o soluție amiabilă pentru menținerea recunoașterii reciproce a calificărilor marinarilor, obținută prin formare profesională. O ședință comună va fi convocată în acest scop.

2. Dacă, la termenul negocierii, CCNR sau Autoritatea Contractantă este convinsă că recunoașterea reciprocă nu poate fi menținută fără a cauza un risc pentru siguranța navigației, se poate rezilia recunoașterea reciprocă a calificării de marinar obținută prin formare profesională. O astfel de decizie va intra în vigoare pentru Autoritatea Contractantă în cauză, la douăsprezece luni de la notificarea acesteia de secretariat.

Articolul 8

Amendamente

CCNR sau Autoritatea contractantă poate prezenta Secretariatului propunerile de amendamente la prezentul acord. CCNR și Autoritatea Contractantă vor transmite secretariatului poziția și comentariile lor în termen de două luni de la notificarea propunerii de către secretariat. În răspunsul lor, autoritățile implicate precizează dacă doresc să convoace o ședință comună. Amendamentul propus este considerat aprobat în absența unui răspuns primit de către secretariat la expirarea termenului de două luni. Amendamentul va intra în vigoare la 60 de zile de la aprobarea acestuia. O versiune modificată a acordului este transmisă de secretariat către CCNR și către Autoritatea Contractantă înainte de data intrării în vigoare a amendamentului.

Articolul 9

Dispoziții finale

1. Sub rezerva transmiterii de către delegația română către secretariat, modificarea reglementării nu mai târziu de 30.11.2015, prezentul Acord va intra în vigoare la 01.12.2015. În cazul transmiterii ulterioare, acordul administrativ va intra în vigoare în prima zi a lunii următoare depunerii la secretariat. Acesta poate fi denunțat cu efect de la sfârșitul anului printr-o notificare scrisă adresată celeilalte părți contractante cu șase luni înainte.

2. Acordul administrativ nu constituie un tratat sau un acord internațional în sensul dreptului internațional public care implică responsabilitatea internațională a statului reprezentat de Autoritatea contractantă sau a CCNR ca organizație internațională. Prezentul acord a fost încheiat fără a aduce atingerea drepturilor și obligațiilor care decurg din orice acord internațional sau reglementări ale Uniunii Europene.

3. CCNR întocmește versiunile în limbile germană, franceză și olandeză, Ministerul Transporturilor din România, versiunea în limba română. O versiune originală a Acordului, textele în limbile franceză, germană, olandeză și română sunt în mod egal autentice, se depune la Secretariatul CCNR și la Ministerul Transporturilor din România.

Adoptat la Strasbourg la 04 decembrie 2014

Hans VAN DER WERF
Secretar general al
Comisiei Centrale pentru Navigația pe Rin

Viorel Ion OLEA
Director
Direcția Transport Naval
Ministerul Transporturilor din România

PROTOCOLE 13

Modification de l'article 3.02 chiffre 3 lettre a du RPN

Résolution

La Commission Centrale,

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

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

désireuse de contribuer à la mise en œuvre de la VISION 2018,

consciente que la reconnaissance de qualifications de matelot non rhénanes obtenues par formation professionnelle constitue une mesure visant à simplifier les obligations des professionnels et pouvant contribuer de façon significative au dynamisme économique du secteur,

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

- prend acte des motifs de l'amendement (annexe 1) et
- adopte l'amendement du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) (annexe 2).

Les nouvelles prescriptions entrent en vigueur le 1^{er} décembre 2015.

Annexes

Motifs de la modification

Cette modification a pour objectif de compléter l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle en complément à l'Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle des livrets de service, par une modification du RPN qui dans sa version actuelle ne contient aucune disposition permettant de considérer comme valables des formations dispensées dans des Etats non membres de la CCNR.

Aucune alternative à cette formulation n'est proposée puisque celle-ci est simple, et encadre strictement la reconnaissance de la qualification de matelot afin de préserver la qualité des formations dans le secteur de la navigation intérieure.

Evaluation de l'impact de la modification pour les administrations publiques et le secteur privé

L'impact de la modification en tant que telle pour les administrations publiques et le secteur privé est limité.

En effet, cette modification constitue une conséquence logique de la décision de conclure des Arrangements administratifs entre la CCNR et les pays signataires de l'Arrangement administratif pour la reconnaissance des livrets de service désireux de voir les formations que les organismes de formation situés sur leur territoire offrent soient valables sur l'ensemble du Rhin.

Pour le secteur privé, cela permettra d'accroître la main-d'œuvre disponible, et permettra aux organismes de formation d'élargir les débouchés pour les matelots qu'ils forment et participera ainsi à ce qu'une main-d'œuvre qualifiée ait un accès plus large au secteur contribuant ainsi à améliorer l'attractivité des métiers de la navigation intérieure.

Pour les administrations nationales contractantes, cela signifie qu'elles devront vérifier les livrets de services qui portent l'inscription initiale de la qualification obtenue par formation professionnelle, procédure largement équivalente à celle permettant la reconnaissance des temps de navigation.

Globalement, de par le fait que tous les titulaires de la même qualification obtenue par formation professionnelle pourraient se prévaloir de l'équivalence, cette procédure constitue une simplification administrative évitant de procéder à une reconnaissance individuelle et de diminuer ainsi les coûts induits aussi bien pour l'administration que le demandeur.

Annexe 2 au protocole 13

Amendement de l'article 3.02, chiffre 3, lettre a du RPN

L'article 3.02, chiffre 3, lettre a, est remplacé comme suit :

« a) être âgé de 17 ans au moins et

- avoir achevé avec succès la formation visée au chiffre 2, ou
- avoir subi avec succès un examen sanctionnant une formation dans une école professionnelle de bateliers, ou
- avoir subi avec succès un autre examen de matelot reconnu par l'autorité compétente, ou
- une qualification de matelot au sens d'un Arrangement administratif relatif à la reconnaissance mutuelle de la qualification de matelot obtenue par formation professionnelle ; »

PROTOCOLE 14

Amendement au Règlement de police pour la navigation du Rhin (Sommaire et article 1.07, chiffre 4)

Clarification des prescriptions relatives à la stabilité des bâtiments transportant des conteneurs

1. L'article 1.07 du RPNR fixe notamment les exigences relatives au chargement et à la visibilité. Le chiffre 4 prévoit des prescriptions spécifiques aux bâtiments transportant des conteneurs. Il s'avère que ces prescriptions comportent des erreurs et sont incomplètes.
2. Ce constat a rendu nécessaire une révision de la prescription de l'article 1.07, chiffre 4. Cet article rappelle l'importance d'assurer une stabilité pour les bâtiments transportant des conteneurs à tout moment. À ce titre, il précise à quel moment un contrôle de stabilité doit être effectué et avec quels moyens ce contrôle peut être effectué.
3. Cet article définit également les cas de figure dans lesquels un contrôle de la stabilité n'est pas nécessaire, en fonction du nombre de rangées pouvant être chargées dans la largeur d'un bâtiment et du nombre de couches qu'il transporte.
4. En 2007, deux accidents impliquant des bateaux à conteneurs, l'Arc-en-Ciel et l'Excelsior, ont bloqué deux voies de navigation intérieure importantes : la Seine et le Rhin. Les enseignements tirés des enquêtes relatives aux avaries de ces bateaux-conteneurs se sont traduites par plusieurs recommandations. La nouvelle rédaction de l'article 1.07 tient notamment compte du résultat de ces réflexions. Il reste à mettre en œuvre d'autres mesures pour mettre à profit le retour d'expérience de ces deux accidents.
5. Le résultat de l'évaluation prévue en application des lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR (Résolution 2008-I-3) est présenté ci-après.

Besoins auxquels doit répondre l'amendement proposé

Cette modification vise à clarifier les prescriptions existantes en matière de stabilité des bâtiments transportant des conteneurs. Elle indique à quel moment ce calcul doit être mené, quels sont les moyens à mettre en œuvre pour effectuer un contrôle de la stabilité, dans quels cas de figure un contrôle de stabilité n'est pas nécessaire et quels sont les documents relatifs à la stabilité qui doivent être conservés à bord. Ces nouvelles prescriptions permettront d'améliorer la sécurité de la navigation car la table ronde « Stabilité des bateaux-conteneurs » organisée par la CCNR à Bonn en septembre 2013 a montré la complexité et l'importance des questions de stabilité pour ce type de bâtiments.

Par ailleurs, lors de l'adoption de la résolution 2013-II-16, une nouvelle annexe 11 a été créée dans le RPNR. La résolution précitée ne contient pas d'amendement modifiant le sommaire du RPNR. Le but du présent amendement est également de rectifier cet oubli.

Enfin, il existe actuellement dans le sommaire une « annexe 12 : (sans objet) ». Cette annexe précisait notamment l'article 2.02 relatif à la rade de Mannheim-Ludwigshafen. Lors de l'adoption du nouveau Règlement de police pour la navigation du Rhin entré en vigueur le 1^{er} janvier 1995, le contenu de cette annexe a été supprimé mais l'annexe elle-même et sa mention dans le sommaire n'ont pas été supprimées si bien qu'il existe une annexe 12 : (sans objet). Le but de la présente résolution est également de supprimer cette annexe vide.

Alternatives éventuelles à l'amendement envisagé

L'alternative est de conserver la rédaction actuelle de l'article 1.07, chiffre 4 mais il a été constaté que ces prescriptions comportent des erreurs et sont incomplètes. Cela présente un risque pour la sécurité de la navigation. Par ailleurs, les documents relatifs à la stabilité exigibles par les autorités de contrôle ne sont pas définis.

Conséquences de cet amendement

Cet amendement vise à définir les prescriptions existantes applicables en matière de stabilité aux bâtiments transportant des conteneurs.

Tout d'abord, la prescription différencie l'obligation d'assurer la stabilité du bâtiment à tout instant de la preuve du contrôle de la stabilité de ce bâtiment. À ce titre, elle précise à quel moment ce contrôle de la stabilité doit être effectué. Ainsi, la prescription prévoit que le conducteur doit effectuer un contrôle de stabilité sur la base du plan de chargement. Cela permet de vérifier que la stabilité du bâtiment sera assurée une fois que les opérations de chargement ou de déchargement prévues au niveau d'un quai donné auront été réalisées. Cela signifie également qu'il n'est pas nécessaire de pouvoir justifier qu'un calcul de stabilité a été réalisé à chaque instant des opérations de chargement ou de déchargement.

La prescription précise également avec quels moyens ces contrôles doivent être effectués. Les moyens prévus ne nécessitent pas l'acquisition d'un équipement complémentaire.

De plus, la prescription indique quels sont les documents relatifs à la stabilité qui doivent être conservés à bord. Il s'agit en premier lieu du résultat du contrôle de la stabilité qui doit pouvoir être rendu lisible à tout moment. La formulation retenue évite donc l'impression systématique du résultat du calcul de stabilité si ce calcul est mené à l'aide d'un instrument de chargement. Le résultat de ce calcul peut par exemple être communiqué par le biais d'une impression réalisée à la demande des autorités de contrôle.

D'autres documents doivent également être présents à bord. Il s'agit notamment du plan de chargement ainsi que des documents visés à l'article 22.01 du Règlement de visite des bateaux du Rhin. La prescription clarifie donc les documents que les autorités de contrôle peuvent exiger en matière de stabilité.

Enfin, la formulation actuelle du règlement précise dans quel cas un contrôle de la stabilité doit être effectué. Cela n'a pas permis de couvrir toutes les situations de chargement nécessitant un contrôle de la stabilité car présentant un risque avéré. La nouvelle rédaction de l'article 1.07, chiffre 4 permet de lister précisément et de manière limitative les cas de chargement pour lesquels une vérification de la stabilité ne sera pas exigée. Aussi, le nombre de cas de figure pour lesquels un contrôle de la stabilité est requis augmente-t-il, puisqu'un contrôle de la stabilité doit, sur la base de ces nouvelles prescriptions, être mené de façon systématique si le bâtiment d'une largeur égale ou supérieure à 11,00 m est chargé avec trois couches de conteneurs à partir du plancher de la cale. De même, en cas de chargement mixte composé de conteneurs et par exemple de colis lourds, un calcul de stabilité est nécessaire pour tous les bâtiments pouvant être chargés dans leur largeur de quatre rangées de conteneurs ou plus.

Conséquences du rejet de cette modification

Il serait possible de renoncer à cette modification. Toutefois, le texte actuellement en vigueur est imprécis et comporte des erreurs. Le but de cette modification est de les corriger et de clarifier ces prescriptions pour améliorer la sécurité de la navigation.

Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du règlement de police,

I

se référant à la résolution 2013-II-16 dans laquelle une nouvelle annexe 11 a été créée,

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

II

au vu des conclusions des enquêtes effectuées à la suite des accidents des bateaux Arc-en-Ciel et Excelsior,

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

pour clarifier et renforcer le contrôle de la stabilité des bâtiments transportant des conteneurs,

consciente que d'autres mesures restent nécessaires pour améliorer la stabilité des bâtiments transportant des conteneurs,

adopte l'amendement à l'article 1.07, chiffre 4, du Règlement de police pour la navigation du Rhin figurant en annexe 2 à la présente résolution.

Les amendements figurant en annexe entreront en vigueur le 1^{er} décembre 2015.

Annexes

Annexe 1 au protocole 14

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

a) *L'indication relative à l'annexe 11 est rédigée comme suit :*

« Annexe 11 : Données à saisir dans l'appareil AIS Intérieur : indications concernant le statut navigationnel et le « point d'acquisition de l'information relative à la position à bord du bâtiment »

b) *L'indication relative à l'annexe 12 est supprimée.*

2. *L'annexe 12 est supprimée.*

Annexe 2 au protocole 14

L'article 1.07, chiffre 4, est rédigé comme suit :

- « 4. La stabilité des bâtiments transportant des conteneurs doit être assurée à tout moment. Le conducteur doit prouver qu'un contrôle de la stabilité a été effectué avant le début du chargement et du déchargement ainsi qu'avant le début du voyage.

Le contrôle de la stabilité peut être effectué manuellement ou au moyen d'un instrument de chargement. Le résultat du contrôle de la stabilité et le plan de chargement actuel doivent être conservés à bord et doivent pouvoir être rendus lisibles à tout moment.

Les bâtiments doivent en outre conserver à bord les documents relatifs à la stabilité visés à l'article 22.01 du Règlement de visite des bateaux du Rhin.

Un contrôle de la stabilité n'est pas nécessaire pour les bâtiments transportant des conteneurs, si le bâtiment peut être chargé dans sa largeur :

- a) de trois rangées de conteneurs au maximum et s'il n'est chargé que d'une couche de conteneurs à partir du plancher de la cale ;

ou

- b) de quatre rangées de conteneurs ou plus et s'il est chargé exclusivement de conteneurs en deux couches au maximum à partir du plancher de la cale. »

PROTOCOLE 15

Amendement définitif au Règlement de visite des bateaux du Rhin – Sociétés de classification agréées (Article 1.01)

La société de classification DNV GL a informé la Commission Centrale de la pérennité des activités en tant que successeur de la société de classification Germanischer Lloyd, agréée au sens du RVBR. En même temps, DNV GL a demandé de transférer ledit agrément à DNV GL. A l'occasion de la réunion du Comité du règlement de visite d'octobre 2014, les délégations ont fait savoir que DNV GL sera agréée dans tous les États riverains du Rhin et en Belgique.

Résolution

La Commission Centrale,

après avoir été informée par ses États membres,

adopte l'amendement à l'article 1.01 annexé à la présente résolution

Cet amendement entrera en vigueur le 1^{er} décembre 2015.

Annexe

Annexe au protocole 15

L'article 1.01, chiffre 82, est rédigé comme suit :

« 82. "société de classification agréée" une société de classification agréée par tous les États riverains du Rhin et par la Belgique, à savoir : Det Norske Veritas Germanischer Lloyd (DNV GL), Bureau Veritas (BV) et Lloyd's Register of Shipping (LR) ; »

PROTOCOLE 16

Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure

Pas de résolution.

