

COMMISSION  
CENTRALE  
POUR LA  
NAVIGATION  
DU RHIN



**SESSION DE PRINTEMPS 2009**

**RESOLUTIONS ADOPTEES**

**(2009 - I)**

**Strasbourg, le 4 juin 2009**



COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

**CC/R (09) 1 Final**

**SESSION DE PRINTEMPS 2009**

**RESOLUTIONS ADOPTEES**

**(2009-I)**

**Strasbourg, le 4 juin 2009**



# SOMMAIRE

	Pages
<b>I. Ouverture de la session plénière - Composition de la Commission Centrale - adoption de l'ordre du jour</b>	
Protocole 1 : Ouverture de la session plénière - Composition de la Commission Centrale - adoption de l'ordre du jour .....	1
<b>II. Questions générales et juridiques</b>	
Protocole 2 : Attribution du statut d'Etat observateur au Grand-Duché de Luxembourg.....	1
Protocole 3 : Relation avec la Commission européenne .....	2
Protocole 4 : Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI).....	2
Protocole 5 : Changement climatique et navigation rhénane .....	2
Protocole 6 : Information sur l'état de préparation du Congrès 2009 de la CCNR : « changement climatique et navigation rhénane » .....	11
Protocole 7 : Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR.....	11
<b>III. Aspects économiques</b>	
Protocole 8 : Situation économique de la navigation rhénane .....	11
Protocole 9 : Crise économique et effets sur la navigation intérieure .....	22
Protocole 10 : Observation du marché rhénan .....	22
<b>IV. Environnement et élimination des déchets</b>	
Protocole 11 : Mise en oeuvre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure .....	30
Protocole 12 : Transport de MTBE/ETBE et pollution du Rhin .....	30
<b>V. Patentes de batelier et équipages</b>	
Protocole 13 : Reconnaissance du certificat de conduite tchèque .....	30
Protocole 14 : Arrangement administratif à conclure avec la République tchèque .....	35
Protocole 15 : Communication et langue en navigation intérieure .....	52

**VI. Règles de circulation**

Protocole 16 : Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin (Articles 10.01, 11.02 à 11.05).....	52
Protocole 17 : Introduction de l'obligation d'annonce par voie électronique en navigation rhénane .....	53

**VII. Prescriptions techniques des bateaux**

Protocole 18 : Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 Règlement de visite des bateaux du Rhin (Articles 9.03, 9.15 et 9.20) .....	54
Protocole 19 : Précisions concernant des résolutions antérieures et amendements définitifs au Règlement de visite des bateaux du Rhin (Articles 1.07, 6.03, 7.05, 10.01, 10.02, 11.12, 16.07, 17.02, 19.02, 24.02 et Annexe D).....	54

**VIII. Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure**

Protocole 20 : Adoption de la version néerlandaise des amendements 2009 à l'ADNR .....	60
--	----

**IX. Questions relatives au Rhin en tant que voie navigable**

Protocole 21 : Rénovation du Bac à traîlle de Seltz-Plittersdorf .....	60
Protocole 22 : Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin (1995-I-29, 2001-I-28).....	66
Protocole 23 : Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2003-I-28 et 2008-I-27) .....	72
Protocole 24 : Evolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur aval - Mouillage sur le busc aval des écluses d'Iffezheim - Plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 2008 .....	75

**X. Relevé d'actes de mise en vigueur par les Etats membres et de décisions des comités et groupes de travail**

Protocole 25 : Relevés d'actes de mise en vigueur par les Etats membres et de décisions des comités et groupes de travail.....	77
--	----

**XI. Budget et administration**

Protocole 26 : Approbation des comptes de l'exercice 2007 de la Commission Centrale .....	96
Protocole 27 : Approbation des comptes de l'exercice 2007 du Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans .....	96
Protocole 28 : Budget pour 2010 de la Commission Centrale.....	96

	Pages
Protocole 29 : Budget pour 2010 du Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans .....	96
Protocole 30 : Budget prévisionnel révisé pour 2009 de la Conférence des Parties contractantes et de l'Instance internationale de péréquation et de coordination (Convention déchets de 1996).....	97
Protocole 31 : Budget prévisionnel pour 2010 de la Conférence des Parties contractantes et de l'Instance internationale de péréquation et de coordination (Convention déchets de 1996).....	98
Protocole 32 : Approbation du compte rendu de l'activité en 2008 de la Commission Centrale .....	98
 <b>XII. Questions diverses</b>	
Protocole 33 : Communiqué à la presse.....	106
Protocole 34 : Date de la prochaine session .....	106





**RESOLUTIONS ADOPTEES LORS DE LA SESSION DE PRINTEMPS 2009**

---

**PROTOCOLE 1**

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

Pas de résolution.

**PROTOCOLE 2**

**Attribution du statut d'Etat observateur  
au Grand-Duché de Luxembourg**

**Résolution**

La Commission Centrale,

**I.**

vu la demande de statut d'observateur présentée par le Grand-Duché de Luxembourg,

se référant aux termes de sa résolution 2001-I-3 relative au statut d'observateur pour des Etats tiers ou des organisations intergouvernementales,

constatant que le Grand-Duché de Luxembourg a fait connaître son acceptation des règles régissant le statut des Etats observateurs auprès de la Commission Centrale,

tenant compte du fait que le Grand-Duché de Luxembourg est concerné de manière significative par la navigation intérieure européenne,

estimant que la participation du Grand-Duché de Luxembourg aux travaux de la Commission Centrale est de nature à contribuer de manière positive à ces travaux et à la promotion de la navigation intérieure européenne,

décide d'attribuer le statut d'Etat observateur au Grand-Duché de Luxembourg;

**II.**

charge le Secrétaire Général de transmettre la présente résolution aux autorités du Grand-Duché de Luxembourg et, en liaison avec les comités, d'examiner avec les autorités du Grand-Duché de Luxembourg les modalités concrètes de participation de cet Etat aux travaux de la Commission Centrale conformément au règlement relatif au statut d'Etat d'observateur.

### **PROTOCOLE 3**

#### **Coopération internationale de la CCNR Relation avec la Commission européenne**

Pas de résolution.

### **PROTOCOLE 4**

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

Pas de résolution.

### **PROTOCOLE 5**

#### **Changement climatique et navigation rhénane**

##### **Résolution**

La Commission Centrale,

se référant à sa résolution 2008-I-12,

prend acte du rapport "Changement climatique et navigation rhénane" sur l'état de la question de son Comité technique permanent et de son Comité du Règlement de visite,

salue les travaux des Etats membres ainsi que de la Commission Internationale pour l'Hydrologie du bassin du Rhin (CHR) et de la Commission Internationale pour la Protection du Rhin (CIPR) permettant de déterminer de manière fiable les conséquences du changement climatique sur la navigation et les voies navigables en vue de l'élaboration sur cette base de stratégies d'adaptation appropriées ainsi que les planifications concrètes de travaux d'adaptation,

constate que ces travaux et planifications contribueront de manière significative au maintien et à l'augmentation des capacités de la navigation rhénane également en cas de poursuite du changement climatique,

invite ses comités

- à continuer à présenter régulièrement les progrès de ces travaux, y compris ceux en vue d'une réduction des émissions de gaz des carburants en navigation intérieure,
- à présenter après le congrès "Changement climatique et navigation rhénane" un document de synthèse relatif aux constatations et conclusions les plus importantes du congrès.