PROTOCOLE 17

Etiages équivalents (EE) du Rhin 2012 (2002-II-26, 2012-II-18)

Résolution

La Commission Centrale,

se référant à l'adaptation permanente des principes pour la détermination des étiages équivalents aux échelles de référence du Rhin et ayant pris connaissance du rapport de son Comité de l'infrastructure et de l'environnement permanent relatif à la fixation des étiages équivalents du Rhin 2012,

fixe les étiages équivalents (EE) suivants applicables à partir du 1^{er} janvier 2015 :

Echelle	EE 2012 (cm) *
Bâle	499
Maxau	369
Spire	241
Mannheim	160
Worms	72
Mayence	168
Oestrich	87
Bingen	100
Caub	78
Coblence	78
Andernach	93
Bonn	141

Echelle	EE 2012 (cm) *
Cologne	139
Düsseldorf	97
Ruhrort	233
Wesel	177
Rees	120
Emmerich	84
Lobith	739
Pannerdensche Kop	713
Nimègue	523
Tiel	258
IJsselkoop	694

* les valeurs néerlandaises sont NAP + cm

Les étiages équivalents 2002 fixés par la résolution 2002-II-26 seront abrogés au 31 décembre 2014. Les étiages équivalents 2012 s'appliquent jusqu'au 31 décembre 2021.

Les données sur lesquelles se fonde le rapport montrent que la quantité d'eau disponible a augmenté et que les modifications des EE (étiages équivalents) qui ont été établies reproduisent les modifications morphologiques du secteur.

Le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement est annexé au présent protocole.

Annexe

Rapport relatif à la fixation de l'étiage équivalent (EE) du Rhin pour 2012

1. Généralités

Par sa résolution 1992-I-32, la Commission Centrale a fixé les étiages équivalents (EE) 1992 pour les principales échelles du Rhin. Au terme des travaux effectués sur le nouvel ouvrage de guidage de Bingen, l'échelle de Bingen a été remplacée par l'échelle d'Oestrich au p.k. 518,1 conformément à la résolution 1996-I-34 et les étiages équivalents 1992 ont été fixés pour cette échelle ainsi que pour l'échelle de Mayence. L'étiage équivalent 1992 pour l'échelle de Caub a été fixé par la résolution 1998-I-27.

Au terme d'un examen approfondi et de discussions ont été retenus en tant que base pour la fixation les débits équivalents (GIQ) 2012 des séries d'années IV/1911 à III/2011. Ces débits équivalents ont été définis comme correspondant à la moyenne des débits n'atteignant pas le seuil minimal qui ont été relevés sur de nombreuses années au cours de 20 jours par an sans glace. L'évolution des étiages équivalents ainsi déterminés entre 1932 et 1992 est présentée dans le tableau ci-après pour information :

Etiages équivalents fixés entre 1932 et 1992						
Echelle	EE 32 (cm)	EE 52 (cm)	EE 62 (cm)	EE 72 (cm)	EE 82 (cm)	EE 92 (cm)
Résolution de la CCNR	1932-II-12	1952-II-18	1962-IV-49	1973-I-28 1976-II-40	1984-II-40	1992-I-32 1996-I-34 1998-I-27
Rheinfelden	--	165	167	175	170	175
Brisach	80	75	--	--	--	--
Strasbourg	148	140	150	--	--	--
Maxau	316	315	325	340	350	350
Spire	215	--	--	215	215	220
Mannheim	184	150	135	150	160	155
Worms	- 86	95	65	80	70	65
Mayence	- 17	170	165	170	170	165
Oestrich	--	--	--	--	--	80
Bingen	103	100	100	70	60	--
Caub	108	105	105	100	85	85
Coblence	116	115	105	110	95	85
Andernach	129	130	115	115	105	95
Bonn	--	60	55	60	155	145
Cologne	61	55	40	55	150	145
Düsseldorf	20	180	155	150	125	115
Ruhrort	- 64	250	210	200	195	215
Wesel	--	225	180	180	170	160
Rees	- 9	--	--	50	135	120
Emmerich	18	170	140	125	110	95
Lobith	910	850	810	815	795	770
Pannerdensche Kop	845	790	750	790	775	752
Nimègue	691	625	590	615	610	571
Tiel	336	280	260	285	285	270
IJsselkop	--	--	--	765	750	729

2. Principes pour la fixation de l'étiage équivalent 2012

Pour la fixation des étiages équivalents 2012 devraient s'appliquer les nouveaux principes suivants, actualisant les principes adoptés en 2002 par la résolution 2002-I-40 afin que soient pris en compte les enseignements hydrologiques et hydrotechniques des dernières décennies :

1. Les valeurs des débits équivalents (GLQ) aux échelles de références sont fixées tous les 10 ans en tant que débits relevés sur 100 ans.
2. Sur la base des valeurs pour les débits équivalents sont fixées aussi tous les dix ans les valeurs correspondantes des étiages équivalents (EE) aux échelles de référence.
3. L'étiage équivalent (EE) est redéfini comme suit :
 "Les étiages équivalents (EE) sont les hauteurs d'eau qui, sur la base de la moyenne de nombreuses années, surviennent durant 20 jours par an sur le Rhin en présence de bas débits équivalents."

L'application de ces principes assure une plus grande transparence et une véritable équivalence pour déterminer l'EE et prend en compte les tendances stables sur le long terme en ce qui concerne l'évolution des ressources en eau (GIQ), par exemple les conséquences du changement climatique, tout en étant suffisamment stable ou insensible aux fluctuations hydrologiques à court et à moyen terme. L'EE qui fait également l'objet d'une nouvelle fixation reflète en outre les modifications naturelles et anthropologiques de la morphologie ou du lit du fleuve.

Sur la base de ces principes, les débits équivalents (GIQ₂₀₁₂) suivants ont été retenus pour les échelles de référence, pour les 20 jours par an en moyenne au cours desquels le niveau d'eau n'a pas été atteint. Afin d'illustrer l'effet de cette modification des principes, sont indiqués dans le tableau le GIQ₂₀₀₂ valable jusqu'ici, ainsi que la différence entre les deux valeurs.

Echelle	GIQ ₂₀₀₂ (m ³ /s)	GIQ ₂₀₁₂ (m ³ /s)	Différence (m ³ /s)
Bâle	480	488	+8
Maxau	585	609	+24
Spire	610	632	+22
Worms	670	682	+12
Mayence	730	766	+36
Caub	750	784	+34
Andernach	870	877	+7
Bonn	890	901	+11
Cologne	935	941	+6

Echelle	GIQ ₂₀₀₂ (m ³ /s)	GIQ ₂₀₁₂ (m ³ /s)	Différence (m ³ /s)
Düsseldorf	960	963	+3
Ruhrort	985	1028	+43
Wesel	995	1041	+46
Rees	1020	1049	+29
Emmerich	1020	1058	+38
Lobith	1020	1020	+0
Waal / Pannerdensche Kop	818	826	+8
Pannerdensch Kanaal / Pannerdensche Kop	202	195	-7
Neder Rijn / IJsselkop	30	24	-6
IJssel / IJsselkoop	172	171	-1

3. Etiages équivalents 2012

Le Comité de l'infrastructure et de l'environnement propose de retenir les valeurs des étiages équivalents présentées dans la colonne 4 du tableau ci-après, déterminées sur la base des valeurs de débit équivalent relevées.

Echelle	EE 1992 (cm)*	EE 2002 (cm)*	EE 2012 (cm)*	Modification de l'EE 2012 par rapport à l'EE 2002 (cm)*
Bâle	*	500	499	-1
Maxau	350	360	369	+9
Spire	220	220	241	+21
Mannheim	155	155	160	+5
Worms	65	65	72	+7
Mayence	165	170	168	-2
Oestrich	80	85	87	+2
Bingen	-	100	100	0
Caub	85	80	78	-2
Coblence	85	80	78	-2
Andernach	95	95	93	-2
Bonn	145	145	141	-4
Cologne	145	145	139	-6
Düsseldorf	115	105	97	-8
Ruhrort	215	225	233	+8
Wesel	160	155	177	+22
Rees	120	115	120	+5
Emmerich	95	80	84	+4
Lobith	770	752	739	-13
Pannerdensche Kop	752	733	713	-20
Nimègue	571	545	523	-22
Tiel	270	262	258	-4
IJsselkop	729	709	694	-15

* les valeurs néerlandaises sont NAP + cm

PROTOCOLE 18

Travaux de maintenance au complexe de barrages Neder-Rijn et Lek

Résolution

La Commission Centrale,

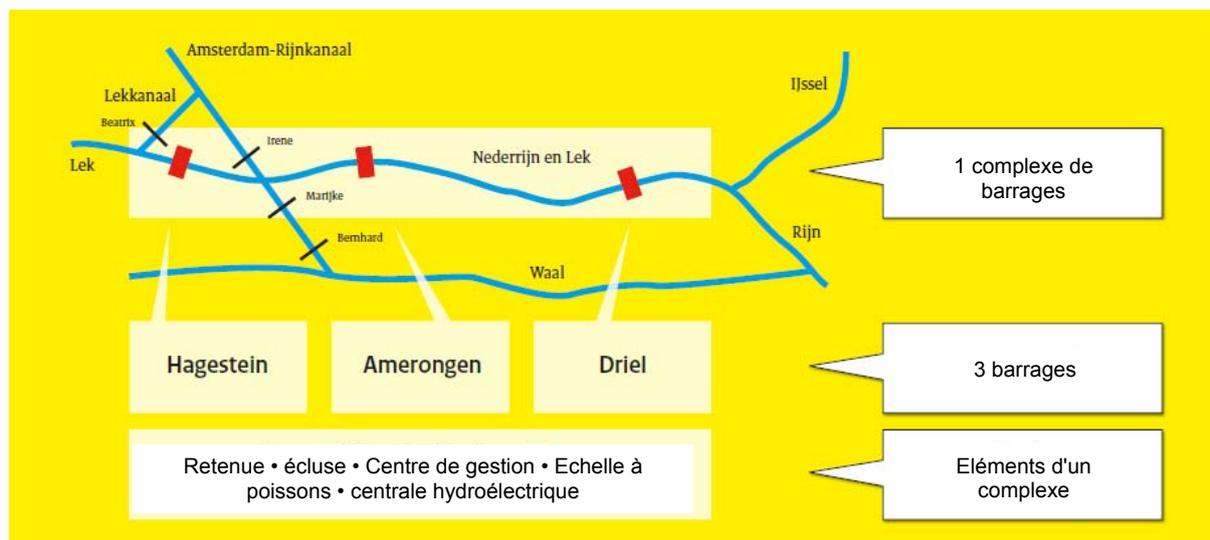
constate que les travaux de maintenance au complexe de barrages Hagestein, Amerongen et Driel ainsi qu'aux écluses en relevant ne soulèvent pas d'objections de la part de la navigation dès lors que sont respectées les conditions et restrictions énoncées dans le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement.

Le rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement est annexé à la présente résolution.

Annexe

Rapport du Comité de l'infrastructure et de l'environnement relatif aux travaux de maintenance au complexe de barrages Neder-Rijn et Lek

Le projet concerne les complexes de barrages à Hagestein (Lek p.k. 945,500 – 947,500), à Amerongen (Neder-Rijn p.k. 920,000 – 922,000) et à Driel (Neder-Rijn p.k. 890,00 – 892,000) de la voie navigable Neder-Rijn et Lek.



Vue d'ensemble ; complexe des barrages Neder-Rijn et Lek.

Description générale

Maintenance du complexe de barrages Neder-Rijn et Lek

La maintenance comprend les travaux suivants :

- remplacement des installations de contrôle et de commande des barrages et des écluses,
- remplacement des installations mécaniques de commande des barrages et des écluses,
- conservation et remplacement des portes des écluses, visières et cylindres,
- réparation des constructions en béton des écluses, des barrages et des passerelles,
- remplacement des bollards et organeaux pour les bâtiments de classe CEMT Va,
- agrandissement en longueur des certains postes d'attente et mise en place de quelques ducs d'Albe,
- réalisation d'une commande à distance (commande centralisée pour les trois complexes de barrage) à partir d'une construction neuve prévue à Amerongen,
- contrat d'entretien de pluriannuel (18 mois après la réception des travaux du contrat de maintenance).

Les dimensions des barrages et écluses restent inchangées.

Déroulement des travaux de construction

Calendrier

2014	: démarrage de la phase attribution du marché
2015	: attribution du marché
2015/2016	: démarrage des travaux
2020	: achèvement de la rénovation
2020 – 2022	: entretien pluriannuel

Entraves et interruptions

Le corridor du Neder-Rijn et du Lek, de classe CEMT Va, est contournable par d'autres voies de navigation de la même classe ou de classe supérieure.

En cas d'interruption de service des écluses de Hagestein, Amerongen et Driel, le Waal (VIc), l'Amsterdam-Rijnkanaal (VIb), le Lekkanaal (Vb) et le Merwedekanaal (en partie Va) forment une alternative comme routes de navigation. Pendant les interruptions, il sera possible à tout moment de contourner les secteurs indisponibles via les voies navigation susnommées.

Les travaux concernant les sas entraîneront des interruptions de la navigation. Les travaux en question sont essentiellement les suivants :

- le remplacement / renforcement des bollards et organeaux,
- le remplacement d'installations mécaniques de commande,
- la conservation et le remplacement de portes d'écluse,
- la réparation du béton des parois de sas.

Les travaux précités nécessiteront une interruption totale (24h par jour) sur une durée d'environ dix semaines par écluse. Ces périodes d'interruption auront lieu entre 2016 et 2021.

Les travaux concernant les barrages n'entraîneront pas d'interruption de la navigation. En fonction de la méthode employée pour la réalisation des travaux, le remplacement des visières peut nécessiter un abaissement du niveau d'eau dans les sas. Cela impliquerait un enfoncement restreint pour (une partie de) la navigation. L'entrave consécutive à ces travaux est estimée à quelques jours par visière. Les éléments déterminants du degré autorisé d'abaissement du niveau d'eau sont les suivants :

- l'introduction d'une exigence de processus de consultation en matière de gestion des eaux au profit de la connaissance, de la compétence et du traitement du système d'eau ;
- pour le moment, l'application de l'exigence +15 cm / -15 cm de fluctuation d'eau consécutif aux travaux ;
- liberté à l'exécutant quant à la méthode employée pour la réalisation des travaux (incluant la possibilité qu'une baisse du niveau d'eau ne sera pas requise) ;
- permettre à l'exécutant de réaliser les travaux (relatifs aux visières) pendant la saison de basses eaux.

Pour la navigation, les entraves dues aux travaux aux constructions d'ingénierie civile des complexes de barrage, seront minimales. Le cas échéant, les passages des écluses de Driel, d'Amerongen et de Hagestein seront entravés de façon minimale.

Exigences techniques et opérationnelles concernant les écluses

Pendant la haute saison de la navigation de plaisance, les interruptions de service des écluses ne sont pas autorisées. Cela concerne la période allant de la fin juillet au début septembre.

Une interruption n'est autorisée que s'il existe une possibilité de contourner.

Les défis lors de ces travaux aux écluses sont les suivants :

- remplacement des mécanismes de commande actuels ainsi que l'adaptation des constructions d'ingénierie civile au logement pour le mécanisme de commande. Le réaménagement de ce logement soit se faire, autant que possible, sans arrêter le mécanisme de commande et donc sans interruption de service de l'écluse.
- le remplacement de tous les bollards et organeaux. La réalisation des travaux dans un sas réduit sans interruption de la navigation / l'éclusage est dangereux, donc nécessite une interruption de service de l'écluse.
- la réparation du béton dégradé des parois des sas. La réalisation des travaux dans un sas réduit sans interruption de la navigation / l'éclusage est dangereux, donc nécessite une interruption de service de l'écluse.

Exigences concernant les barrages

Durant la période du 1^{er} mai au 31 octobre, seule une visière par complexe de barrage pourra être fermée pour son remplacement ou sa révision. Les travaux aux barrages n'occasionnent ni entrave à la navigation ni interruption de la navigation.

Exigences générales

La signalisation sera conforme aux prescriptions du Règlement de police pour la navigation du Rhin. Rijkswaterstaat veillera à ce que les avis à la batellerie concernant les entraves et interruptions soient complets et communiqués à temps.