**Annexe**

## **Changement climatique et navigation intérieure**

Aperçu des principales actions en cours dans les États membres  
et les organisations internationales spécialisées

### **Rapport de situation mis à jour à l'intention de l'assemblée plénière de la Commission Centrale**

La Commission Centrale a pris acte au printemps 2008 du rapport "Changement climatique et navigation rhénane" de son Comité technique permanent et de son Comité du règlement de visite et a invité ses comités à présenter à l'occasion de la session de printemps 2009 une édition actualisée du rapport de situation visant à présenter aux milieux concernés à l'occasion du congrès "Changement climatique et navigation rhénane" les approches élaborées ou réflexions déjà achevées par ces comités et à les incorporer au document de synthèse du congrès. (Protocole 2008-I-12) Le rapport de situation décrit les principales activités en cours de la CCNR, de ses États membres et des organisations internationales qui traitent de manière directe ou indirecte de la navigation rhénane et en tire de premières conclusions.

### **Résumé**

Les travaux de la CCNR sont centrés sur la préparation de son congrès 2009 "Navigation rhénane et changement climatique – Défi et opportunité", dont la partie économique portera sur les bases et analyses de l'incidence du changement climatique sur le Rhin et dont les trois ateliers seront consacrés spécifiquement à l'infrastructure, à la flotte et à la logistique. Le congrès placera les travaux correspondants de la Commission internationale de l'hydrologie du bassin rhénan (CHR) et de la Commission internationale pour la protection du Rhin (CIPR) dans le contexte de la navigation intérieure et présentera les travaux correspondants menés dans les États membres et par les instituts de recherche.

L'objectif du projet Rheinblick2050 de la CHR est de développer conjointement des projections concernant le climat et le débit pour le bassin international du Rhin en s'appuyant sur des scénarios climatiques régionaux déjà disponibles. Les résultats définitifs qui devraient être disponibles en 2010 seront constitués d'indications quantifiables constituant la base pour d'autres planifications ou décisions politiques importantes, en particulier celles des États concernés.

Dans son plan de gestion pour le district hydrographique du Rhin, la CIPR constate qu'une redistribution du débit de l'été vers l'hiver est déjà en cours, le débit moyen annuel demeurant constant. Ce dernier point explique peut-être le fait que cette nouvelle répartition du débit n'a pas eu à ce jour d'incidence significative sur les performances de la navigation rhénane. L'objectif à moyen terme de la CIPR est de développer des stratégies d'adaptation concertées sur le plan international pour l'utilisation des volumes d'eau, pour les aspects liés à la qualité de l'eau et pour les aspects écologiques.

Les activités des États membres de la CCNR témoignent de l'intérêt particulier qu'ils portent au changement climatique. Les travaux menés en Suisse soulignent que la fonte des glaciers, qui devrait être achevée d'ici l'année 2050, aura des conséquences négatives sur la navigation intérieure. L'alimentation en eau résultant de cette fonte intervenant essentiellement au cours des mois d'été généralement plus secs, la navigation intérieure pourrait toutefois tirer profit dans un premier temps de la fonte des glaciers.

Les activités menées en Allemagne sont centrées sur le projet de recherche KLIWAS – " Incidences du changement climatique sur les voies navigables et la navigation - Élaboration d'options d'adaptation". Au cours de la première conférence de situation du programme, les parties au projet ont souligné que KLIWAS dispose de chaînes complètes de modèles dans le domaine de la recherche sur les conséquences climatiques sur l'économie hydraulique et du transport fluvial et de l'ensemble le plus complet de projections concernant le climat, le débit et les hauteurs d'eau pour le Rhin. L'aspect provisoire et incertain des prévisions actuelles et l'impossibilité de prendre à l'heure actuelle des décisions fondées concernant les options d'adaptation ont également été soulignés.

Les activités aux Pays-Bas portent en particulier sur les conséquences de la hausse du niveau de l'eau et les modifications des débits du Rhin. L'exigence d'une mise en œuvre immédiate du programme "Ruimte voor de Rivier" (Un espace pour le fleuve) devrait revêtir une importance particulière pour la navigation rhénane ; ce programme vise à limiter les effets négatifs des crues et à permettre la construction d'un système d'ouvrages de retenue à l'embouchure du Rhin destiné à rendre possible aussi la navigation rhénane durant les périodes de fortes marées provoquées par les tempêtes.

Face au changement climatique et en vue de sa limitation, la Communauté européenne accorde une priorité à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Parallèlement, les organes de la communauté estiment nécessaire d'élaborer rapidement des stratégies pour l'adaptation au changement climatique. Aucune activité particulière concernant la navigation intérieure n'a toutefois été entamée ou annoncée à ce jour.

## Conclusions

*Les études et travaux actuels concernant le changement climatique et les modifications des débits du Rhin qui en résultent permettent certes de constater que le débit poursuit sa diminution en été et son augmentation en hiver. Les incertitudes résultant des constats effectués à ce jour semblent toutefois se situer encore dans les limites de possibles incidences des changements climatiques. Pour la CCNR en résultent deux conclusions importantes :*

- 1. La navigation rhénane est susceptible d'être affectée par le changement climatique, d'où la nécessité pour la CCNR de poursuivre ses travaux concernant les conséquences du changement climatique.*
- 2. En raison des incertitudes concernant les données actuellement disponibles, il serait prématuré pour la CCNR de prendre des décisions relatives à des mesures concrètes d'adaptation.*

Le projet Rheinblick2050 revêt une importance particulière pour la navigation rhénane en liaison avec le changement climatique. Avec son achèvement et après quelques éventuels travaux supplémentaires, des indications quantifiables devraient être disponibles d'ici 2010 ou 2011, sur la base desquelles d'autres planifications ou décisions importantes sur le plan politique pourraient voir le jour. Il en résulte une deuxième conclusion importante pour la CCNR :

- 3. Pour la CCNR, le moment devrait être venu en 2011 pour développer sa stratégie d'adaptation au changement climatique et pour prendre des décisions concernant des activités concrètes.*

Pour tous les modes de transport, des mesures juridiques visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre sont en cours d'élaboration ou sont déjà adoptées. Des conséquences importantes en résultent également pour la CCNR :

- 4. Il est probable que, dans le cadre de la politique du transport et de l'environnement, il soit exigé à l'échelle nationale ou internationale que la navigation intérieure prenne des mesures à caractère obligatoire afin de réduire ses émissions de gaz à effet de serre.*
- 5. Dans la perspective des mesures susmentionnées, la CCNR devra fixer ses orientations d'ici un ou deux ans si elle souhaite élaborer ou au moins participer à l'élaboration de ces mesures.*

## **COMMISSIONS FLUVIALES DU RHIN**

### **Commission Centrale pour la Navigation du Rhin - CCNR**

Le congrès 2009 de la CCNR "Navigation rhénane et changement climatique - Défi et opportunité" s'intéressera dans sa partie scientifique aux principes et analyses en rapport avec l'impact du changement climatique sur le Rhin ; de plus, l'un des trois ateliers sera consacré au thème "Infrastructure, conditions d'exploitation et de navigation". Le congrès situera les travaux de la CIPR et de la CHR dans le contexte de la navigation fluviale et présentera également les travaux pertinents des États membres.

Dans le cadre du Comité technique permanent de la CCNR et de son groupe de travail, les délégations se sont informées mutuellement de la progression des travaux qu'elles ont menés sur la question des changements climatiques, des modifications du régime du Rhin qui peuvent s'en suivre et de leurs conséquences. Des travaux plus approfondis n'ont pas encore été réalisés, ce qui s'explique en particulier par le fait qu'il n'y a pour le moment pas de données quantifiables susceptibles de servir de base à des planifications futures ou à des décisions politiques pertinentes.

Le Comité du règlement de visite de la CCNR a l'intention d'établir un rapport relatif à la réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> en navigation intérieure.

### **Commission internationale de l'hydrologie du bassin rhéan - CHR**

L'objectif du projet RheinBlick2050<sup>1</sup> de la CHR est la réalisation de projections communes concernant le climat et le débit dans le district international du Rhin, sur la base des scénarios climatiques existants pour la région. La durée globale du projet est fixée à deux ans, jusqu'en janvier 2010. Sur la base de tels ensembles de données, il est possible de dériver des informations et résultats utilisables sur une période de planification allant jusqu'en 2050 (et en gros jusqu'en 2100).

La qualité des données de départ est essentielle à l'exploitation du projet. Les experts estiment en effet que le biais des données est vraisemblablement bien plus important que la fourchette d'incidence des changements climatiques. Les données ne peuvent donc pas être utilisées pour des modèles hydrologiques sans correction du biais.

Les résultats définitifs seront constitués d'indications quantifiables constituant la base pour d'autres planifications ou décisions politiques importantes des États concernés. La CCNR pourrait également s'appuyer sur les principaux résultats du projet Rheinblick2050 lors des décisions qui devront être prises au cours des prochaines années.

---

<sup>1</sup> <http://www.chr-khr.org/de/projekte/rheinblick2050>

## Commission internationale de protection du Rhin – CIPR

La CIPR fait quelques remarques générales sur le changement climatique dans le scénario de base (paragraphe 6.2) de son projet de plan de gestion du district hydrographique international (DHI) Rhin (partie A = partie faîtière<sup>2</sup>) :

*Sous l'effet du changement climatique, on doit s'attendre à moyen et à long terme à des modifications du régime des eaux eu égard aux quantités et aux températures.*

*L'analyse des données mesurées sur la température de l'air permet dès à présent de tirer des enseignements clairs pour toutes les régions du bassin du Rhin*

*Du fait de la hausse des températures et des précipitations ainsi que du plus faible emmagasinement d'eau sous forme de neige en hiver, les débits moyens mensuels relevés en période hivernale dans le bassin du Rhin dans son ensemble sont plus élevés qu'auparavant. On note également une augmentation des débits maximaux en hiver. Il se produit un décalage des débits de l'été vers l'hiver, le débit annuel moyen restant cependant constant.*

*La dernière Conférence ministérielle sur le Rhin a chargé la CIPR de mieux appréhender la modification du régime hydrologique imputable au changement climatique dans le bassin du Rhin. Une étude de scénarios (2007-2009) est en cours de réalisation sur le sujet.*

*Sur cette base, la CIPR mettra au point des stratégies d'adaptation ajustées au niveau international pour les aspects quantitatifs, qualitatifs et écologiques de la gestion des eaux.*

*Si de nouvelles exigences en découlent, elles seront partie intégrante du deuxième Plan international de gestion du DHI Rhin.*

La CIPR a établi le groupe d'experts "climat" chargé d'élaborer une étude de scénarios. Le groupe d'experts a, de plus, été chargé de réaliser préalablement une analyse sommative de l'état des connaissances relatives aux changements climatiques déjà observés et aux effets de la modification du climat sur l'économie de l'eau dans le bassin rhénan. Une première ébauche d'analyse<sup>3</sup> existe déjà. Les résultats les plus importants du point de vue de la navigation fluviale sont inclus dans la partie du plan de gestion citée ci-dessus.

Le projet RheinBlick2050 de la CHR constitue peut-être la plus importante contribution au travail du groupe d'experts. Etant donné que le Secrétariat de la CCNR participe aux travaux du groupe d'experts en qualité d'observateur, ce groupe réunit les trois commissions internationales du Rhin CHR, CIPR et CCNR.

---

<sup>2</sup> <http://www.iksr.org/index.php?id=240&L=1&cHash=0b778423c2>

<sup>3</sup> Document CCNR TP (08) 31

## ETATS MEMBRES DE LA CCNR

### Allemagne

Le ministère fédéral allemand du transport, de la construction et du développement urbain a lancé en 2007 le programme de recherche KLIWAS (Incidences du changement climatique sur les voies navigables et la navigation - Élaboration d'options d'adaptation<sup>4</sup>). Pour le moment, les travaux se sont concentrés sur l'évolution du climat régional et ses conséquences sur la structure de la navigation fluviale avec l'exemple du Rhin. Il est prévu d'étendre considérablement ce programme à partir de 2009. Ses objectifs ainsi que ses premiers résultats ont été présentés dans le cadre de la 1<sup>ère</sup> conférence de suivi qui s'est déroulée en mars 2009. Quelques résultats et constats particulièrement importants sont résumés ci-dessous.

- KLIWAS dispose déjà de l'une des plus complètes chaînes de modèles dans le domaine de la recherche climatique en liaison avec les transports fluviaux et de l'un des plus riches ensembles de projections en matière de climat, de débit et d'état des eaux du Rhin.
- KLIWAS fournit déjà des bases intéressantes pour les réseaux de recherche et l'activité de conseil dans le domaine politique (CHR, CIPR, CCNR, etc.).
- Jusqu'à l'horizon 2050, aucun changement net des débits moyens saisonniers n'apparaît pour le moment.
- A l'horizon 2100, les projections de débit convergent vers un scénario de baisse des débits moyens d'été et d'augmentation des débits d'hiver.

La conférence a également souligné l'aspect provisoire et incertain des conclusions présentes, les intervenants attirant l'attention sur les points suivants :

- Les modèles climatiques donnent des résultats fortement différenciés.
- Le déroulement de certains modèles climatiques est encore loin d'être au point.
- L'éventail complet des simulations n'est pas encore disponible.
- Les projections de débit présentent une dispersion très grande et les résultats actuels n'ont encore qu'un caractère d'exemplarité.
- Il reste nécessaire de quantifier l'intervalle de confiance des résultats et d'effectuer un post-traitement (correction du biais) avant de passer à l'élaboration d'options d'adaptation.
- Une décision sérieusement étayée quant aux options d'adaptation n'est pas encore possible pour le moment.

### Pays-Bas

La Commission Delta<sup>5</sup> a été créée par le gouvernement pour étudier les conséquences du changement climatique, notamment du point de vue de la gestion des eaux néerlandaises. Cette commission avait entre autres pour mission de déterminer les décisions d'aménagement à prendre à long terme pour assurer la stabilité du pays par rapport au climat. Le rapport final<sup>6</sup> a été présenté à l'automne 2008.