PROTOCOLE 19

Aménagement et maintien de zones graveleuses le long du Rhin (p.k. 348,6 à 350,1)

Résolution

La Commission Centrale,

ayant pris connaissance du rapport ci-annexé,

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

approuve, après examen de tous les aspects et conformément aux conventions en vigueur, la réalisation des mesures pour l'aménagement et le maintien de zones graveleuses le long du Rhin,

invite la délégation allemande à faire rapport sur la poursuite des planifications et la finalisation de la mesure.

Annexe

1. Nature de la mesure

Création d'une rigole graveleuse, continuellement en eau et sans batillage, dans des champs d'épis du Rhin et du Illinger Altrhein et création d'îlots de repos (bande de terre dite "Kohlkopf" et "île aux tomates") pour des oiseaux aquatiques nicheurs.

2. Lieu

Champs d'épis, chemin de halage et zone riveraine du Rhin incluant un ancien bras près de Lauterbourg, rive droite.

3. Point kilométrique

P.k. 348,6 – 350,1

4. Objet

L'objectif du projet est la création de milieux insulaires et d'îlots de gravier comme zone de nidification pour les espèces aviaires nidifiant sur des îlots graveleux et l'aménagement de secteurs d'eau courante protégés contre le batillage comme zone de frai et d'habitat pour les juvéniles. De telles mesures de réhabilitation écologique et de protection d'espèces animales et végétales menacées sont mises en œuvre dans le cadre de projets Life+ appuyés dans le cadre de l'UE. Le porteur du projet est le Regierungspräsidium Karlsruhe. Le Regierungspräsidium Karlsruhe s'est engagé vis-à-vis de l'UE à réaliser cette mesure d'ici fin 2015.

Afin que puissent être atteints les objectifs énoncés ci-avant, il est prévu de réaliser les mesures suivantes:

- les 10 épis présents sur le site seront entaillés pour assurer une circulation ciblée de l'eau et seront surélevés pour compenser la réduction du profil de dimensionnement.
- au p.k. 348,840 sera construit un ouvrage de prise d'eau afin de créer un îlot par séparation de la bande de terre dite Kohlkopf.
- entre le p.k. 348,870 et le p.k. 349,144, le recouvrement sera retiré jusqu'à une hauteur au-dessus des moyennes eaux afin de développer une berge naturelle.

La mesure se situe exclusivement sur la rive droite et sur le territoire allemand. Dans ce secteur, le Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) procède à un apport de débit solide. Pour la navigation, il s'agit d'un goulet d'étranglement (Auer Grund).

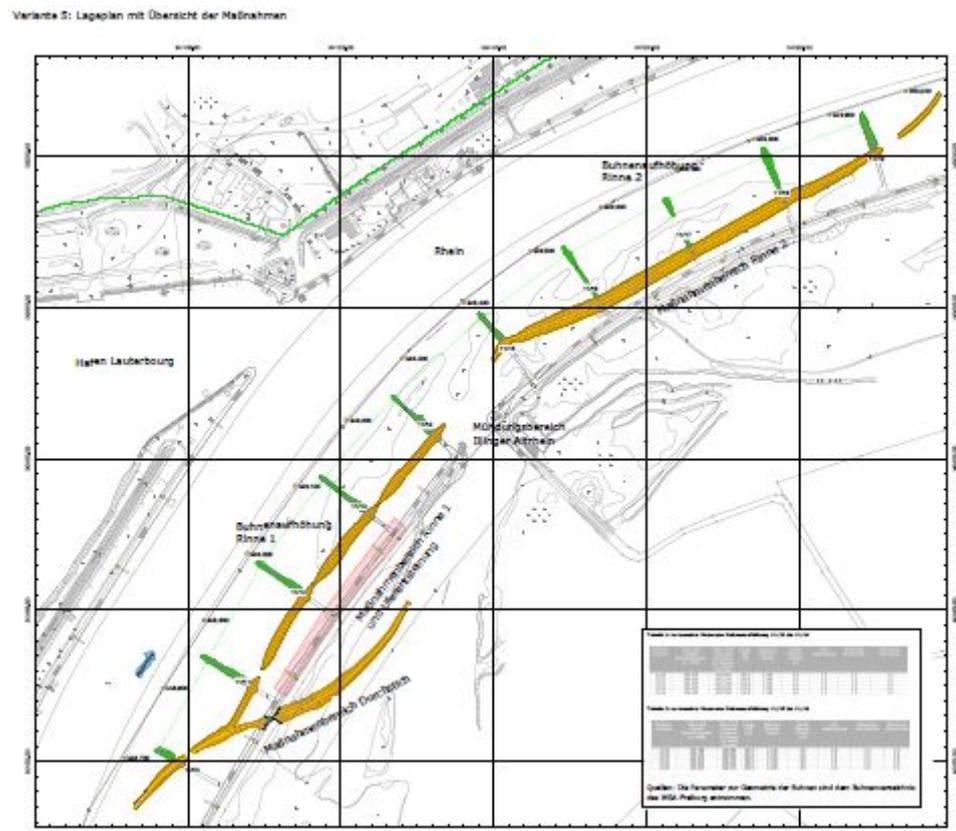
5. Evaluation

L'ouvrage de prise d'eau prélèvera de 2,6 m³/s en période de basses eaux à 26,1 m³/s en période de PHEN. Les calculs modélisés 2 D-HN concernant les lignes d'eau font apparaître des variations locales maximales de 2,5 cm de la ligne d'eau à l'intérieur des champs d'épis, dans la zone des épis entaillés. Dans la zone du chenal navigable, les modifications de la ligne d'eau sont faibles au point d'être négligeables. La modification des contraintes de cisaillement sur le fond sont également négligeables. Les modifications souhaitées du courant interviennent dans la zone des champs d'épis. Aucun courant transversal significatif n'est provoqué à l'extérieur de la zone des épis.

La mesure a été soumise à l'Institut fédéral des ouvrages hydrauliques (BAW) pour expertise. Le BAW n'a pas non plus conclu à des conséquences significatives sur les lignes d'eau, les courants transversaux, les spécificités morphologiques et la gestion du débit solide. Cette mesure ne devrait pas avoir d'incidence sur la navigation.

Un suivi sera assuré durant une période représentative de 5 ans afin d'attester et de confirmer la capacité de fonctionnement de la mesure et des installations, notamment de l'entaille et du rehaussement des épis.

Plan du secteur concerné par la mesure et des différents travaux



PROTOCOLE 20

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

Résolution

La Commission Centrale,

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

salue la réalisation de travaux de maintenance aux écluses,

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

invite les délégations allemande et française

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

Annexe

Annexe au protocole 20

Tableau des chômages 2015 sur le Rhin et le Grand Canal d'Alsace

Ex-ploitant	Ecluse	Début d'arrêt de la navigation	Fin d'arrêt de la navigation	Observation
EDF	Kembs sas ouest	24.08.2015	02.10.2015	Risque de perturbation
EDF	Kembs sas est			
EDF	Ottmarsheim petit sas	17.08.2015	11.09.2015	Risque de perturbation
EDF	Ottmarsheim grand sas	02.03.2015	13.03.2015	Restriction
EDF	Fessenheim petit sas	07.04.2015	02.10.2015	Risque de perturbation
EDF	Fessenheim grand sas	23.02.2015	06.03.2015	Restriction
EDF	Vogelgrün petit sas	13.04.2015	28.08.2015	Risque de perturbation
EDF	Vogelgrün grand sas	02.03.2015	06.03.2015	Restriction
EDF	Marckolsheim petit sas	08.06.2015	25.09.2015	Risque de perturbation
EDF	Marckolsheim grand sas	23.02.2015	06.03.2015	Restriction
EDF	Rhinau petit sas	13.04.2015	04.09.2015	Risque de perturbation
EDF	Rhinau grand sas	09.03.2015	13.03.2015	Restriction
EDF	Gerstheim petit sas			
EDF	Gerstheim grand sas	23.02.2015	06.03.2015	Restriction
EDF	Strasbourg petit sas	01.06.2015	05.06.2015	Risque de perturbation
EDF	Strasbourg grand sas	02.03.2015	13.03.2015	Restriction
VNF	Gambshheim sas ouest	02.03.2015	27.03.2015	Risque de perturbation
VNF	Gambshheim sas est	30.03.2015	24.04.2015	Risque de perturbation
WSV	Iffezheim sas ouest	15.06.2015	24.07.2015	Risque de perturbation
WSV	Iffezheim sas est	18.05.2015	20.05.2015	Risque de perturbation

Pour information :

Des travaux de révision sont prévus en 2015 sur la porte supérieure de l'écluse de Birsfelden Nord. La date et la durée des travaux ne sont pas encore connues.

Des travaux sont prévus du 19.10.2015 au 21.10.2015 sur l'écluse d'Augst.

PROTOCOLE 21

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

Annexe au protocole 21

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

REGLEMENT DE POLICE

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art. 2, 7, 8 et annexe 2 - Prescriptions conc. la couleur et l'intensité des feux	M	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-II-15	1. Art. 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 et annexe 3 2. Art. 10.01 Prescriptions de caractère temporaire conformément art. 1.22	M	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2006-I-19	Amendements définitifs au RPNR	M	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2012-II-13	Amendement au RPNR par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 – Amendement aux prescriptions pour le secteur réglé par avertisseurs Oberwesel – St. Goar (Sommaire, articles 9.07, 9.08, 12.02, 12.03 et annexe 9)	M	1.12.2013	9.8.2013		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		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 Règlement de Police pour la Navigation du Rhin (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 Règlement de police pour la navigation du Rhin - 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 Règlement de police pour la navigation du Rhin 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 Règlement de police pour la navigation du Rhin - 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

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

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

REGLEMENT DE VISITE

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-23	Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) 1995	M	1.1.1995	19.12.1994	**)	5.5.1995	9.1.1995	10.6.1994
1995-I-18	1. Article 23.11 du RVBR – Equipage minimum	M	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1995-I-18	2. Article 23.14 du RVBR – Equipage minimum des autres bâtiments	M	1.1.1996	15.5.1996	**)	2.1.1996	23.1.1996	1.6.1995
1996-II-16	Modification des dispositions transitoires et finales	M	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1996-II-17	Modification du RVBR suite à la révision du règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin	M	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	11.12.1996
1997-I-19	1. Article 10.03, chiffre 5, lettre b - Aspiration de l'air de combustion des moteurs de propulsion	M	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-20	2. Articles 9.17, 24.02 et 24.03 - Contrôle des feux de signalisation	M	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-21	3. Chapitre 20 - Dispositions particulières pour les navires de mer – Modification du chapitre 24 qui en résulte	M	1.10.1997	31.7.1997	**)	15.7.1997	30.9.1997	10.6.1997
1997-I-23	Livret de service - Annexe F	M	1.1.1998	15.12.1997	**)	26.3.1998	29.9.1997	10.6.1997
1997-II-27	Révision du RVBR	M	1.1.1999	19.8.1998	**)	3.2.1999	15.9.1998	13.2.1998
1998-I-15	1. Art. 6.30, ch. 7 ; art. 9.05 ; art. 9.09, ch. 4 et art. 12.01, ch. 1 – Dimensions maximales de bâtiments sur le Rhin 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 1.4.2005	3.3.2005 3.3.2005	**) **)	7.1.2005 7.1.2005	9.2.2005 9.2.2005	9.12.2004 9.12.2004
2004-II-22 (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	**)		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 ²¹ 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 ²²	**)	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.

²¹ Mis en vigueur à cette date en tant qu'amendement définitif des prescriptions nationales

²² Mis en vigueur préalablement avec une différence temporaire par rapport aux prescriptions nationales

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

REGLEMENT RELATIF AU PERSONNEL DE LA NAVIGATION SUR LE RHIN

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions temporaires

Acte de remise en vigueur de prescriptions temporaires

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-8	Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat de d'aptitude à la conduite au radar slovaques	M	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	20.6.2011
2011-I-10	Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat d'aptitude à la conduite au radar autrichiens	M	1.10.2011	24.12.2011		4.4.2012	1.10.2011	15.6.2011
2011-II-16	Reconnaissance du certificat de conduite bulgare	M	1.7.2012	1.7.2012		4.9.2012	1.7.2012	16.12.2011
2012-II-11	Amendements définitifs au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin - Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat d'aptitude à la conduite au radar slovaques	M	1.1.2013	21.3.2014			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			24.5.2013	15.2.2013

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

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

**Liste des réceptions par type pour les modèles de stations d'épuration de bord
conformément à l'article 14bis.12 (annexe R, partie V) du Règlement de visite des bateaux du Rhin (Résolution 2010-II-27)**

1	2	3	4	5	6	7	8
Marque du constructeur ⁽¹⁾	Appellation du constructeur ⁽¹⁾	Numéro de la réception par type	Date de la réception par type	Extension, refus, retrait ⁽²⁾	Motif de l'extension, du refus ou du retrait	Date de l'extension, du refus ou du retrait ⁽²⁾	Autorité compétente
Martin Membrane Systems GmbH Wald-Eck 7 D-19417 Warin	BMA R Code : BMA 5 R BMA 13 R BMA 20 R BMA 35 R BMA 50 R BMA 75 R	R1*II*0001*00	8.5.2013	--	--	--	D
ACO Marine s.r.o. Nádražni 72 CZ-150 00 Praha 5	ACO Maripur Membrane Technology (AM) Code : Modèles AM xxx S, AM xxx R, AMR xxx S et AMR xxx R Dimensionnements 025, 050, 075, 100, 150, 200 et 250	R1*II*0002*00	22.8.2014	--	--	--	D

⁽¹⁾ Conformément au certificat de réception par type.

⁽²⁾ Compléter.

1	2	3	4	5	6	7	8
Marque du constructeur ⁽¹⁾	Appellation du constructeur ⁽¹⁾	Numéro de la réception par type	Date de la réception par type	Extension, refus, retrait ⁽²⁾	Motif de l'extension, du refus ou du retrait	Date de l'extension, du refus ou du retrait ⁽²⁾	Autorité compétente
EVAC OY Sinimäentie 14 02630 Espoo FINNLAND	MBR Code : MBR 8 MBR 16 MBR 24 MBR 32 MBR 40 MBR 80 MBR 120 MBR 160 MBR 240 MBR 360	R1*II*0003*00	1.9.2014	--	--	--	D
Advanced Waste Water Solutions Gentsevaart 21 NL-4565ER Kapellebrug	Innopack Marine (IPM) Code : IPM40, IPM50, IPM80, IPM100, IPM125, IPM150, IPM175, IPM200, IPM225, IPM250, IPM 275, IPM300, IPM325, IPM350, IPM400, IPM450, IPM500, IPM550, IPM600, IPM650, IPM 700, IPM750, IPM800, IPM850	R1*II*0004*00	11.8.2014	--	--	--	D

4.2 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 47447 Moers	09372-939425	arnold.mahnken@t-online.de
2.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Str. 29-37 25421 Pinneberg	04101-3771-101	rasmus@alphatron-deutschland.de
3.	Alt Christl Funkberatung und Verkauf	Vidiner Str. 5 93055 Regensburg	0941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
4.	Blauth Ulrike Funk- und Nachrichtentechnik	Hauptstraße 3b 67229 Gerolsheim	06238-989183	rolf.blauth@t-online.de
5.	Braun KG Schiffswerft	Postfach 1809 67328 Speyer	06232-1309-49	werner.schulz@schiffswerft-braun.de
6.	Cretec Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 47661 Issum	02835-2670	paul-issum@t-online.de
7.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelerstraße 4b 12627 Berlin	030-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
8.	EBF Elektronik + Mechanik	Hinter dem Rathaus 4 56283 Halsenbach	06747-1763	ebf-halsenbach@t-online.de
9.	Elektro Jansen	Langestr. 35 und 44 49733 Haren (Ems)	05932-2446	info@elektro-jansen.de
10.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 25462 Rellingen	04101-301-233	info@elna.de
11.	Elektronik GmbH Sassnitz	Seestraße 40a 18546 Sassnitz	038392-521-0	elektronik_GmbH_Sassnitz@t-online.de
12.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 45711 Datteln	02363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
13.	FS Schiffstechnik GmbH & Co KG	Werftstraße 25 47053 Duisburg	0203 60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
14.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 27472 Cuxhaven	04721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
15.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 27572 Bremerhaven	0471-974080	info@pundsack.net
16.	G und M Tiedemann GbR	Auf der Haide 17 21039 Börsen	040-7205526	gundmtiedemanngbr@gmx.de
17.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 97904 Dorfprozelten	09392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
18.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter-Str. 6 25813 Husum	04841-9145	info@Horn-MarineService.de
19.	IEA Industrieelektronik GmbH	Thomas-Münzer-Straße 40a 39307 Roßdorf	03933 802204	info@iea-rossdorf.de
20.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstraße 71 01217 Dresden	0351-47004-54	IfE.Hanicke@t-online.de
21.	Imtech marine germany GmbH	Albert-EinsteinRing 6 22761 Hamburg	040-89972-201	j.ostrowitzki@imtechmarinegermany.co
22.	Jentson Nachrichtentechnik	Buschhagenweg 6 26133 Oldenburg	0441-21713775	info@jentson.de
23.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 28779 Bremen	0421-69001-91	dettef@kk-systemtechnik.de
24.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 47119 Duisburg	0203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
25.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 47589 Uedem	0203-4565632	a.strake@kse-duisburg.de
26.	Kurt J. Nos GmbH Schaltanlagenbau	Presentstraße 15 63939 Wörth	09372-73-111	nokuel@freenet.de
27.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 26789 Leer	0491-96079-0	INFO@LSELEER.de
28.	Matronik Schiffselektrik u.Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 47509 Rheurdt	02845-29899-0	matronik-Duisburg@t-online.de
29.	Mohrs+Hoppe GmbH	Plauener Str. 163 -165 13053 Berlin	030-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
30.	N.G. Sperry Marine GmbH & Co. KG	Woltmannstraße 19 20097 Hamburg	040-29900-0	uwe.holdorf@sperry.ngc.com
31.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 47119 Duisburg	0203-82650	info@naval-marine.de

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
32.	Navicom Emden GmbH	Nesserlander Str. 15 26721 Emden	04921-9176-0	navicom@t-online.de
33.	Peter Nachrichtentechnik	Lärchenstraße 10 94469 Deggendorf/Nattbg.	0991-37027-0	peter-com@t-online.de
34.	PUK electronic GmbH	Gewerbering 2 a-c 23968 Gägelow / Wismar	03841-642913	Puskeiler.Robert@t-online.de
35.	Radio Maurer	Zähringer Straße 18 68239 Mannheim	0621-477662	emx-18@t-online.de
36.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 93195 Wolfsegg-Stetten	09409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
37.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 47059 Duisburg	0203-993370	info@schwarz-technik.de
38.	See-Nautic Emden	Nesserlander Str. 96 26723 Emden	04921-27703	info@see-nautic.de
39.	R. Willborn	Berliner Chaussee 180 39114 Magdeburg	0391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de
40.	Wolfgang Hagelstein	Alte Heerstraße 63 56329 St. Goar-Fellen	06741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de
41.	Krebs Elektrotechnik e.K.	Im Martelacker 8 79588 Efringen-Kirchen	07628 1046	info@krebs-elektrotechnik.de
42.	Polizeipräsidium Duisburg Direktion ZA, SG -ZA 34- Bootstechnik und Nautik	Moerser Str. 217-219 47198 Duisburg	0203 280-1340	za34.duisburg@polizei.nrw.de
43.	in-innovative navigation GmbH	Leibnizstr.11 70806 Kornwestheim	07154 807-150	info@innovative-navigation.de www.innovative-navigation.de

...

Pays-Bas

N°	Nom	Adresse	Téléphone +31	Courriel
1.	Alewijnse Binnenvaart	Energieweg 46C 6541 CX Nijmegen	024-3716301	www.alewijnsenavigatie.nl
2.	Alphatron Marine B.V.	Schaardijk 23 3063 NH Rotterdam	010-4534000	deepsea@alphatronmarine.com www.alphatronmarine.com
3.	CTW Electronics	Schaperstraat 2 1613 JK Grootebroek	0228-512435 06-53911091	info@ctwradar.com www.ctwradar.com
4.	Eprom Electronica B.V.	Schoolweg 7 4531 CA Terneuzen	0115-648000	info@epromelectronica.nl www.epromelectronica.nl
5.	Gova Scheepselektronika Services V.O.F.	Ringdijk 530 2987 VZ Ridderkerk	0180-463011	
6.	H. Vlek	Terbregse Rechter Rottekade 150 J 3051 AC Rotterdam	010-4180881	
7.	Handelonderneming V.O.F. van Os Navimar	Dixielandkade 48 4533 AD Terneuzen	0900-0506	
8.	Radio Holland Netherlands Bv	Eekhoutstraat 2 3087 AB Rotterdam	010-4283344	info@radioholland.nl www.radioholland.nl
9.	Radio Zeeland Scheepsnavigatie B.V.	Industrieweg 17 4538 RG Terneuzen	0115-645400	www.radiozeeland.nl
10.	Sperry Marine Bv	J. Wattweg 22 3133 KK Vlaardingen	010-4451621	sales.holland@sperry.ngc.com www.sperrymarine.northropgrumman.com
11.	Van Tiem's Elektro Technisch Installatie Bureau B.V.	Industrieweg 5 6659 AL Wamel	0487-593570	info@vantiem.nl www.vantiem.nl
12.	Werkina Werkendam Bv	Biesboschhaven Noord 1b 4251 NL Werkendam	0183-502688	info@werkina.nl www.werkina.nl
13.	Marinetec Holland B.V.	Lelystraat 93G 3364 AH Sliedrecht	184-41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
14.	Flux Electro BV	Beneluxweg 2c 4538 AL Terneuzen	115-615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl

4.3 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
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
4	VDL 6000/Inland AIS system	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, 582 24 Linköping, Sweden	C.N.S. Systems AB, S:t Larsgatan 32B, 582 24 Linköping, Sweden	17.07.2009 D	FVT	R-4-204
5	AIS 200 Inland AIS	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	Kongsberg Seatex AS, Pirsenteret, 7462 Trondheim, Norway	9.9.2009 D	FVT	R-4-205

No N° Nr.	Type Typ	Manufacturer Fabricant Hersteller Fabrikant	Owner of the type approval Titulaire de l'agrément de type Inhaber der Typgenehmigung Houder van de typegoedkeuring	Date and country of approval Date et pays d'agrément Zulassungstag u. -land Datum en land van de goedkeuring	Competent authority Autorité compétente zuständige Behörde Bevoegde autoriteit	Approval No N° d'agrément Zulassungs-Nr. Goedkeuringsnummer
6	FA 150 AIS Transponder	Furuno Electric Co. Ltd., 9-52 Ashihara-cho Nishinomiya City 662-8580, Japan	Furuno Deutschland GmbH Siemensstr. 33 25462 Rellingen, Germany	1.10.2009 D	FVT	R-4-206
7	Voyager X3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	21.5.2010 D	FVT	R-4-207
8	PROTEC W Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	L-3 Communications Corporation 100 Cattlemen Road, Sarasota, FL 34232, USA	21.5.2010 D	FVT	R-4-208
9	OceanSat Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	OceanSat BV, P.O. Box, 4255 ZG Nieuwendijk, The Netherlands	21.5.2010 D	FVT	R-4-209
10	Poseidon Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	21.5.2010 D	FVT	R-4-210
11	AIS M3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	SRT Marine Technology Ltd, Midsomer Norton, Bath BA3 4BS, England	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	21.5.2010 D	FVT	R-4-211
12	ComNav Voyager X3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	COMNAV MARINE Ltd, 15-15311 Crestwood Place, V6V2G1 Richmond, Canada	23.7.2010 D	FVT	R-4-212
13	Transas AIS M-3 Combined Class A / Inland AIS Transceiver	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	Transas Marine International, Datavägen 37, 43632 Arskim, Sweden	23.7.2010 D	FVT	R-4-213
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

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

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

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

Autriche

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +43	Courriel Site internet
1.	1st-Relief GmbH	Handelskai 388 / Top 632 AT-1020 Vienna	(0)1 5 237 237 240	Technical.support@1st-relief.com www.1st-relief.com
2.	ACR Electronics Europe GmbH (Ayant cessé son activité le 17.7.2012)	Handelskai 388/Top 632 AT-1020 Vienna	(0)1 5 273 237 200	Andreas.lesch@acr-europe.com
3.	Point Electronics GmbH	Stumpergasse 41- 43 AT-1060 Wien	(0)1 597 088-0	mail@point.at
4.	Via Donau-Österreichische Wasser- straßengesellschaft	Donau-City-Straße 1 AT-1220 Wien	(0)50 4321-1701	thomas.bierbaumer@viadonau.org www.viadonau.org

Belgique

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +32	Courriel Site internet
1.	ANAVTRONIC	Trapstraat 34, B-2060 Antwerpen	(0)497 585 375	info@anavtronic.be
2.	ASTRON nv	Bredastraat 136-138 B-2060 Antwerpen	(0)50 55 15 50 (0)3 227 74 02 (0)3 544 72 21	astron@astron.be
3.	De Backer Scheepselectro	Doomstraat 92 B-9940 Evergem	(0)9 253 84 60	debacker.nv@telenet.be
4.	Mackay Marine Antwerp	Noorderlaan 109/3 B-2030 Antwerpen	(0)3 808 39 63	Antwerp@mackaymarine.com

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +32	Courriel Site internet
5.	M/S Abyss (Lefèvre - Van Gils)	Rue de Crevecoeur 42 B-7640 Antoing	+33 (0)6 69 96 76 40	abyss.lefevre@yahoo.fr
6.	Neptunia S.A. Centrale d'Achats	Rue Gransart 8 B-7640 Antoing	(0)69 44 68 68	caltruy@neptunia.com
7.	Periskal Bvba	Bredabaan 451, B-2990 Wuustwezel	(0)3 669 57 36	info@periskal.com
8.	Service Electro	Boterhamvaartweg 2 Haven 138 B-2030 Antwerpen	(0)3 546 40 83	electro@serviceelectro.be
9.	Tresco Engineering Bvba	Vosseschijnstraat 43b1 - Haven 140 B-2000 Antwerpen	(0)3 231 07 31	info@tresco.eu
10.	Van Stappen & Cada Scheepselectro nv	Vosseschijnstraat, Haven 140 B-2030 Antwerpen	(0)3 326 70 90	info@vanstappen.eu
11.	Alphatron Marine Belgium BVBA	Kouterstraat 4 B-9170 Meerdonk	(0)3 685 21 96	servicebe@alphatronmarine.com

...

France²³

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +33	Courriel Site internet
1.	AEMI	56, avenue Pierre Berthelot F-14000 Caen	(0)2 31 35 44 47	aemi.scan@wanadoo.fr
2.	ATEYS	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr
3.	Établissement Max Guerdin et fils	13, rue de Clermont F-60200 Compiègne	(0)3 44 83 66 20	max.guerdin@wanadoo.fr

²³ Les compétences de chaque société sont précisées par arrêté ministériel du 2 février 2011 relatif à l'agrément du matériel et des sociétés installatrices de feux de signalisation, d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de giration et d'appareils AIS Intérieur.

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +33	Courriel Site internet
4.	ETNA	31, rue des ponts F-76620 Le Havre	(0)2 35 54 60 60	info@etna.fr
5.	FLUVIAL ELEC	4 Quai Fernand-Saguet 94700 Maisons-Alfort	(0)6 32 40 46 36	vincent.quenolle@fluvialelec.fr
6.	GH2E	3, rue Sophie Germain F-75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr
7.	MAP Marine	1, Quai de la Grande Bigue Bat B. - Port autonome de Marseille porte C F-13002 Marseille	(0)4 91 07 54 44	contact@map-marine.com
8.	PROMAT	68, boulevard Jules Durand BP 350 F-76056 Le Havre Cedex	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com
9.	SIECMI	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)3 21 30 45 13	boulogne@siecmi.com
10.	Sud Communication	95, rue Rajol Espace Fréjorgues Est F-34130 Mauguio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info
11.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com
12.	BARILLEC SAS	ZI du Moros, F-29990 Concarneau	(0)2 98 50 12 12	contact@barillec.fr
13.	CLAUDIN SERVICES	41, Avenue Henri Barbusse 69250 Albigny sur Saône	(0)4 72 08 83 97	albigny-bateaux@wanadoo.fr

...

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 514244	ams@alewijnse.nl www.alewijnsenavigatie.nl
2.	Alphatron Marine B.V.	Schaardijk 23 NL-3063 NH Rotterdam	T. (0)10-4534000 M. (0)6-53940856	deepsea@alphatronmarine.com www.alphatronmarine.com
3.	Autena Marine B.V.	St. Teunisdmolenweg 48F NL-6534 AG Nijmegen	T. (0)24-3559417	info@autena.nl www.autena.nl
4.	De Wolf Products B.V.	Krab 6 NL-4401 PA Yerseke	T. (0)113-573580	martin@dewolfproducts.nl www.dewolfproducts.com
5.	Huisman Maritiem B.V.	Koningstraat 101 NL-6651 KK Druten	T. (0)487-518555	maritiem@huisman-elektro.nl www.huisman-elektro.nl
6.	Imtech Marine Netherlands	Sluisjesdijk 155 NL-3087 AG Rotterdam	T. (0)10-4283344	service.binnenvaart@imtechmarine.com
7.	Navimar B.V.	Schependijk 29 NL-4531 BW Terneuzen	T. (0)115-616329 M. (0)6-53686036	www.navimar.nl
8.	Northrop Grumann Sperry Marine B.V.	J. Wattweg 22 NL-3133 KK Vlaardingen	T. (0)10-4451621	sales.holland@sperry.ngc.com www.sperrymarine.northropgrumman.com
9.	SAM Electronics Nederland B.V.	IJzerwerkkade 36 NL-3077 MC Rotterdam	T. (0)10-4795444 M. (0)10-4795545	info@sam-electronics.nl www.sam-electronics.nl
10.	Shiptron Marine Communication Specialists B.V.	De Dolfijn 24 NL-1601 MG Enkhuizen	T. (0)228-317437	info@shiptron.nl www.shiptron.nl
11.	Werkina Werkendam B.V.	Biesboschhaven Noord 1b NL-4251 NL Werkendam	T. (0)183-502688	info@werkina.nl www.werkina.nl
12.	Marinetec Holland B.V.	Lelystraat 93G 3364 AH Sliedrecht	184-41 35 90	info@marinetec-holland.nl www.marinetec-holland.nl
13.	Flux Electro BV	Beneluxweg 2c 4538 AL Terneuzen	115-615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +31	Courriel Site internet
14.	AiM Slurink Elektrotechniek BV	Ohmweg 71 NL-2952 BB Alblasserdam	(0)786933947	info@aimslurink.nl www.aimslurink.nl

...

République tchèque

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +420	Courriel Site internet
1.	VARS BRNO a.s.	Kroftova 3167/80c 61600 Brno	515 514 111	info@vars.cz www.vars.cz

Roumanie

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +40	Courriel Site internet
1.	Ultrans TM srl	Bd. Ferdinand 5 900659 Romania	241 550 007	office@ultrans.ro www.ultrans.ro

...

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

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

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

RECOMMANDATION N° 19/2014 du 9 septembre 2014

AUTOMOTEUR-CITERNE ARGOS GL

L'automoteur-citerne "Argos GL" (numéro européen unique d'identification des bateaux inconnu) est autorisé par la présente à utiliser du gaz naturel liquéfié (GNL) en tant que combustible pour l'installation de propulsion.