---

4 [www.kliwas.de](http://www.kliwas.de)

5 [www.deltacommissie.com](http://www.deltacommissie.com)

6 Document CCNR TP/G (09) 4

La commission Delta arrive à la conclusion qu'il faut prendre en compte dans la région une élévation du niveau de la mer de l'ordre de 0,65 à 1,3 m d'ici 2100 et de 2 à 4 m d'ici 2200. S'agissant du régime du Rhin, elle prévoit une baisse de débit pendant le semestre estival et une hausse pendant le semestre hivernal. Le débit en hautes eaux devrait passer de 16 000 m<sup>3</sup>/s actuellement à environ 18 000 m<sup>3</sup>/s en l'an 2100.

Parmi les recommandations de la commission, deux concernent plus particulièrement le Rhin :

- Compte tenu du fait que le niveau des hautes eaux du Rhin va monter, la mise en œuvre rapide du programme d'intervention "*Ruimte voor de Rivier*" (*de la place pour le fleuve*) est requise. Dans ce cadre, il est également prévu d'ouvrir des négociations avec les états voisins pour parvenir à un accord sur des mesures de protection contre les crues.
- Pour l'embouchure du Rhin, il est proposé de mettre en place un système de barrages chargé d'assurer la protection contre les crues, l'approvisionnement en eau potable, le développement urbain et la protection de la nature dans la région. Les débits extrêmes du Rhin devraient ainsi être déviés vers le sud-ouest du delta.

La commission prévoit également une extension des périodes d'étiage pendant l'été à laquelle la navigation fluviale devrait se préparer par une adaptation de la flotte et des procédures logistiques.

## Suisse

Le gouvernement suisse a mandaté l'organe consultatif sur les changements climatiques (OcCC) pour la formulation de recommandations concernant les questions liées au climat et aux changements climatiques à l'attention des milieux politiques et de l'administration. L'OcCC a présenté en 2007 un rapport exhaustif "Les changements climatiques et la Suisse en 2050 ; Conséquences pour l'environnement, la société et l'économie"<sup>7</sup>, lequel décrit les conséquences possibles du changement climatique d'ici 2050, notamment sur les débits et sur la navigation intérieure

Le rapport souligne la grande importance de la navigation rhénane pour le commerce extérieur de la Suisse. Parallèlement, il met en lumière la sensibilité aux basses et hautes eaux du transport fluvial à destination des ports suisses. En liaison avec le changement climatique, les auteurs évoquent notamment les conséquences négatives pour la navigation intérieure de la fonte des glaciers.

*Les changements climatiques auront une influence sur l'écoulement. Actuellement, le Rhin a un débit stable, grâce à l'alimentation par l'eau de fonte et aux précipitations dans les Alpes au printemps et en été, et grâce aux précipitations dans les régions de plus basse altitude en automne et hiver. Aujourd'hui, l'eau provenant de la fonte de la couverture neigeuse hivernale et des glaciers est une source importante assurant un écoulement régulier en périodes de faibles précipitations. Cette influence compensatrice diminuera en permanence avec la fonte des glaciers. La probabilité de longues périodes de très bas niveau des eaux augmentera jusqu'en 2050.*

*Bien que cela ne compromette pas le maintien de la navigation sur le Rhin, la fiabilité de cette dernière tout au long de l'année pourrait être affectée. Les progrès des prévisions saisonnières de l'évolution du temps et donc aussi du niveau des eaux simplifieront à l'avenir la planification logistique et rendront celle-ci plus sûre.*

---

<sup>7</sup> Les changements climatiques et la Suisse en 2050 ; Conséquences pour l'environnement, la société et l'économie [www.occc.ch](http://www.occc.ch)

Dans une autre partie du rapport est indiqué que la fonte des glaciers devrait être achevée pour l'essentiel d'ici l'année 2050. L'alimentation en eau résultant de cette fonte intervenant essentiellement au cours des mois d'été généralement plus secs, la navigation intérieure pourrait même dans un premier temps tirer profit de la fonte des glaciers.

Le rapport évoque aussi la concurrence entre les usagers des ressources en eau temporairement limitées et la nécessité d'établir des mécanismes d'alimentation correspondants. Le rapport ne précise pas dans quelle mesure la navigation intérieure pourrait s'en trouver affectée.

### **Belgique, France,**

Pour le moment, aucune action concrète n'a été rendue publique dans ces États en rapport avec l'éventuel impact d'un changement climatique sur le régime du Rhin et ses conséquences.

## **COMMUNAUTE EUROPEENNE**

### **Stratégie commune pour la mise en œuvre de la directive-cadre sur l'eau (Common Implementation Strategy – CIS)**

Dans le cadre de la CIS, les directeurs de l'eau ont adopté en juin 2008 une note d'orientation intitulée "Climate Change and Water"<sup>8</sup>. S'agissant de la navigation fluviale, les constatations et conclusions ci-dessous apparaissent particulièrement significatives.

- Même si la priorité est donnée aux efforts de réduction du changement climatique, il est également nécessaire de développer d'urgence des stratégies d'adaptation au changement climatique.
- Tous les secteurs ayant un rapport significatif avec l'eau, y compris la navigation fluviale, doivent apporter leur contribution à cette adaptation.
- Les plans de gestion des districts hydrographiques peuvent appuyer des mesures sectorielles et des impératifs liés à l'exploitation.
- Un groupe de pilotage stratégique sur le changement climatique et l'eau a été mis en place ; en 2009, il doit surtout concentrer ses efforts sur la poursuite de la prise en compte du changement climatique dans les prochaines versions des plans de gestion.

### **Livre blanc sur le changement climatique (Adapting to climate change: Towards a European framework for action)**

Du point de vue des infrastructures de transport, l'exigence centrale du livre blanc<sup>9</sup> est de les rendre résistantes à l'impact du changement climatique. C'est aux États membres qu'incombe cette tâche. Toutefois, des mesures en ce sens doivent aussi être prévues dans les instruments juridiques et les projets de la Communauté dans le domaine du transport, notamment en ce qui concerne les réseaux de transport transeuropéens.

---

<sup>8</sup> [http://circa.europa.eu/Public/irc/env/wfd/library?!=/framework\\_directive/climate\\_adaptation/policy\\_paperpdf/ EN 1.0 &a=d](http://circa.europa.eu/Public/irc/env/wfd/library?!=/framework_directive/climate_adaptation/policy_paperpdf/ EN 1.0 &a=d)

<sup>9</sup> [http://ec.europa.eu/environment/climat/adaptation/pdf/com\\_2009\\_147\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/environment/climat/adaptation/pdf/com_2009_147_en.pdf)

## **Livre vert RTE-T : Un réexamen des politiques ; vers une meilleure intégration du réseau transeuropéen de transport au service de la politique commune des transports**

Les bases de la politique de transport de la Commission européenne en matière de changement climatique sont exposées dans le livre vert<sup>10</sup>, où l'on trouve notamment ce qui suit.

*"Tout en s'efforçant de contribuer de manière notable aux objectifs communautaires contre le changement climatique ..., il convient, dans le cadre de la politique du RTE-T, de prévoir son adaptation aux conséquences possibles du changement climatique (telles que la hausse du niveau des mers ou les modifications du régime des températures). La vulnérabilité du RTE-T au changement climatique et les mesures d'adaptation envisageables doivent donc faire l'objet d'une évaluation; il faudra se demander comment rendre les nouvelles infrastructures «résistantes au changement climatique".*

Toutefois, le livre vert ne comprend pas de mesures concrètes en matière de navigation fluviale, ni même de remarques spécifiques sur le sujet.

### **Programme d'action européen intégré pour la promotion de la navigation fluviale "NAIADES", PLATINA – plateforme de mise en œuvre de NAIADES**

Le programme d'action<sup>11</sup> et sa plateforme de mise en œuvre<sup>12</sup> ne traitent pas de la question du changement climatique.

## **ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE - OMI**

L'OMI prépare actuellement une réglementation efficace applicable à l'échelle mondiale visant à limiter voire à réduire les émissions de gaz à effet de serre en navigation maritime. Dès 2009 devraient être adoptées une série de mesures techniques et opérationnelles, à savoir l'index d'efficacité énergétique de la conception (Energy Efficiency Design Index) pour les nouveaux bateaux ; un plan de gestion énergétique du bateau (Ship Energy Management Plan) pour les bateaux neufs et les bateaux déjà en service, ainsi qu'un index de l'efficacité énergétique opérationnelle (Energy Efficiency Operational Indicator) pour les bateaux déjà en service. Des mesures basées sur le marché visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre seront également examinées et si possible adoptées. <sup>13</sup>

## **AIPCN**

Au début de l'année 2008, le Secrétariat de la CCNR a proposé à l'AIPCN la mise en place conjointe d'une plateforme d'échange d'informations et de collaboration entre toutes les associations internationales concernées sur le thème du changement climatique et de la navigation fluviale (à l'image du groupe de travail de l'AIPCN sur la mise en œuvre de la directive-cadre sur l'eau). L'AIPCN n'a pas donné suite à cette proposition et semble rechercher une solution à orientation mondiale englobant la navigation maritime. Un Task group constitué à cet effet devrait être établi prochainement. Le Secrétariat de la CCNR y participera activement.

---

<sup>10</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0044:FIN:FR:PDF>

<sup>11</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0006:FIN:FR:PDF>

<sup>12</sup> [http://ec.europa.eu/transport/inland/promotion/platina\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/inland/promotion/platina_en.htm)

<sup>13</sup> [www.imo.org](http://www.imo.org)

## **PROTOCOLE 6**

### **Information sur l'état de préparation du Congrès 2009 de la CCNR : « changement climatique et navigation rhénane »**

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 7**

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

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 8**

### **Situation économique de la navigation rhénane**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

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

prend acte du rapport sur la situation économique de la navigation rhénane pour l'année 2008 et de la perspective pour le 1<sup>er</sup> semestre de l'année 2009.

**Annexe**

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

Année 2008 et prospective pour le 1<sup>er</sup> semestre 2009

### I. Remarques générales

#### a) Situation générale

Les volumes transportés par la navigation rhénane ont été en recul de 1,7% en 2008. Si les 9 premiers mois de l'année ont connu une activité en progression hormis pour les produits pétroliers, cette tendance positive a brutalement été interrompue au cours des derniers mois de l'année. Une nette baisse de la demande a été perceptible dès le mois d'octobre et cette tendance négative s'est amplifiée au cours des premiers mois de l'année 2009. Au niveau des ports d'Anvers et de Rotterdam, déterminants pour la navigation rhénane, les volumes transbordés ont été au premier trimestre 2009 inférieurs de respectivement 19,3 % et de 11 % par rapport au premier trimestre 2008.

#### b) Hydraulicité

L'hydraulicité n'a pas en 2008 constitué un facteur limitant pour la navigation intérieure. Elle a par son évolution sans périodes de basses eaux ni de crues prolongées permis une exploitation relativement optimale de la cale.

Elle a également été favorable à une exploitation optimale de la cale au cours des premiers mois de l'année 2009.

#### c) Prix des carburants

A l'image du prix du pétrole sur le marché mondial, le prix du carburant a évolué sur une tendance haussière pour atteindre en juillet 2008 des prix jusqu'à présent inégalés. Une baisse des prix pétroliers sur le marché mondial s'est amorcée dès le mois de septembre et a eu une répercussion immédiate sur le prix du carburant qui a ainsi diminué de moitié entre juillet et décembre 2008. Sur l'ensemble de l'année, le prix moyen du carburant s'est cependant situé 28 % au dessus de celui observable en moyenne pour 2007.

### II. Situation de la cale sèche

#### a) Volumes transportés

Les volumes transportés par la cale sèche ont diminué sur l'ensemble de l'année 2008 de 2,5 %. C'est avant tout au second semestre qu'un recul de 5,2 % a été constaté sous l'effet de la crise économique.

#### **Secteur agricole**

Dans le secteur agricole, les volumes transportés ont diminués de 2,4 % en 2008. La crise économique n'a pas eu d'impact aussi important dans le secteur agricole que dans les autres secteurs. Si les transports de blé ont augmenté de 12,6 %, les transports de maïs ont par contre diminué de plus de 21 %. Les transports de fourrages et d'oléagineux ont progressé de 1 % alors que les transports d'engrais ont diminués de 2 %.

#### **Secteur sidérurgique**

Les volumes transportés dans le secteur sidérurgique ont globalement diminué de 3,8 % en 2008. La baisse n'a été que de 1,6 % pour les transports de minerais et déchets pour la métallurgie, mais de 9,3 % pour les produits métallurgiques. Ce secteur a subi de plein fouet les effets de la crise économique et de l'arrêt des exportations en provenance de l'Europe. Plus en détail, on constate que jusqu'en novembre, les transports de matières premières dans ce domaine ont continué à évoluer normalement, mais qu'au mois de décembre, une baisse de 25,6 % des volumes a pu être constatée,

tendance qui s'est poursuivie en début d'année 2009. La forte diminution des transports de produits sidérurgiques a par contre débuté dès le mois d'octobre et s'est progressivement amplifiée pour atteindre des baisses de volumes avoisinant 38 % au cours des mois de janvier et février 2009. Les données disponibles à fin mars auprès pour ce secteur ne laissent entrevoir aucun inversement de cette tendance négative à court-terme. Pour la navigation rhénane, un accroissement réel du niveau de la demande de transport semble ainsi peu probable avant le 3<sup>ème</sup> trimestre 2009.

#### **Secteur énergétique : charbon**

Les transports dans le secteur des charbons ont diminués de 3,1 % au cours de l'année 2008 et de 6,9 % au cours du second semestre 2008. Il convient de noter que ce secteur est moins sensible à la crise économique que les secteurs de l'acier, de la chimie ou des conteneurs, bien qu'une part importante de ces produits soit affectée à la production d'électricité pour l'industrie. La réduction des importations continuera en 2009, si bien qu'un tassement de la demande de transport est attendu eu égard au contexte économique général.

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

Les volumes de matériaux de construction transportés sur le Rhin ont dans l'ensemble progressé en 2008, soutenus par la conjoncture favorable des 9 premiers mois de l'année. Les effets de la crise ne se sont pas fait sentir aussi rapidement que dans les autres secteurs notamment du fait des chantiers en cours. Ainsi, ce n'est qu'au cours des premiers mois de l'année 2009 qu'une baisse des volumes transportés dépassant 30 % est intervenue. Cette évolution semble se poursuivre pour le moment, malgré le lancement de projets publics d'envergure visant à modérer les effets de la crise sur le secteur du bâtiment et des travaux publics.