Conformément à l'article 2.19, chiffre 3, le bâtiment est autorisé à déroger aux dispositions des articles 8.01, chiffre 3 et 8.05, chiffres 6, 9, 11 et 12 jusqu'au 30.06.2019. L'utilisation du GNL est réputée suffisamment sûre sous réserve que les conditions ci-après soient respectées à tout moment :

1. Le bâtiment doit être construit et classé conformément aux règles et sous le contrôle d'une société de classification agréée ayant établi des règles spécifiques pour les installations fonctionnant au GNL. La classe doit être maintenue.
2. Le système de propulsion au GNL doit être inspecté annuellement par la société de classification qui a classé le bateau.
3. Une étude HAZID exhaustive doit avoir été réalisée par la société de classification qui a classé le bateau (voir **annexe 1**).
4. Le système de propulsion au GNL doit être conforme au code IGF (Résolution MSC.285(86) du 1^{er} juin 2009), à l'exception des points énoncés à l'**annexe 2**.
5. Le système de propulsion au gaz naturel liquéfié doit être conçu de manière à limiter autant que possible les émissions de méthane.
6. Le réservoir de stockage de GNL doit être conforme aux exigences de la norme EN 13458-2 relatives aux réservoirs à basse température. Outre cette exigence, le réservoir doit résister à une poussée de 2 g dans le sens longitudinal et d'1 g dans le sens transversal ainsi qu'à un angle de gîte de 10°. Le réservoir de stockage doit être installé à bord du bateau de telle sorte qu'il y demeure fixé en toutes circonstances. Sur la face externe du local où est placé le réservoir doit être fixé un marquage indiquant clairement que s'y trouve un réservoir de stockage de GNL.
7. L'avitaillement de GNL doit être réalisé conformément aux procédures énoncées à l'**annexe 4**.
8. L'entretien du système de propulsion au GNL doit être assuré conformément aux instructions du fabricant. Ces instructions doivent être conservées à bord. Préalablement à toute remise en service à la suite d'une réparation ou d'une modification substantielles, le système de propulsion au GNL doit être examiné par la société de classification qui a classé le bateau.
9. Tous les membres d'équipage doivent avoir suivi une formation sur les dangers, l'utilisation, l'entretien et l'inspection du système de propulsion au GNL conformément aux procédures énoncées à l'**annexe 4**.

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

(Les documents techniques sur la base desquels a été formulée la recommandation figurent au document RV (14) 59).

5. Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle

Tachygraphes

**Sociétés spécialisées agréées pour le montage et le contrôle
conformément à l'article 3.10 et à l'annexe A3
du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin
Etat : novembre 2014**

Nr.	Fabricant / Hersteller / Fabrikant	Type / Typ	Numéro de type Baumusternummer Nummer typegoedkeuring	Autorité d'agrément Zul.-Beh. Bevoegde autoriteit
1	Mannesmann-Kienzle	1318-09	SV 1294	FVT – WSV ²⁴

Elektro Buck
Elektroinstallation
Hauptstraße 30
D-69250 Schönau

Heinz Port GmbH
Theodor-Heuss-Str. 15
D-66130 Saarbrücken

Matronik
Schiffselektrik u. Elektronik
In den Pannenkaulen 5
D-47509 Rheurdt

Radio Maurer
Schiffselektronik
Zähringerstraße 18
D-68239 Mannheim

Wilhelm Schroer
Schiffselektrik GmbH
Albrechtstraße 70
D-47138 Duisburg

²⁴ FVT-WSV : Service spécialisé pour les techniques de transport de l'administration de l'eau et de la navigation (anciennement Institut pour la signalisation maritime), Coblenze

Nr.	Fabricant / Hersteller / Fabrikant	Type / Typ	Numéro de type Baumusternummer Nummer typegoedkeuring	Autorité d'agrément Zul.-Beh. Bevoegde autoriteit
2	Kadlec & Brödlin	BSF	SV 1297	FVT – WSV ²⁵ , D

Kadlec & Brödlin
Elektr. Schiffsausrüstungen
Krausstraße 21
D-47119 Duisburg

Nr.	Fabricant / Hersteller / Fabrikant	Type / Typ	Numéro de type Baumusternummer Nummer typegoedkeuring	Autorité d'agrément Zul.-Beh. Bevoegde autoriteit
3	NUFATRON	Nautic- Tachograph NA-T-01	45/0209	SRH, CH ²⁶

A&O Schiffselektrik und –elektronik
Kastanienstraße 10
D-47447 Moers

Carl Goldberg
Reeperbahn 37
D-21481 Lauenburg

DSD Hilgers Stahlbau GmbH
Hilgersstraße
D-56598 Rheinbrohl

E&M Engel & Meier
Schiffselektronik Duisburg
Döbelner Straße 4b
D-12627 Berlin

Elektro Jansen
Lange Straße 35 und 44
D-49733 Haren (Ems)

Elektrotechnik Kemming
Kirchstraße 21
D-45711 Datteln

²⁵ FVT-WSV : Service spécialisé pour les techniques de transport de l'administration de l'eau et de la navigation (anciennement Institut pour la signalisation maritime), Coblenze

²⁶ SRH : Ports rhénans suisses, Bâle (anciennement : Direction de la navigation rhénane, Bâle (RSD)).

G und M Tiedemann GbR
Auf der Haide 17
D-21039 Börnsen

Jentson Nachrichtentechnik
Ziegelhofstraße 104
D-26121 Oldenburg

K+K Systemtechnik
An de Deelen 63
D-28779 Bremen

Kadlec & Brödlin
Elektr. Schiffsausrüstungen
Krausstraße 21
D-47119 Duisburg

Krebs Elektrotechnik e.K.
Im Martelacker 8
D-79588 Efringen-Kirchen

KSE Schiffselektronik
Karl-Heinz Klein
Völklingerstraße 26
D-47178 Duisburg-Walsum

LUX-Werft
Moselstraße 10
D-53859 Niederkassel-Mondorf

Matronik
Schiffselektrik u. Elektronik
In den Pannenkaulen 5
D-47509 Rheurdt

Mohrs + Hoppe GmbH
Marineservice
D-Plauener Str. 163-165 K(10)

MSG
Mainschiffahrts-Genossenschaft
Stockgrabenweg
D-97904 Dorfprozelten

Naval Marine GmbH
Schiffselektrik
Neumarkt 2
D-47119 Duisburg

Prinage + Sohn
Elektrotechnik GmbH
Arndtstr. 33
D-22085 Hamburg

Reystar Elektrotechnik
Liebigstraße 17b
D-47608 Geldern

Wilhelm Schroer
Schiffselektrik GmbH
Albrechtstraße 70
D-47138 Duisburg-Meiderich

Wolfgang Hagelstein
Anlagen für die Schifffahrt
Alte Heerstraße 63
D-56329 St. Goar-Fellen

Nautictronic-GmbH
Service-Center
Tramstrasse 66
CH-4142 Münchenstein

Alphatron Marine Deutschland GmbH
Nienhöfener Str. 29-37
D-25421 Pinneberg

Nr.	Fabricant / Hersteller / Fabrikant	Type / Typ	Numéro de type Baumusternummer Nummer typegoedkeuring	Autorité d'agrément Zul.-Beh. Bevoegde autoriteit
5	VDO Vertriebsgesellschaft	FSE 414.745.1	SV 1291	FVT – WSV ²⁷ , D

Elektro Buck
Elektroinstallation
Hauptstraße 30
D-69250 Schönau

LUX-Werft
Moselstraße 10
D-53859 Niederkassel-Mondorf

Matronik
Schiffselektrik u. Elektronik
In den Pannenkaulen 5
D-47509 Rheurdt

²⁷ FVT-WSV : Service spécialisé pour les techniques de transport de l'administration de l'eau et de la navigation (anciennement Institut pour la signalisation maritime), Coblenz

Radio Maurer
Schiffselektronik
Zähringerstraße 18
D-68239 Mannheim

Wilhelm Schroer
Schiffselektrotechnik GmbH
Albrechtstraße 70
D-47138 Duisburg

Nr.	Fabricant / Hersteller / Fabrikant	Type / Typ	Numéro de type Baumusternummer Nummer typegoedkeuring	Autorité d'agrément Zul.-Beh. Bevoegde autoriteit
6	NORIS	TG 01	SV 1288	FVT – WSV ²⁸ , D

Elektro Weber
Lessingstr. 1
D-74855 Haßmersheim

Kadlec & Brödlin
Elektr. Schiffsausrüstungen
Krausstraße 21
D-47119 Duisburg

Matronik
Schiffselektrotechnik u. Elektronik
In den Pannenkaulen 5
D-47509 Rheurdt

MSG
Mainschiffahrts-Genossenschaft
Stockgrabenweg
D-97904 Dorfprozelten

Naval Marine
Schiffselektrotechnik
Neumarkt 2
D-47119 Duisburg

Prinage + Sohn
Elektrotechnik GmbH
Arndtstr. 33
D-22085 Hamburg

Wilhelm Schroer
Schiffselektrotechnik GmbH
Albrechtstraße 70
D-47138 Duisburg-Meiderich

²⁸ FVT-WSV : Service spécialisé pour les techniques de transport de l'administration de l'eau et de la navigation (anciennement Institut pour la signalisation maritime), Coblenz

N°	Fabricant / Hersteller / Fabrikant	Type / Typ	Numéro de type Baumusternummer Nummer typegoedkeuring	Autorité d'agrément Zul.-Beh. Bevoegde autoriteit
7	Simac CSI BV	chronocon	NL-TR-89002	RDWW, NL

- Indications non disponibles -

N°	Fabricant / Hersteller / Fabrikant	Type / Typ	Numéro de type Baumusternummer Nummer typegoedkeuring	Autorité d'agrément Zul.-Beh. Bevoegde autoriteit
8		ESP 2000	NL-TR-89003	RDWW, NL

- Indications non disponibles -

N°	Fabricant / Hersteller / Fabrikant	Type / Typ	Numéro de type Baumusternummer Nummer typegoedkeuring	Autorité d'agrément Zul.-Beh. Bevoegde autoriteit
9	ICS	Veeder Root	NL-TR-89004	RDWW, NL

- Indications non disponibles -

N°	Fabricant / Hersteller / Fabrikant	Type / Typ	Numéro de type Baumusternummer Nummer typegoedkeuring	Autorité d'agrément Zul.-Beh. Bevoegde autoriteit
10	Marble Automation	Marble 725 (MS 715)	RDW-87240001-00	RDWW, NL

Flux Electro BV
Beneluxweg 2c
NL-4538 AL Terneuzen
Scellé n° M02

Marinetec Holland B.V.
Lelystraat 93G
NL-3364 AH Sliedrecht
Scellé n° M34

DTM Techniek
Keteldiep 25F
NL-8321 MH Urk
Scellé n° M27

Ultrans TM srl
Bd. Ferdinand 5
RO-900650 Constanta
Scellé n° M12

ETB van Fraeijenhove
Stationsweg 60a
NL-4538 AD Terneuzen
Scellé n° M15

AiM Slurink Elektrotechniek BV
Ohmweg 71
NL-2952 BB ALBLASSERDAM
Scellé n° M06

Van Tiem Elektro BV
Industriestraat 5
NL-6659 AL WAMEL
Scellé n° M18

BOGENDA ELEKTRO B.V.
Noordeinde 5
NL-3341 LW Hendrik-Ido-Ambacht
Scellé n° M38

Electric Marine Support Binnenvaart B.V.
Nieuwland Parc 307
NL-2952 DD Alblasserdam
Scellé n° M31

N°	Fabricant / Hersteller / Fabrikant	Type / Typ	Numéro de type Baumusternummer Nummer typegoedkeuring	Autorité d'agrément Zul.-Beh. Bevoegde autoriteit
11	VAF CSI control systems bv	Chronocon 490	CSI-	NL

Gecap
Dhr. C. den Breker
Postbus 475
NL-2900 AL Capelle A/D IJssel
CSI-2

Werkina Werkendam B.V.
Dhr. T.N. van Maastricht
Bierbosch Haven Noord 1 b
NL-4251 NL Werkendam
CSI-11

Dolderman BV.
Dhr. A Rijdsdijk
Postbus 266
NL-3300 AG Dordrecht
CSI-1

IGP
Dhr. P. Goovaerts
Maalderijstraat 87
NL-2920 Kalmthout (Nieuwmoer)
CSI-15

A. Rullen Installatiebedrijf BV.
Dhr. A. Meeuwissen
Postbus 96
NL-4940 AB Raamsdonkveer
CSI-3

Imtech Marine & Industry
Dhr. B. Breedveld
Postbus 5054
NL-3008 AB Rotterdam
CSI-12

Alewijnse Binnenvaart
Dhr. J.E.L. Bonnikhorst
Oude Haven 47
NL-6511 XE Nijmegen
CSI-4 en CSI-7

De Keizer Elektrotechniek
Dhr. G.H.G. Lammers
Sluispolderweg 44a
NL-1505 HK Zaandam
CSI-6

Van Fraeijenhove BV.
Dhr. Van Fraeijenhove
Stationsweg 60 a
NL-4538 AD Terneuzen
CSI-16

Elektrotechniek Irnsum Sneek
Dhr. R.G. Martens
Rijksweg 19
NL-9011 VA Irnsum
CSI-19

Keijzer v/d/Heuvel
Dhr. M.G. Burger
Postbus 3050
NL-2935 ZH Ouderkerk a/d IJssel
CSI-10

INA – Litton
Dhr. K. Langius
Postbus 1590
NL-3000 BN Rotterdam
CSI-9

Schlömer Schiffswerft
Dhr. T. Verwoerd
Postfach 2109
D-26771 Leer
CSI-18

Linssen Electronica BV.
Dhr. H. Mestrom
Kloosterstraat 3
NL-6051 JB Maasbracht
CSI-13

Electricom
Dhr. Eerland
Westerkade 14
NL-3116 GJ Schiedam
CSI-20

CSI BV.
Dhr. H. Ouadi
Kaartenmakerstraat 4
NL-2984 CB Ridderkerk
CSI-8 CSI-21

Flux Electro BV
Beneluxweg 2c
NL-4538 AL Terneuzen
CSI-24

- 01 Oechies Elektrotechniek
- 02 Vogelenzang de Jong BV
L.P. van der Giessenweg 51
NL-2921 LP Krimpen A/D IJssel
- 03 Keizer van de Heuvel BV.
Noord 45 d
NL-2931 SJ Krimpen aan de IJssel
- 05 Fa. van Gent en Kooy
Maaskade 89
NL-3071 NE Rotterdam
- 50 Fa. Leeuwenstein Scheepinstallatie BV.
Keizershof 14
NL-3311 JP Dordrecht
- 06 Oechies Elektrotechniek
- 08 Visser & van Dijk BV.
Havenstraat 5 b
NL-6051 CR Maasbracht
- 09 Van Wijnen Scheepselektro
Rosmolenweg 9 a
NL-3356 LK Papendrecht
- 10 Oechies Elektrotechniek
- 11 Oechies Elektrotechniek
- 12 Van Meegen bunkerschip
Nieuwendammerdijk 526 s
NL-1023 BX Amsterdam
- 13 Droste Scheepselektro
De Krib 3
NL-6916 an Tolkamer
- eigen tang Hoveko BV.
Reigersingel 10
NL-2922 GP Krimpen a/d IJssel

OF3005

- eigen tang Radio Holland Marine Rotterdam
Eekhoutstraat 2
NL-3087 AB Rotterdam
- Radio Holland Marine Delfzijl
Zijlvest 12
NL-9936 GZ Delfzijl
- Radio Holland Marine Den Helder
Het Nieuwe Diep 34 AA
NL-1781 AD Den Helder

Radio Holland Marine Harlingen
Nieuwe Vissershaven 11
NL-8861 NX Harlingen

Radio Holland Marine Lauwersoog
Haven 24
NL-9976 VN Lauwersoog

Radio Holland Marine Terneuzen
Industrieweg 20
NL-4538 AJ Terneuzen

Radio Holland Marine Urk
Westhavenkade 32
NL-8321 EL Urk

Radio Holland Marine Vlissingen
Stationsplein 11
NL-4382 NN Vlissingen

Radio Holland Marine IJmuiden
Trawlerkade 98
NL-1976 CC IJmuiden

RHG 01	Radio Holland Marine Rotterdam A.D.C. Groeneveld
RHG 04	Radio Holland Marine Rotterdam P. v/d Eijk
RHG 01	Radio Holland Marine Rotterdam D. Monshouwer
RHG 02	Radio Holland Marine Rotterdam K.G. Tas
RHG 01	Radio Holland Marine Rotterdam P. Dijkshoorn
RHG 11	Radio Holland Marine Rotterdam P. Stolk
RHG 03	Radio Holland Marine Rotterdam A. Langstraat
Geen	Radio Holland Marine Rotterdam J.E.P Kruiswijk
RHG 08	Radio Holland Marine Urk J. Verhoeff
ICS 110	Radio Holland Marine Vlissingen J.F. Walhout

NL RHM 01 Radio Holland Marine Vlissingen

RHG 07 Radio Holland Marine Terneuzen
A. de Ridder

RH Radio Holland Marine IJmuiden

vdo0001nl VDO Kienzle
Nieuwpoort

PROTOCOLE 22

Budget pour 2015 de la Commission Centrale

Résolution

La Commission Centrale adopte le budget 2015 qui est fixé à **2 660 705.- €**.