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

Dans la cale sèche, à l'image de la demande de transport les frets ont évolué à un niveau élevé au cours des 9 premiers mois de l'année 2008. Dès l'automne, avec la baisse de la demande de transport observable à partir du mois de septembre, les frets ont été orientés nettement à la baisse, phénomène qui s'est poursuivi au cours des premiers mois de l'année 2009 à un point tel que ces derniers ne couvrent qu'à peine les coûts d'exploitation.

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

Les transports par conteneurs sur le Rhin se sont situés à un niveau supérieur à celui observable en 2007 jusqu'au mois de mai 2008. Depuis lors, les volumes transportés n'ont cessé de décroître. A partir du mois de septembre, cette décroissance s'est nettement accélérée et s'est poursuivie jusqu'au printemps 2009. Sur l'ensemble de l'année les volumes de conteneurs transportés sur le Rhin ont été inférieurs de 5 % par rapport à l'année 2007. Au mois de décembre 2008, ils ont été inférieurs de plus de 24 % à ceux transportés en décembre 2007 et au cours des mois de janvier et février 2009 ils ont encore diminué de respectivement 18 % et de 28 % par rapport à la même période en 2008.

Sur l'année 2008, la plus forte baisse a été constatée au niveau des conteneurs chargés avec - 6,4 % contre -2,3 % pour les conteneurs vides.

L'évolution des transports de conteneurs est le reflet de l'activité dans les ports maritimes. En effet, dès les premiers mois de crise les volumes transbordés à leur niveau ont diminué de façon radicale. Des lignes régulières maritimes ont été interrompues faute de marchandises. Au mois d'avril 2009, on a pu constater une légère reprise au niveau de la demande de transport par rapport aux mois précédents. Le fait qu'une légère augmentation ait également été perceptible au niveau des transports maritimes de conteneurs pourrait indiquer la fin de la tendance baissière des volumes transportés. Il semble cependant prématuré de prévoir à court-terme un redressement de ces derniers et par voie de conséquence de la demande de transport sur le Rhin, compte tenu du contexte économique général.

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

#### a) Volumes transportés

Dans le secteur de la cale citerne, les volumes transportés ont progressé de 1 % sur l'année 2008 et notamment de 2,7 % au cours du second semestre sous l'effet d'une forte animation dans le secteur pétrolier.

#### *Secteur énergétique*

Sur l'ensemble de l'année 2008, les transports de produits pétroliers ont augmenté de plus de 4 % sur le Rhin. Au second semestre 2008 cette hausse a été de plus de 10 % suite à une forte baisse des prix du pétrole sur le marché mondial qui a motivé les consommateurs à reconstituer leurs stocks maintenus depuis des mois à un niveau très faible. A cet effet lié au prix des produits, s'est ajouté le phénomène saisonnier d'approvisionnement avant l'hiver. La combinaison de ces deux facteurs a conduit à une forte progression de la demande de transport de produits pétroliers notamment aux mois d'octobre et de novembre où les volumes transportés sur le Rhin ont été de 18 % supérieurs à ceux transportés un an plus tôt.

Cette évolution favorable de la demande de transport sur le Rhin observable au second semestre 2008, qui ne résulte donc que d'un phénomène de rattrapage ne remet pas en question la tendance plutôt baissière à long-terme des transports dans ce domaine résultant au moins en partie de la politique d'économie d'énergie pratiquée de manière générale dans tous les domaines.

En fin d'année et au cours des premiers mois de l'année 2009, la demande de transport a de nouveau diminué, les besoins les plus urgents ayant été couverts. La forte consommation au cours de l'hiver 2008/2009 rigoureux a eu pour conséquence que les transports effectués en début d'année aient essentiellement servi à couvrir la consommation immédiate. De ce fait, les stocks n'ont toujours pas retrouvé leurs niveaux habituels, ce qui laisse espérer au cours de l'année 2009 une nouvelle hausse temporaire de la demande dans un contexte saisonnier ou lié à des opérations de reconstitution des stocks au gré de l'évolution des prix du pétrole.

#### *Secteur chimique*

Les transports de produits liés à l'industrie chimique sur le Rhin ont diminué de 4 % sur l'ensemble de l'année 2008. Au second semestre, la baisse a été de l'ordre de 9,4 % par rapport à l'année précédente. Les effets de la crise ont été particulièrement flagrants au cours du 4<sup>ème</sup> trimestre 2008 avec une baisse atteignant 20% des volumes et 32 % au mois de janvier 2009. Le secteur chimique ne s'attend à priori pas à net un redressement de la production avant 2010, même si en mai 2009 une légère hausse de la production a pu être perçue dans ce secteur.

#### b) Niveau des frets

Pour les transports de produits pétroliers, les frets ont évolué à un niveau bas au cours des 9 premiers mois de l'année 2008 à l'image du niveau de la demande de transport. Au mois d'octobre, la baisse des prix du pétrole sur le marché mondial combinée aux achats saisonniers a occasionné des achats massifs et par la même une forte demande de transport sur le Rhin. A cette occasion, les frets ont atteint des niveaux record. En fin d'année et au début de l'année 2009 ces derniers sont revenus à des niveaux bas, insuffisants pour couvrir les coûts d'exploitation.

En ce qui concerne le marché des transports de produits chimiques, l'évolution des frets a été la même que pour le marché de la cale sèche.

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

L'année 2008 a été marquée par un nombre record de nouvelles constructions mises sur le marché. On compte ainsi plus de 100 unités (automoteurs et barges) mises en service dans la cale sèche et 47 unités pour la cale citerne. Le nombre d'unités mises en service a ainsi presque doublé par rapport à celui des années précédentes. Ces mises en service correspondent à des apports de capacité de près de 300 000 t pour la cale sèche et de près de 120 000 t pour la cale citerne.

Un ralentissement du rythme des mises en service s'est cependant fait sentir en début d'année 2009 avec 19 bateaux pour la cale sèche et 11 pour la cale citerne de janvier à mai. Il s'agit de bateaux commandés longtemps avant la crise économique. Si des bateaux qui se trouvent déjà à l'heure actuelle dans un état de construction très avancé sont encore attendus sur le marché dans les mois à venir, bon nombre de commandes ont été annulées avant même la fin de l'année 2008 compte tenu de l'absence de visibilité par rapport à l'évolution de la demande de transport à court et moyen terme. Un certain nombre de coques commandées en Asie sont également en route vers l'Europe, mais leur date de leur achèvement pourra être différée en fonction de la conjoncture.

Si au cours des 7 dernières années 464 unités (automoteurs et barges) hautement productives ont été mises sur le marché de la cale sèche et 284 sur le marché de la cale citerne, un nombre d'unités à plus faible productivité, plus difficilement chiffrable certes, mais représentant d'évidence une capacité de transport inférieure ont été retirées du marché. L'augmentation en termes de capacité de transport sur le marché qui en résulte se fait particulièrement sentir dans le contexte actuel où la demande de transport est faible.

## **V. Conclusions et perspectives**

### ***Cale sèche :***

Si l'année 2008 a bénéficié au cours du premier semestre de la conjoncture générale favorable, au cours du second semestre presque tous les secteurs ont été touchés plus ou moins vite par une baisse très nette de la demande de transport. Cette tendance s'est poursuivie et généralement accentuée au cours des premiers mois de l'année 2009. La plupart des secteurs industriels concernés ne s'attendent pas à une reprise de leur activité avant 2010.

### ***Cale citerne :***

Dans le secteur de la cale citerne, les transports de produits chimiques qui représentent près d'un tiers des volumes dans ce segment, ont évolué à l'image des secteurs de la cale sèche et on ainsi subi de plein fouet la crise économique au cours des derniers mois de l'année 2008. Cette tendance s'est poursuivie au cours des premiers mois de 2009 et aucune amélioration n'est à attendre avant 2010.

Les transports de produits pétroliers ont évolué de façon atypique par rapport aux autres types de marchandises. Il ont en effet bénéficié au second semestre de la reconstitution des stocks par les consommateurs suite à la forte baisse des prix. Cette forte activité de transport n'a cependant duré que quelques semaines et dès la fin de l'année 2008 et au cours des premiers mois de l'année 2009, un niveau d'activité plus habituel a pu être observé, cependant toujours soutenu par des activités de stockage.

### ***Conditions d'exploitations en 2008 :***

#### ***Coûts :***

- Les coûts d'entretien et de réparation ont progressé de près de 2 % en 2008.
- Les coûts salariaux ont augmentés dans les mêmes proportions qu'en 2007 et c'est avant tout la difficulté de trouver de la main d'œuvre qualifiée qui est devenue problématique en 2008.
- Les taux d'intérêt ont nettement diminué mais la situation actuelle risque d'accroître la dépendance par rapport aux financements bancaires.
- Le coût moyen de l'avitaillement s'est situé en 2008 28 % au dessus du coût moyen observable pour l'année 2007. Suite à la baisse des prix du pétrole, le coût moyen des 4 premiers mois de 2009 se situe à nouveau 40 % sous le prix moyen de 2008. Il convient cependant que l'impact de ces fluctuations sur les charges se trouve modéré par l'effet des clauses de gasoil dans les contrats de transport.

**Recettes :**

Au cours des 9 premiers mois de l'année 2008 la demande de transport a été soutenue dans la plupart des secteurs avec une hydraulicité permettant généralement une exploitation optimale de la cale et des niveaux de frets à priori durablement soutenus. La situation s'est totalement inversée au 3ème trimestre 2008 et davantage encore au 4ème trimestre hormis pour la cale citerne où le transport de produits pétroliers a temporairement connu des conditions d'exploitation exceptionnelles.

La plupart des secteurs ont été touchés de plein fouet par un effondrement de la demande de transport et des frets par voie de conséquence, situation qui perdure en 2009. Dans ce contexte, il va de soi que les recettes de la navigation rhénane atteignent un niveau mettant en danger la pérennité d'un certain nombre d'entrepreneurs. De nombreuses unités se trouvent actuellement à l'arrêt faute de marchandises à transporter et les unités actives travaillent à des niveaux de fret couvrant à peine les charges.

Situation actuelle de la navigation rhénane :

Dans la situation de crise économique actuelle, l'année 2009 s'annonce extrêmement difficile pour la navigation rhénane du fait principalement d'une demande de transport qui se situe à un niveau faible et le restera probablement au moins jusqu'en 2010 dans un contexte où hormis le poste de gasoil, les charges ne diminuent pas.

Selon les prévisions émanant des principaux secteurs concernés aucune reprise réelle ne peut être attendue avant la fin de l'année 2009. Dans ces conditions, un certain nombre d'exploitants de bateaux pourraient se trouver avant la fin de l'année dans une situation irréversible quant à leur activité et risquent de déposer le bilan. Pour tenter d'éviter ces situations, certaines banques proposent aux clients concernés des différés d'amortissement pour leurs crédits. A l'inverse, compte tenu du contexte de risque d'insolvabilité actuellement observable dans ce secteur, les banques se montrent également très réticentes à financer des investissements dans la navigation rhénane.

L'étendue des effets à plus long-terme sur la navigation fluviale n'est à ce jour pas mesurable. Il importe cependant de veiller à ce que la navigation rhénane parvienne à maintenir sa capacité de transport au-delà de cette crise temporaire, pour être en mesure de répondre à la demande lorsque la reprise économique interviendra et prendre ainsi sa place parmi les autres modes de transports terrestres.

### Evolution du trafic rhénan traditionnel (annuel)

2008	Total		aval		amont	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Produits agricoles	7292	2059	5755	1669	1537	391
1 Denrées alimentaires, fourrages	11934	2617	4578	991	7356	1626
2 Combustibles minéraux solides	28309	5486	728	69	27581	5417
3 Produits pétroliers	30390	7713	7971	1890	22419	5822
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	33788	4285	2079	324	31710	3961
5 Produits métallurgiques	12984	2615	6430	1191	6554	1425
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	42878	8151	32918	6493	9960	1658
7 Engrais	4212	1206	1747	491	2465	715
8 Produits chimiques	17474	3806	6350	1070	11123	2736
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	19059	5751	12174	3624	6885	2126
99 dont Transactions spéciales	17895	5491	11445	3425	6449	2066
<b>Total</b>	<b>208320</b>	<b>43690</b>	<b>80730</b>	<b>17813</b>	<b>127590</b>	<b>25877</b>

2007	Total		aval		amont	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Produits agricoles	7903	2240	5917	1717	1986	523
1 Denrées alimentaires, fourrages	11805	2607	4806	978	6999	1629
2 Combustibles minéraux solides	29208	5610	542	55	28666	5555
3 Produits pétroliers	29185	7138	9134	2114	20051	5024
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	34311	4231	2062	319	32249	3912
5 Produits métallurgiques	14319	2765	6951	1259	7368	1506
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	42504	7897	31860	6098	10644	1799
7 Engrais	4299	1225	1879	520	2420	705
8 Produits chimiques	18195	3851	6939	1161	11256	2690
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	20167	6130	13010	3884	7157	2246
99 dont Transactions spéciales	18971	5868	12172	3668	6799	2200
<b>Total</b>	<b>211896</b>	<b>43694</b>	<b>83100</b>	<b>18105</b>	<b>128796</b>	<b>25589</b>

Evolution par rapport à 2007 (in %)						
0 Produits agricoles	-7,73%	-8,08%	-2,74%	-2,80%	-22,61%	-25,24%
1 Denrées alimentaires, fourrages	1,09%	0,38%	-4,74%	1,33%	5,10%	-0,18%
2 Combustibles minéraux solides	-3,08%	-2,21%	34,32%	25,45%	-3,78%	-2,48%
3 Produits pétroliers	4,13%	8,06%	-12,73%	-10,60%	11,81%	15,88%
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	-1,52%	1,28%	0,82%	1,57%	-1,67%	1,25%
5 Produits métallurgiques	-9,32%	-5,42%	-7,50%	-5,40%	-11,05%	-5,38%
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	0,88%	3,22%	3,32%	6,48%	-6,43%	-7,84%
7 Engrais	-2,02%	-1,55%	-7,03%	-5,58%	1,86%	1,42%
8 Produits chimiques	-3,96%	-1,17%	-8,49%	-7,84%	-1,18%	1,71%
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	-5,49%	-6,18%	-6,43%	-6,69%	-3,80%	-5,34%
99 dont Transactions spéciales	-5,67%	-6,42%	-5,97%	-6,62%	-5,15%	-6,09%
<b>Total</b>	<b>-1,69%</b>	<b>-0,01%</b>	<b>-2,85%</b>	<b>-1,61%</b>	<b>-0,94%</b>	<b>1,13%</b>