La cotisation de chaque Etat, compte tenu du versement de **22 000.- €** du Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans et de la part prélevée sur le fonds de réserve sous la forme d'un ajustement budgétaire de **60 000.- €**, s'élève à **515 741.-€**.

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

PROTOCOLE 23

Approbation des comptes de l'exercice 2013 de la Commission Centrale

Résolution

Après avoir pris connaissance du rapport du vérificateur des comptes, la Commission Centrale approuve les comptes de l'exercice 2013 et donne quitus au Secrétaire Général.

PROTOCOLE 24

Approbation des comptes de l'exercice 2013 du Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans

Résolution

Après avoir pris connaissance du rapport du vérificateur des comptes, la Commission Centrale approuve les comptes de l'exercice 2013 du Centre Administratif. Ces comptes sont communiqués à cet organisme.

PROTOCOLE 25

Accord relatif à l'extension de la compétence du Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe aux agents de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR)

Résolution

La Commission Centrale,

soucieuse de mettre en place des voies de recours effectives pour les agents de la CCNR, conformément aux principes énoncés dans la Convention européenne des Droits de l'Homme, notamment son article 6§1,

consciente de la difficulté de répondre à cette exigence par des mécanismes propres à la CCNR, compte tenu des dimensions réduites de l'organisation,

constatant que le Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe offre toutes les garanties de compétence, d'impartialité, et de proximité pour constituer un moyen effectif de recours juridictionnel pour les agents de la CCNR,

se félicitant de l'accord du Conseil de l'Europe pour juger les litiges intéressant les agents de la CCNR devant son Tribunal Administratif, moyennant une participation de la CCNR aux frais de fonctionnement du tribunal,

prend acte avec satisfaction de la négociation d'un accord prévoyant les modalités concrètes de la reconnaissance de la compétence du Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe par la CCNR,

autorise le Secrétaire Général à signer avec le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe, l'accord relatif à l'extension de la compétence du Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe aux agents de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, ci-annexé en langues allemande, anglaise française et néerlandaise.

Annexe

ACCORD

relatif à l'extension de la compétence du Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe aux agents de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR)

Le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe et le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin,

Considérant que la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin est une organisation internationale bénéficiant d'une immunité de juridiction, ainsi qu'il ressort de l'article 12 de l'Accord conclu le 10 mai 1978 entre la CCNR et le Gouvernement de la République française, relatif au siège de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et ses privilèges et immunités sur le territoire français ;

Considérant que, dès lors, les litiges relatifs au travail entre cette Organisation et ses agents ne peuvent être portés devant une juridiction nationale ;

Considérant cependant que les agents de la CCNR doivent, comme ceux appartenant à d'autres organisations internationales, bénéficier d'un droit de recours de caractère juridictionnel pour les litiges relatifs à leur emploi. ;

Vu la demande de reconnaissance de la compétence du Tribunal Administratif pour les litiges entre les agents de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et ladite Commission, présentée par le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin par lettre du 23 octobre 2013 adressée au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe, et la réponse favorable de ce dernier en date du 12 mars 2014 ;

Considérant l'utilité de conclure l'Accord prévu à l'article 15, paragraphe 2, du Statut du Tribunal Administratif, tel que modifié par la Résolution CM/Res(2014)4 adoptée par le Comité des Ministres le 11 juin 2014 ;

Vu la décision/Résolution XXXX du Comité des Ministres du Conseil de l'Europe autorisant le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe à signer le présent Accord ;

Vu la résolution 2014-II-25 du 4 décembre 2014 de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin autorisant le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin à signer le présent Accord ;

Vu les articles 59 à 61 du Statut du Personnel du Conseil de l'Europe relatifs aux voies de recours ouvertes aux agents du Conseil de l'Europe, son Annexe XI portant Statut du Tribunal Administratif ainsi que le Règlement intérieur du Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe établi par celui-ci ;

Le Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe ayant donné un avis favorable à la conclusion du présent Accord ;

Dûment mandatés par leurs organisations respectives,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

Article 1^{er}

Le Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe (ci-après le Tribunal Administratif) est compétent pour statuer sur les recours engagés, dans les conditions précisées à l'article 60 du Statut du Personnel du Conseil de l'Europe, contre les actes d'ordre administratif pris par le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, tels que définis à l'article 59, paragraphe 2, du Statut du Personnel du Conseil de l'Europe ou aux articles pertinents des textes statutaires et réglementaires de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. Les personnes habilitées à introduire un recours devant le Tribunal Administratif sont celles visées par les textes statutaires et réglementaires de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. En cas de contestation sur le point de savoir s'il est compétent, il revient au Tribunal Administratif d'en décider, conformément à l'article 4 de son Statut.

Article 2

Dans l'exercice de cette compétence, les références faites au Conseil de l'Europe et à son Secrétaire Général qui sont contenues aux articles 59, paragraphe 9, et 60 du Statut du Personnel du Conseil de l'Europe, dans le Statut du Tribunal Administratif et dans le Règlement intérieur de celui-ci, sont à considérer comme visant la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et son Secrétaire Général.

Article 3

1. La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin demeure libre d'organiser la phase du contentieux antérieure à la saisine du Tribunal Administratif, prévue à l'instar de l'article 59 du Statut du Personnel du Conseil de l'Europe, ou de ne pas prévoir une telle phase. Dans ce dernier cas, l'article 60, paragraphe 3, du Statut du Personnel du Conseil de l'Europe s'applique en tenant compte de cette faculté. Le point de départ du délai prévu audit paragraphe 3 est fixé en conséquence de ce qui précède.
2. En outre, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ayant prévu une procédure de conciliation facultative entre les phases de la réclamation administrative et du recours devant le Tribunal Administratif, le conciliateur est nommé par le président du Tribunal Administratif, après examen de toutes les candidatures déposées auprès du Greffe du Tribunal Administratif, qui est en charge de toutes les procédures administratives y afférentes.
3. Le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et le conciliateur ayant la faculté de décider de surseoir à l'exécution de l'acte contesté, le paragraphe 4 de l'article 60 du Statut du Personnel s'applique en permettant le maintien du sursis à exécution pendant la procédure devant le Tribunal Administratif, sauf si le président du Tribunal Administratif, dûment saisi à cet effet, en décide autrement. Il est entendu que, après le dépôt de son recours, un agent peut introduire une demande de sursis à exécution, même s'il ne l'a pas fait devant le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ou le conciliateur ou si sa requête a été rejetée.

Article 4

1. La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin supporte le paiement de toute indemnité accordée à la partie requérante par le Tribunal Administratif y compris les frais dont le remboursement est prescrit à l'article 11, paragraphes 2 et 3, du Statut du Tribunal Administratif.

2. La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin supporte également les frais occasionnés par les recours portés devant le Tribunal administratif, à savoir :
- a) les frais réels de voyage et de séjour des juges du Tribunal Administratif et les indemnités qui leurs sont allouées ;
 - b) les frais réels d'interprétation ;
 - c) les frais réels pour le travail accompli par le greffe du Tribunal Administratif *pro rata temporis*, y compris le travail effectué dans le cadre de la procédure de nomination du conciliateur ; et, s'il y a lieu, les frais de mission du Greffier du Tribunal Administratif et des autres membres du greffe ;
 - d) les frais réels de traduction des sentences, des décisions et des ordonnances dans la deuxième langue officielle du Conseil de l'Europe ainsi que, si nécessaire pour les besoins de l'examen des recours, des documents de la procédure dans une ou deux langues officielles du Conseil de l'Europe, toutes ces traductions étant établies par les soins du greffe du Tribunal Administratif ;
 - e) les frais de traduction des sentences, des décisions et des ordonnances dans des langues officielles de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, autres que les langues officielles du Conseil de l'Europe, ces traductions étant établies par les soins de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ;
 - f) les frais réels de publication sur papier et/ou en version électronique des sentences, des décisions et des ordonnances du Tribunal Administratif ainsi que de toute autre publication établie par le greffe du Tribunal Administratif afin de faire connaître l'activité développée pour la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ;
 - g) s'il en a ainsi été décidé par le Tribunal Administratif, les frais réels justifiés de transport et de séjour exposés par les témoins qui ont été entendus ainsi que, les honoraires, les frais justifiés de transport et de séjour exposés par les experts qui ont été mandatés par le Tribunal Administratif ;
 - h) les autres frais non prévus par cet Accord qu'une décision du Tribunal Administratif mettrait à la charge de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin dans l'exercice de son activité judiciaire.

Ces frais sont calculés selon les règles en vigueur au Conseil de l'Europe et les taux fixés par le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe sauf ceux de la lettre h) qui sont fixés par le Tribunal Administratif.

Article 5

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin s'engage à donner exécution aux sentences du Tribunal Administratif et à en informer celui-ci selon les dispositions de l'article 60, paragraphe 6, du Statut du Personnel du Conseil de l'Europe. Ladite Commission s'engage également à mettre en application l'article 26, paragraphe 2, dernière phrase, du Règlement intérieur du Tribunal Administratif, s'agissant du refus d'un témoin de comparaître ou de déposer.

Article 6

Les parties signataires du présent Accord s'engagent à résoudre à l'amiable tout différend susceptible d'intervenir entre elles, relatif à la mise en œuvre du présent Accord.

Article 7

Le présent Accord entre en vigueur dès sa signature par les deux Parties.

Fait en anglais et en français, les deux textes faisant également foi, en deux exemplaires originaux.

Pour le Conseil de l'Europe

Pour la Commission Centrale
pour la Navigation du Rhin

Lieu, date et signature

Lieu, date et signature

PROTOCOLE 26

Modifications du Règlement du personnel liées à l'adoption d'un mécanisme de recours pour les agents de la CCNR

Résolution

La Commission Centrale,

soucieuse de mettre en place des voies de recours effectives pour les agents de la CCNR, conformément aux principes énoncés dans la Convention européenne des Droits de l'Homme, notamment son article 6 § 1,

sur la proposition de son Sous-Comité administratif et de son Comité du droit fluvial,

adopte le Règlement du personnel modifié, annexé à la présente résolution.

Cette résolution prendra effet à partir du 1er janvier 2015.

Annexe

**REGLEMENT DU PERSONNEL DU SECRETARIAT
DE LA COMMISSION CENTRALE²⁹**

Chapitre I
CHAMP D'APPLICATION

Article 1^{er}

Le présent Règlement du personnel s'applique aux agents recrutés sur la base du tableau des emplois visé à l'article 7

Chapitre II
DIRECTION ET COMPOSITION DU SECRETARIAT

Article 2

Le Secrétariat de la Commission Centrale est dirigé par un Secrétaire Général qui en assure l'administration générale.

Le Secrétaire Général est assisté d'un Secrétaire Général-adjoint, d'un Ingénieur en Chef et des autres agents nécessaires.

Chapitre III
DEVOIRS ET OBLIGATIONS DU PERSONNEL DU SECRETARIAT

Article 3

Les agents de la Commission Centrale doivent s'acquitter de leurs fonctions et régler leur conduite en ayant uniquement en vue les intérêts de la Commission. Ils ne doivent, dans l'accomplissement de leurs devoirs, solliciter ni accepter d'instructions d'aucun gouvernement ni d'aucune autorité, organisation ou personne extérieure à la Commission.

Ils ne peuvent accepter d'un gouvernement ou d'une autre source extérieure à la Commission Centrale, sans autorisation de celle-ci, une distinction honorifique, une décoration, une faveur, un don, sauf au titre de services rendus avant l'entrée en fonction.

Article 4

Les agents de la Commission Centrale ne peuvent avoir un autre emploi rémunéré ou des activités incompatibles avec leurs devoirs. L'exercice de toute autre activité est subordonné à l'autorisation du Secrétaire Général. Pour ce dernier, l'autorisation est donnée par le Président de la Commission Centrale.

Les agents de la Commission Centrale doivent s'abstenir de tout acte et de toute publication ou expression publique d'opinion qui seraient incompatibles avec leurs devoirs et obligations envers la Commission ou de nature à porter à celle-ci un préjudice moral ou matériel.

²⁹ Arrêté par la résolution CCR 1979-II-45 bis.

Article 5

Les agents de la Commission Centrale sont tenus d'observer une discrétion absolue, même après la cessation de leurs liens professionnels avec la Commission, sur tout ce qui concerne les faits et informations qui viendraient ou seraient venus à leur connaissance dans l'exercice de leurs fonctions ; ils ne doivent communiquer sans autorisation expresse du Secrétaire Général, sous quelque forme que ce soit, à une personne non qualifiée pour en prendre connaissance, aucun document ou aucune information qui n'auraient pas été rendus publics.

Les travaux que les agents de la Commission Centrale se proposent de publier au sujet de questions de la compétence de la Commission sont soumis au Secrétaire Général, qui le cas échéant en réfère au Président de la Commission Centrale.

Chapitre IV *PRIVILEGES ET IMMUNITES*

Article 6

Les agents de la Commission Centrale bénéficient des privilèges et immunités que leur reconnaît l'Accord conclu le 10 mai 1978 entre le Gouvernement français et la Commission Centrale relatif au siège de l'organisation et à ses privilèges et immunités sur le territoire français. Ces privilèges et immunités sont conférés dans l'intérêt de la Commission Centrale.

Chaque fois que ces privilèges et immunités peuvent être mis en cause, l'agent intéressé doit immédiatement en rendre compte au Secrétaire Général.

Chapitre V *EMPLOIS ET GRADES*

Article 7

A chaque emploi de la Commission Centrale correspond un grade.

L'effectif des agents ne peut pas dépasser en nombre et en grades l'effectif correspondant au tableau des emplois. Ce tableau, approuvé par la Commission Centrale, est établi en fonction des nécessités du service et dans la limite des autorisations budgétaires.

Article 8

Les agents de la Commission Centrale visés à l'article 12 sont classés dans les quatre catégories suivantes :

- a) la catégorie A, qui comprend les grades correspondant à des fonctions de conception et d'étude, dont l'exercice requiert un diplôme d'enseignement supérieur ;
- b) la catégorie L, qui comprend les grades correspondant à des fonctions de traduction, dont l'exercice requiert un diplôme d'enseignement supérieur ;
- c) la catégorie B, qui comprend les grades correspondant à des fonctions d'application et d'encadrement ou de secrétariat et d'exécution, dont l'exercice requiert un diplôme de bachelier, un brevet supérieur ou un diplôme équivalent ;
- d) la catégorie C, qui comprend les grades correspondant à des fonctions manuelles ou de service, dont l'exercice requiert le brevet d'études du premier cycle, le brevet élémentaire, un certificat d'aptitude professionnelle ou un diplôme équivalent.

Article 9

Le Secrétaire Général peut à tout moment, dans l'intérêt du service, affecter un des agents visés à l'article 12 à un autre emploi correspondant à son grade.

Chapitre VI **RECRUTEMENT, AVANCEMENT ET NOTATION**

Article 10

Le Secrétaire Général, le Secrétaire Général-adjoint et l'Ingénieur en Chef sont nommés et révoqués de leurs fonctions par la Commission Centrale.

Les agents susmentionnés sont nommés pour une durée de quatre ans. Leur mandat peut être renouvelé deux fois. Un troisième renouvellement est possible à titre exceptionnel, notamment si aucun autre candidat n'est disponible.

Le contrat d'engagement des agents susmentionnés est conclu avec la Commission centrale représentée par son Président. Ce contrat précise leurs conditions d'emploi et de rémunération ainsi que les conditions dans lesquelles ils bénéficient d'une protection sociale.

Article 11

Le Secrétaire Général nomme à tous les emplois de la Commission Centrale autres que ceux qui sont visés à l'article 10. Il veille à ne faire appel qu'à des personnes possédant les qualités voulues de compétence et d'intégrité.

Article 12

Les agents de la Commission Centrale autres que ceux qui sont visés à l'article 10 sont recrutés sur la base d'un contrat conclu avec la Commission Centrale, représentée par le Secrétaire Général. Ce contrat d'engagement précise les conditions d'emploi particulières à l'agent recruté, telles les fonctions à exercer, la catégorie et l'échelon attribué, la durée du contrat ainsi que les conditions auxquelles il peut être éventuellement renouvelé lorsqu'il vient à expiration. Il prévoit une période d'essai de 6 mois.

Article 13

Pour pouvoir être nommé à un emploi de la Commission Centrale le candidat doit :

- a) posséder la nationalité d'un des pays membres de la Commission ;
- b) être âgé de 16 ans au moins et de 60 ans au plus ;
- c) posséder la qualification exigée ;
- d) n'avoir aucune maladie ou infirmité de nature à l'empêcher de remplir sa tâche.

Article 14

Tout candidat à un emploi de la Commission Centrale doit produire un certificat médical établissant qu'il répond aux conditions visées à l'article 13, d. Ce certificat doit être délivré par un médecin désigné par le Président de la Commission Centrale ou par le Secrétaire Général.

Article 15

Les agents visés à l'article 12 ne peuvent être recrutés qu'en cas de vacance effective dans la catégorie dans laquelle ils sont recrutés.

Ils sont classés en principe à l'échelon de début de leur catégorie. Cependant, ils peuvent être reclassés à un échelon supérieur compte tenu de la pratique professionnelle dont ils justifient dans une profession correspondant à l'emploi pour lequel ils sont recrutés.

Article 16

Les agents visés à l'article 10 ont un entretien d'évaluation avec la présidence à la fin de son mandat de deux ans. Un tel entretien a également lieu avec les agents qui sollicitent un renouvellement de leur mandat. La présidence peut renoncer à un entretien avant le renouvellement d'un mandat notamment si l'évaluation régulière a eu lieu peu de temps auparavant.

Les agents visés à l'article 12 font l'objet, chaque année, d'une notation relative à leur valeur professionnelle. Cette notation, attribuée par le Secrétaire Général après consultation du supérieur hiérarchique, est communiquée à l'agent intéressé.

Article 17

Le Secrétaire Général décide des promotions des agents visés à l'article 12. Il ne peut toutefois prononcer de promotion à un grade supérieur qu'en cas de vacance d'emploi dans ce grade et de notation particulièrement satisfaisante de l'agent intéressé.

Les avancements d'échelon sont automatiques. Toutefois, l'ancienneté requise pour le passage d'un échelon à l'échelon immédiatement supérieur peut, par décision du Secrétaire Général, être réduite ou augmentée dans le cas où la notation de l'agent est exceptionnellement bonne ou exceptionnellement mauvaise.

Chapitre VII *DUREE DE TRAVAIL*

Article 18

Le Secrétaire Général fixe la semaine et les horaires de travail. Toutefois, la durée hebdomadaire normale de travail à temps plein est de 40 heures.

Les agents sont tenus, lorsque les circonstances l'exigent et à la demande du Secrétaire Général, d'assurer leur service en dehors des heures normales de travail.

Les prestations effectuées en dehors des heures normales de travail par les agents de grades C 1 à B 2 inclus donnent lieu à l'octroi d'un congé compensatoire ou d'une indemnité.

Chapitre VIII
REMUNERATION

Article 19

Le traitement des agents visés à l'article 12 est fonction de leur catégorie, de leur grade et de leur échelon. Il est calculé d'après les tableaux annexés au présent Règlement.

La Commission Centrale arrête les adaptations des traitements rendues nécessaires par les fluctuations du coût de la vie.

Chapitre VIII bis
ALLOCATION DE FOYER

Article 19bis

Les agents visés à l'article 12 bénéficient d'une allocation de foyer dans les conditions fixées par la Commission Centrale.

Chapitre IX
SECURITE SOCIALE

Article 20

Les agents visés à l'article 12 sont soumis à la législation française de sécurité sociale. Ils bénéficient en outre d'un régime complémentaire d'assurance longue maladie et invalidité ainsi que d'une allocation de décès dans les conditions fixées par la Commission Centrale.

Article 20bis

Les agents de la Commission Centrale ne relèvent pas de la législation française des prestations familiales. En la matière ils sont soumis au régime institué par la Commission Centrale.

Article 21

Les agents visés à l'article 10 bénéficient d'un régime de retraite et les agents visés à l'article 12 d'un régime complémentaire de retraite dans les conditions déterminées par la Commission Centrale.

Article 22

Les agents visés à l'article 10 supportent par retenue mensuelle sur leur traitement la moitié et les autres agents le tiers des montants des primes afférentes aux contrats d'assurance collectifs souscrits par la Commission Centrale en matière de retraite.

Chapitre X
REMBOURSEMENT DE FRAIS

Article 23

Les frais de transport et les indemnités de déplacement des agents voyageant pour le service de la Commission Centrale sont à la charge de la Commission dans les conditions fixées par elle.

Article 24

Les frais de déménagement des agents visés à l'article 10 ainsi que ceux des agents des catégories A et L visés à l'article 12 sont, dans les conditions fixées par la Commission Centrale, à la charge de celle-ci lors de la nomination et à la fin du contrat. Toutefois, ces frais ne sont pas supportés par la Commission lorsque les agents intéressés des catégories A et L sont résidents permanents du département du Bas-Rhin.

Chapitre XI
CONGES

Article 25

Les agents bénéficient d'un congé annuel de vacances calculé à raison de 2 jours 1/2 ouvrés par mois complet de service.

Ce congé est pris, avec l'autorisation préalable du Secrétaire Général, dans des conditions compatibles avec les nécessités du service.

Les périodes d'absence pour cause de maladie ou d'accident dépassant au total 3 mois au cours d'une année civile suppriment le droit à un congé pour ces périodes.

Article 26

Les agents de la Commission Centrale peuvent obtenir un congé spécial de courte durée quand des raisons personnelles dûment justifiées les empêchent momentanément d'exercer leurs fonctions.

Article 27

Les femmes agents de la Commission Centrale ont droit à un congé de maternité de 6 semaines avant l'accouchement et de 10 semaines après la date de l'accouchement.

Article 28

Les agents de la Commission Centrale dans l'incapacité d'exercer leurs fonctions par suite de maladie ou d'accident ont droit à un congé pour raisons de santé. La Commission Centrale fixe dans les dispositions d'application du présent Règlement le régime auquel les agents sont soumis lorsqu'ils bénéficient de ce congé.

Chapitre XII
CESSATION DE FONCTIONS

Article 29

Les contrats de stage peuvent être résiliés par chacune des parties moyennant préavis d'un mois.

Article 30

Hormis le décès et la limite d'âge, il ne peut être mis fin aux fonctions d'un des agents visés à l'article 12 avant le terme de son contrat d'engagement que par la démission volontaire, la démission d'office en présence de faits dont l'agent est responsable, tel un changement de nationalité au sens de l'article 13 a), et qui rendent impossible le maintien du contrat d'engagement, la révocation, le licenciement pour suppression d'emploi ou pour insuffisance professionnelle ou incapacité définitive.

La démission volontaire et le licenciement pour suppression d'emploi prennent effet à l'expiration d'un délai de préavis de deux mois.

Le licenciement pour insuffisance professionnelle ou incapacité définitive prend effet à l'expiration d'un délai de préavis d'un mois.

La démission d'office et la révocation prennent effet sans préavis.

Article 31

Une indemnité est accordée en cas de suppression d'emploi. Elle est calculée sur la base de la durée des services accomplis à la Commission Centrale et du dernier traitement dont bénéficie l'agent intéressé conformément au barème des traitements. Elle est d'un mois de traitement par année de service et est augmentée de la fraction de mois correspondant à la fraction d'année s'ajoutant aux années complètes de service. Elle ne peut toutefois dépasser le montant correspondant au traitement de 24 mois, mais elle est majorée des allocations familiales.

Aucune indemnité de perte d'emploi n'est due à l'agent nommé dans une autre organisation internationale ou à un emploi comportant une rémunération comparable ou réintégré immédiatement dans une administration nationale.

Article 32

L'agent qui a atteint l'âge de 65 ans cesse d'exercer ses fonctions.

Chapitre XIII **SANCTIONS**

Article 33

Tout manquement à ses devoirs au sens du présent Règlement expose l'agent à une mesure disciplinaire.

Les mesures disciplinaires applicables aux agents visés à l'article 10 sont l'avertissement par écrit, le blâme et la révocation. Ces sanctions sont prononcées par la Commission Centrale.

Les mesures disciplinaires applicables aux agents visés à l'article 12 sont, suivant la gravité de la faute, l'avertissement par écrit, le blâme, la suspension temporaire de l'avancement d'échelon, l'abaissement d'échelon, la rétrogradation et la révocation. Ces sanctions sont prononcées par le Secrétaire Général.

Article 34

Aucune mesure disciplinaire ne peut être infligée sans que l'agent intéressé n'ait été au préalable entendu soit par la Commission Centrale lorsque cet agent est un des agents visés à l'article 10, soit par le Secrétaire Général lorsque cet agent est un des agents visés à l'article 12.

De plus, le Secrétaire Général ne peut infliger de mesure disciplinaire autre que l'avertissement par écrit et le blâme sans avoir pris l'avis d'un représentant du personnel désigné par le Comité du Personnel.

Article 35

Toute mesure disciplinaire fait l'objet d'un acte écrit indiquant son motif. Une copie de cet acte doit être remise à l'agent intéressé.

Chapitre XIV **REPRESENTATION DU PERSONNEL**

Article 36

Il est institué au sein du Secrétariat de la Commission Centrale un Comité du Personnel élu au scrutin secret par les agents visés à l'article 12, conformément à une procédure approuvée par le Secrétaire Général. La durée du mandat des membres du Comité du personnel est de trois ans renouvelable une fois.

Article 37

Le Comité du personnel représente les intérêts des agents visés à l'article 12 et coopère au bon fonctionnement des services en permettant à ces agents de faire connaître leur opinion.

Le Comité du personnel peut, de sa propre initiative ou à la demande du Secrétaire Général, donner un avis à ce dernier sur toute difficulté de portée générale relative à l'interprétation ou à l'application du présent Règlement ou toute autre mesure de caractère général touchant le personnel, qu'elle fasse partie ou non du présent Règlement. Il doit être consulté sur toute modification à apporter au présent Règlement, aux barèmes des traitements, aux indemnités ou au régime de sécurité sociale des agents visés à l'article 12.

Lorsque le Secrétaire Général demande un avis au Comité du personnel, il fixe, compte tenu de l'urgence de la question soumise au Comité, le délai dans lequel l'avis doit être exprimé.

Article 37 bis

Les agents jouissent du droit d'association.

Chapitre XV **DIFFERENDS**

Article 38

Réclamation administrative

a) Agents visés à l'article 12

Tout agent visé à l'article 12 peut adresser au Secrétaire Général, en invoquant la non observation du présent Règlement, des règlements d'application ou du contrat d'engagement, une réclamation tendant à obtenir le retrait ou la modification d'une décision lui faisant grief.

La réclamation doit être adressée dans les soixante jours suivant la publication ou la réception de la décision contestée. Le Secrétaire Général accuse réception de la réclamation.

Avant de prendre une décision sur la réclamation, le Secrétaire Général entend le requérant et consulte un représentant du personnel désigné par le Comité du Personnel. Il prend une décision écrite motivée qu'il notifie au requérant. L'absence de réponse dans les trente jours suivant la réception de la réclamation vaut décision implicite d'acceptation.

Cette procédure est ouverte *mutatis mutandis* aux anciens agents et aux ayants droit des agents et anciens agents visés à l'article 12 dans un délai de quatre-vingt-dix jours suivant la publication ou la réception de la décision contestée.

L'agent peut également saisir le Secrétaire Général d'une demande écrite l'invitant à prendre une décision ou une mesure à laquelle il estime avoir droit, ou l'invitant à une modification d'une notation annuelle qu'il estime injustifiée.

Lorsque le Secrétaire Général n'a pas répondu dans les soixante jours à la demande de l'agent, ce silence vaut décision implicite de rejet.

La réclamation n'a en principe pas d'effet suspensif. Cependant, le Secrétaire Général peut décider, à la demande de l'agent, de surseoir à l'exécution de la décision contestée s'il l'estime opportun.

b) Agents visés à l'article 44

Bien que non soumis aux autres dispositions du Règlement du personnel, les agents visés à l'article 44, peuvent aussi adresser une réclamation au Secrétaire Général pour non observation des dispositions de leur contrat avec la CCNR, selon la procédure décrite au paragraphe a).

c) Agents visés à l'article 10

Tout agent visé à l'article 10 peut adresser une réclamation au Président de la CCNR tendant à obtenir le retrait ou la modification d'une décision lui faisant grief.

L'agent peut également saisir le Président de la CCNR d'une demande écrite l'invitant à prendre une décision ou une mesure à laquelle il estime avoir droit. Lorsque le Président n'a pas répondu dans les soixante jours à la demande de l'agent, ce silence vaut décision implicite de rejet.

La réclamation doit être adressée dans les soixante jours suivant la publication ou la réception de la décision contestée. Le Président de la CCNR accuse réception de la réclamation.

Cette procédure est ouverte *mutatis mutandis* aux anciens agents et aux ayants droit des agents et anciens agents visés à l'article 10 dans un délai de quatre-vingt-dix jours suivant la publication ou la réception de la décision contestée.

Avant de prendre une décision sur la réclamation, le Président de la CCNR entend le requérant. Il prend une décision écrite motivée qu'il notifie au requérant. L'absence de réponse dans les soixante jours suivant la réception de la réclamation vaut décision implicite d'acceptation.

La réclamation n'a en principe pas d'effet suspensif. Cependant, le Président peut décider, à la demande de l'agent, de surseoir à l'exécution de la décision contestée s'il l'estime opportun.

d) Candidats externes à un poste

Tout candidat externe à un poste d'agent visé à l'article 12 peut adresser une réclamation au Secrétaire Général, selon la procédure décrite au paragraphe a), contre le refus de retenir sa candidature, s'il invoque une discrimination fondée sur l'origine raciale ou ethnique, les opinions ou croyances, le sexe, l'orientation sexuelle, l'état de santé, le handicap, ou une irrégularité dans le déroulement de la procédure.

e) Comité du personnel

Le Comité du personnel peut adresser une réclamation au Secrétaire Général selon la procédure décrite au paragraphe a), pour autant que la réclamation soit dirigée contre une décision dont il est destinataire ou contre une décision qui porte directement atteinte aux prérogatives que lui confère le Règlement du personnel, notamment en application de l'article 37 du Règlement du personnel et en application du paragraphe 17 du Règlement du Comité du personnel.

Article 39

Conciliation

a) Agents visés à l'article 12

En cas de rejet par le Secrétaire Général d'une réclamation visée à l'article 38 a), le requérant, s'il souhaite contester ladite décision de rejet, peut introduire une demande de conciliation, selon la procédure visée à l'annexe au présent Règlement.

Le conciliateur est habilité également à connaître de toute requête concernant une mesure disciplinaire autre que l'avertissement par écrit et le blâme. Il se prononce également sur toutes les questions de procédure qui ne sont pas expressément prévues par le présent chapitre ou par l'annexe au présent Règlement, aux fins d'un règlement amiable du différend.

La demande de conciliation ne peut suspendre l'exécution de la décision contestée ou empêcher une notation défavorable ou une mesure disciplinaire de produire ses effets. Cependant, le conciliateur peut décider, à la demande du requérant et sans préjudice de l'issue donnée au litige, qu'il soit sursis à l'exécution de la décision contestée s'il estime que cette exécution est susceptible de causer un préjudice grave et difficilement réparable.

b) Agents visés à l'article 44

En cas de rejet par le Secrétaire Général d'une réclamation visée à l'article 38 b), le requérant, s'il souhaite contester ladite décision de rejet, peut introduire une demande de conciliation, selon la procédure visée à l'annexe au présent Règlement.

Le conciliateur définit, le cas échéant, aux fins d'un règlement amiable du différend, les règles de procédure qui ne sont pas expressément prévues par le présent chapitre ou l'annexe au présent Règlement.

La demande de conciliation ne peut suspendre l'exécution de la décision contestée. Cependant, le conciliateur peut décider, à la demande du requérant et sans préjudice de l'issue donnée au litige, qu'il soit sursis à l'exécution de la décision contestée s'il estime que cette exécution est susceptible de causer un préjudice grave et difficilement réparable.

c) Agents visés à l'article 10

En cas de rejet par le Président de la CCNR d'une réclamation visée à l'article 38 c), le requérant, s'il souhaite contester ladite décision de rejet, peut introduire une demande de conciliation, selon la procédure visée à l'annexe au présent Règlement.

Le conciliateur se prononce également sur toutes les questions de procédure qui ne sont pas expressément prévues par le présent chapitre ou l'annexe au présent Règlement, aux fins d'un règlement amiable du différend.

La demande de conciliation ne peut suspendre l'exécution d'une décision contestée. Cependant, le conciliateur peut décider, à la demande du requérant, et sans préjudice de l'issue donnée au litige, le sursis à l'exécution de la décision contestée s'il estime que cette exécution est susceptible de causer un grave préjudice difficilement réparable.

Article 40

Tribunal Administratif du Conseil de l'Europe (« TACE »)

- a) Tout différend qui n'aura pas trouvé une solution dans le cadre des procédures internes conformément aux articles 38 et 39, pourra être soumis par le requérant au TACE, conformément au premier paragraphe de l'article 15 du Statut du TACE.
- b) Dans les cas dans lesquels la procédure de conciliation aura été mise en œuvre, le délai de saisine court à partir de la réception du rapport du conciliateur par le requérant ou de l'expiration du délai prévu dans l'accord de conciliation pour son exécution.
- c) Dans les cas dans lesquels la procédure de conciliation n'aura pas été mise en œuvre, le délai de saisine court à partir de la réception de la décision de rejet.

Chapitre XVI
MODALITES D'APPLICATION - MESURES TRANSITOIRES - CAS SPECIAUX

Article 41

Le Secrétaire Général détermine en tant que de besoin les modalités d'application du présent Règlement. Toute décision comportant des engagements financiers dépassant la ligne budgétaire réservée aux frais de personnel doit être soumise à l'approbation de la Commission Centrale.

Article 42

Le Secrétaire Général propose à la Commission Centrale les modifications à apporter au tableau des emplois, au présent Règlement ainsi qu'aux barèmes des traitements, aux indemnités et au régime de sécurité sociale des agents de la Commission.

Article 43

Les agents visés à l'article 12 en service à la date de l'adoption du présent Règlement sont, dans la limite des crédits et des emplois budgétaires disponibles, classés par le Secrétaire Général dans une des quatre catégories. La condition de diplôme prévue à l'article 8 pourra ne pas leur être appliquée. Le Secrétaire Général tiendra compte, pour leur classement, de l'expérience professionnelle acquise au service de la Commission Centrale.

Article 44

Outre les agents visés à l'article 12 et dans les limites des ressources budgétaires, le Secrétaire Général peut exceptionnellement procéder à des recrutements hors tableau des emplois pour l'embauche de personnels temporaires ou stagiaires. Les conditions de travail de ces agents sont réglées suivant la législation de l'Etat du siège de la Commission Centrale sans préjudice de l'article 38b).

Les articles 3, 4 et 5 du présent Règlement leur sont également opposables.

Article 45

Le Secrétaire Général peut conclure des contrats de prestation de service pour l'exécution d'une mission ponctuelle et spécifique, dans les limites des ressources budgétaires disponibles. Ces contrats sont régis par la législation de l'Etat du siège de la Commission Centrale.

Annexe au Règlement du personnel

Procédure de conciliation

Article 1

Dénomination

En application de l'article 39 du Règlement du personnel du Secrétariat de la Commission Centrale, il est institué une procédure de conciliation avec un conciliateur et son suppléant. Les dispositions ci-dessous applicables au conciliateur s'appliquent *mutatis mutandis* à son suppléant.

Article 2

Nomination

1. Le conciliateur est nommé pour un mandat de cinq ans renouvelable par le président du tribunal administratif du Conseil de l'Europe (« TACE »).
2. Le conciliateur est une personne extérieure à la CCNR. Il ne doit pas être choisi parmi les membres du personnel ou des délégations nationales, ou parmi les anciens membres du personnel ou des délégations nationales ayant cessé leur activité depuis moins de cinq ans.
3. Le conciliateur doit offrir toutes les garanties d'indépendance et de compétence requises pour l'exercice de fonctions juridictionnelles, de médiation ou de conciliation dans un des États membres de la CCNR. En particulier, il doit disposer d'une compétence avérée en matière de droit du travail et/ou de droit administratif, de préférence dans le domaine international, et si possible, maîtriser deux des langues de travail de la CCNR.
4. En cas de démission ou de décès du conciliateur, il est remplacé selon la procédure décrite au paragraphe premier pour la durée du mandat restant à effectuer.

Article 3

Compétence

Le conciliateur est compétent pour connaître de toute demande de conciliation présentée conformément à l'article 39 du Règlement du personnel.

Article 4

Déontologie

1. Le conciliateur exerce ses fonctions en pleine indépendance. Il ne peut recevoir aucune instruction et ne peut, durant l'exercice de son mandat, assumer de fonctions incompatibles avec les exigences d'indépendance, d'impartialité et de disponibilité inhérents à ce mandat.
2. Le code de déontologie judiciaire à l'usage des membres du Tribunal du contentieux administratif des Nations Unies et du Tribunal d'appel des Nations Unies, résolution A/RES/66/106 de l'Assemblée générale des Nations Unies du 9 décembre 2011, s'applique *mutatis mutandis* au conciliateur, sauf disposition contraire dans le présent statut.

Article 5

Secrétariat

1. Après consultation du Comité du personnel, le Secrétaire Général et le conciliateur désignent d'un commun accord le secrétaire du conciliateur ainsi que le suppléant de ce secrétaire, qui peuvent être tous les deux membres du personnel de la CCNR.
2. Dans l'exercice de leurs fonctions, le secrétaire et son suppléant ne sont soumis qu'à l'autorité du conciliateur.

Article 6

Saisine

1. Toute demande de conciliation doit être adressée au secrétariat du conciliateur dans un délai de soixante jours à compter de la réception de la décision de rejet du recours gracieux. En l'absence de réponse au recours gracieux, le délai d'introduction de la demande court à compter de la décision implicite de rejet conformément à l'article 38 du Règlement du personnel.
2. Pour les demandes présentées par les anciens agents titulaires, les ayants droit d'agents ou d'anciens agents titulaires, le délai d'introduction de la demande de conciliation est de quatre-vingt-dix jours à compter de la réception de la décision de rejet du recours gracieux. En l'absence de réponse au recours gracieux, le délai d'introduction de la demande court à compter de la décision implicite de rejet conformément à l'article 38 du Règlement du personnel.
3. Le conciliateur attribue l'affaire soit à lui-même, soit à son suppléant, en tenant compte des compétences linguistiques des parties et d'éventuels conflits d'intérêts.

Article 7

Récusation

Le président du TACE se prononce sur la récusation du conciliateur sur demande de l'une des parties, présentée au moment du dépôt de la demande de conciliation ou, au plus tard, dans un délai de trente jours suivant le dépôt de celle-ci. Dans ce cas, le secrétariat du conciliateur en informe le conciliateur et la partie adverse et transmet ladite demande au président du TACE dans les quinze jours suivant la réception de la demande. Après avoir examiné de telles demandes, le président du TACE prend une décision motivée qui est communiquée aux parties dans les trente jours suivant la réception de la demande par le greffe dudit tribunal.

Article 8

Procédure de la conciliation

1. Les deux parties peuvent, si elles le souhaitent, se faire représenter chacune par une personne de leur choix.
2. La demande de conciliation doit contenir un exposé des faits, des demandes et des arguments invoqués par le requérant et indiquer, le cas échéant, le tiers par lequel le requérant souhaite se faire représenter. Elle est adressée au secrétariat du conciliateur qui la transmet au conciliateur et à la partie adverse.

3. Sauf précision dans le présent statut, le conciliateur décide de la procédure à suivre et en informe les parties en temps utile. Il veille à ce que les deux parties puissent faire valoir leur position sur un pied d'égalité dans le cadre d'une procédure contradictoire. Le conciliateur peut notamment rencontrer les parties ou communiquer avec elles ensemble ou séparément. Il peut aussi entendre les témoins dont il estime la déposition utile aux débats. S'il le juge nécessaire et par décision motivée, il peut également ordonner la conduite d'une enquête par un ou plusieurs experts externes qu'il nomme.
4. Les parties s'engagent à coopérer avec le conciliateur lorsque celui-ci demande la production de documents et autres éléments de preuve qu'il estime utiles à l'examen de la demande de laquelle il est saisi.
5. Les informations communiquées par une partie au conciliateur sont transmises à l'autre partie, sauf si une partie communique une information, sous la condition expresse qu'elle demeure confidentielle. Le conciliateur apprécie si le caractère confidentiel est justifié.
6. Les entretiens conduits par le conciliateur avec les parties, témoins et éventuels intervenants sont confidentiels.
7. Le conciliateur et les deux parties s'efforcent de conduire les rencontres et entretiens et de trouver un accord dans un délai de quatre-vingt-dix jours à compter de la réception de la demande de conciliation. Ce délai peut être prolongé avec l'accord des parties.
8. Le conciliateur propose un accord aux parties. En cas d'acceptation de leur part, l'accord conclu est obligatoire pour les parties et met fin au différend. Il prévoit un délai pour son exécution. En cas d'inexécution, le requérant peut saisir directement le TACE.
9. Lorsque le conciliateur constate qu'un accord ne peut pas être trouvé entre les parties, il établit un rapport dans lequel il présente la procédure suivie, les faits, les demandes et les arguments des parties, son appréciation en droit et *ex aequo et bono* de l'affaire, ainsi que sa recommandation dûment motivée.
10. Le conciliateur rend son rapport au plus tard dans les cent vingt jours après réception de la demande de conciliation du requérant, sauf accord différent conclu entre les parties, le conciliateur indiquant alors le délai dans lequel le rapport sera rendu.

Article 9

Intervention de tiers non parties

1. Toute personne habilitée à introduire une demande de conciliation peut intervenir dans une affaire en cours en faisant valoir qu'elle est titulaire de droits susceptibles d'être affectés par la décision que le conciliateur peut proposer. Le conciliateur se prononce sur la recevabilité de l'intervention, décide de la procédure à suivre et prend en compte les droits de l'intervenant dans sa proposition de solution au différend.
2. Lorsqu'il apparaît, au vu de la demande de conciliation, que, si les demandes du requérant étaient prises en compte dans la solution au différend, celles-ci porteraient atteinte aux droits d'un tiers, celui-ci reçoit communication de la demande de conciliation et est invité à participer à la procédure selon les modalités fixées par le conciliateur.

Article 10

Droit applicable

Aux fins de trouver un règlement amiable et proposer une solution au différend, le conciliateur applique les dispositions statutaires et réglementaires de la CCNR qui sont pertinentes. Les droits et libertés fondamentales tels qu'ils sont inscrits dans la Convention européenne de sauvegarde des Droits de l'Homme et des Libertés fondamentales et la Charte sociale européenne, ainsi que les principes généraux du droit, notamment ceux dégagés par les tribunaux administratifs internationaux, font également partie intégrante du droit applicable. Le conciliateur peut également proposer une solution *ex aequo et bono*.

Article 11

Les décisions

Le rapport et les décisions du conciliateur sont motivés et rendus par écrit. Un original est déposé aux archives de la CCNR. Dans le cas d'un recours conformément à l'article 40 du Règlement du personnel, ces documents peuvent être présentés, le cas échéant, au TACE.

Article 12

Financement de la procédure de conciliation

1. les frais afférents à la procédure de conciliation sont à la charge de la CCNR, sur une base justifiée et raisonnable.
2. Le conciliateur reçoit de la part de la CCNR une indemnité *ad litem* fixée à l'avance par une résolution de la Commission Centrale, sur la base d'une proposition du Secrétaire Général approuvée par le Comité du budget.
3. Le Secrétaire Général prend toutes autres mesures administratives nécessaires au bon fonctionnement matériel de la procédure de conciliation, telles que la mise à disposition d'interprètes et de traducteurs en cas de besoin.

PROTOCOLE 27

Révision du tableau des emplois du Secrétariat

Résolution

La Commission Centrale,

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

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

approuve le tableau des emplois annexé.

Annexe

**Tableau des emplois prévisionnel du Secrétariat
au 1^{er} janvier 2015**

	Régime	Grade	Nombre	Classification
I	Agents Article 10			
1.1	Secrétaire Général	A6 – A7	1	1 A7
1.2	Secrétaire Général-adjoint	A4 – A5	1	1 A4
1.3	Ingénieur en Chef	A4 – A5	1	1 A4
II	Agents Article 12			
2	<u>Administrateurs - Administrateur Principal</u>	A1 – A4	5	1 A1 – 3 A2 – 1 A3
3	<u>Administrateurs assimilés :</u>			
3.1	- Economètre	A1 – A2	1	1 A2
3.2	- Gestionnaire réseau	A1 – A3	1	1 A2
4	<u>Traducteurs</u>	L1 – L3	3,5	1 L3 – 2,5 L2
5	<u>Chargés de mission</u>			
5.1	- auprès du SG (économique)	B3 – B5	3	1 B3 – 2 B4
5.2	- de documentation/communication			
5.3	- juridique			
6	<u>Assistante de direction</u>	B2 – B5	7,5	2,9 B5 – 1 B4 3,6 B2
7	<u>Technicien impression</u>	C4 – C6	1	1 C6
8	<u>Agent d'entretien</u>	Hors barème	1	
	Total		26	

PROTOCOLE 28

Renouvellement du mandat de l'Ingénieur en Chef

Résolution

La Commission Centrale convient de prolonger, à dater du 1^{er} août 2015 l'engagement de Monsieur Gernot PAULI comme Ingénieur en Chef de la Commission Centrale pour une période de 4 ans.

PROTOCOLE 29

Interruption de service des écluses du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé et, aux Pays-Bas, sur le Neder-Rijn et du Lek les nuits de Noël et du Nouvel An

Résolution

La Commission Centrale constate que l'interruption de la manœuvre des écluses

- du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé en amont de Strasbourg les nuits du 24 au 25 décembre 2014 et du 31 décembre 2014 au 1^{er} janvier 2015 entre 20 heures et 6 heures, et
- du Neder-Rijn et du Lek les nuits du 24 au 25 décembre et du 25 au 26 décembre 2014 et celle du 31 décembre 2014 au 1^{er} janvier 2015 entre 18 heures et 08 heures

ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 30

Interruption de service des écluses aux Pays-Bas sur le Neder-Rijn et le Lek les fins de semaine

Résolution

La Commission Centrale constate que l'interruption de la manœuvre des écluses du Neder-Rijn et du Lek les fins de semaine, à savoir du samedi à 20 heures au dimanche à 8 heures et du dimanche à 20 heures au lundi à 6 heures, pour la période du 1^{er} janvier 2015 au 31 décembre 2015, ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 31

Communiqué à la presse

Résolution

Le communiqué à la presse est approuvé.

PROTOCOLE 32

Date de la prochaine session

Résolution

La prochaine session plénière se tiendra le 3 juin 2015, suivie de la session plénière solennelle le 4 juin 2015 à Rotterdam.