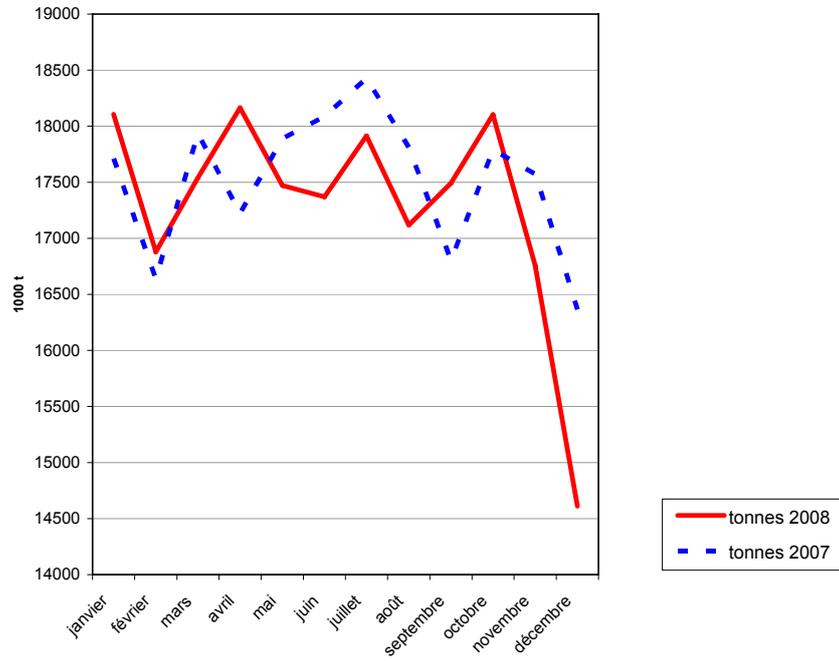
**Evolution du trafic rhénan traditionnel (semestriel)**

2ème semestre 2008	Total		aval		amont	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Produits agricoles	3636	1102	3066	937	644	164
1 Denrées alimentaires, fourrages	6086	1324	2276	503	3810	821
2 Combustibles minéraux solides	13686	2647	395	36	13291	2611
3 Produits pétroliers	16259	4264	3768	889	12865	3375
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	16797	2186	800	122	16004	2064
5 Produits métallurgiques	6122	1242	3023	581	3099	661
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	20455	3889	15750	3089	4905	800
7 Engrais	1884	537	829	239	1055	298
8 Produits chimiques	8277	1782	3004	497	5273	1285
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	8791	2671	5604	1680	3194	992
99 dont Transactions spéciales	8260	2548	5272	1587	2993	962
<b>Total</b>	<b>101993</b>	<b>21642</b>	<b>38516</b>	<b>8573</b>	<b>64139</b>	<b>13070</b>

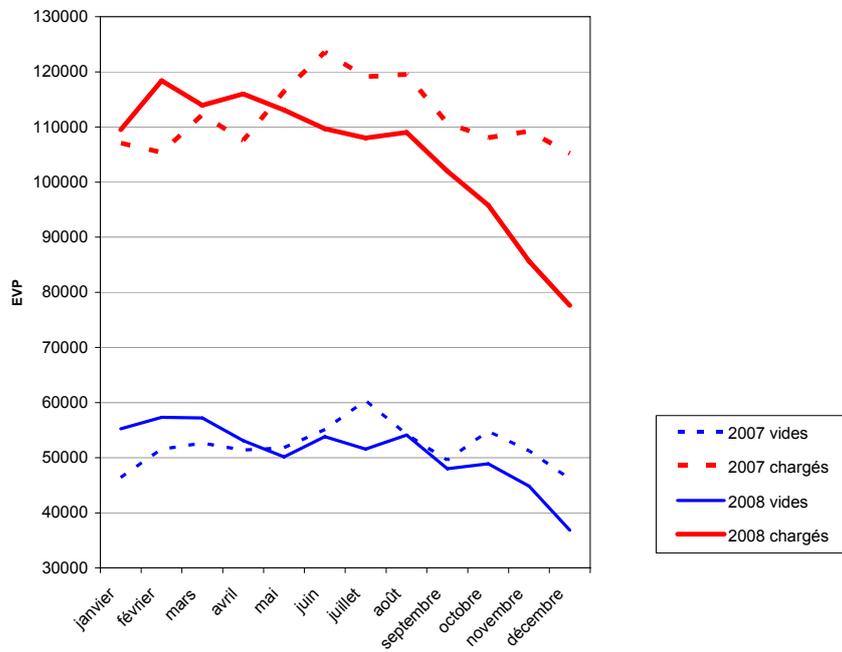
2ème semestre 2007	Total		aval		amont	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Produits agricoles	3906	1135	2906	862	1000	273
1 Denrées alimentaires, fourrages	6054	1398	2483	542	3571	856
2 Combustibles minéraux solides	14703	2813	315	33	14388	2780
3 Produits pétroliers	14767	3572	4458	1018	10309	2554
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	17056	2071	942	141	16114	1930
5 Produits métallurgiques	6841	1330	3483	632	3358	698
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	20778	3782	15440	2909	5338	873
7 Engrais	2247	637	950	260	1297	377
8 Produits chimiques	9134	1921	3513	590	5621	1331
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	10111	3090	6558	1965	3553	1125
99 dont Transactions spéciales	9530	2963	6161	1860	3369	1103
<b>Total</b>	<b>105597</b>	<b>21749</b>	<b>41048</b>	<b>8952</b>	<b>64549</b>	<b>12797</b>

Evolution par rapport au deuxième semestre 2007 (in %)						
0 Produits agricoles	-6,91%	-2,93%	5,50%	8,73%	-35,57%	-39,78%
1 Denrées alimentaires, fourrages	0,53%	-5,28%	-8,32%	-7,20%	6,68%	-4,06%
2 Combustibles minéraux solides	-6,92%	-5,91%	25,49%	9,96%	-7,62%	-6,09%
3 Produits pétroliers	10,10%	19,38%	-15,47%	-12,63%	24,80%	32,14%
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	-1,52%	5,53%	-15,12%	-13,50%	-0,68%	6,92%
5 Produits métallurgiques	-10,51%	-6,65%	-13,21%	-8,13%	-7,72%	-5,31%
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	-1,56%	2,83%	2,01%	6,18%	-8,11%	-8,37%
7 Engrais	-16,14%	-15,75%	-12,69%	-8,21%	-18,67%	-20,95%
8 Produits chimiques	-9,38%	-7,25%	-14,48%	-15,77%	-6,19%	-3,48%
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	-13,05%	-13,56%	-14,55%	-14,53%	-10,11%	-11,86%
99 dont Transactions spéciales	-13,33%	-13,99%	-14,43%	-14,69%	-11,15%	-12,83%
<b>Total</b>	<b>-3,41%</b>	<b>-0,49%</b>	<b>-6,17%</b>	<b>-4,24%</b>	<b>-0,63%</b>	<b>2,13%</b>

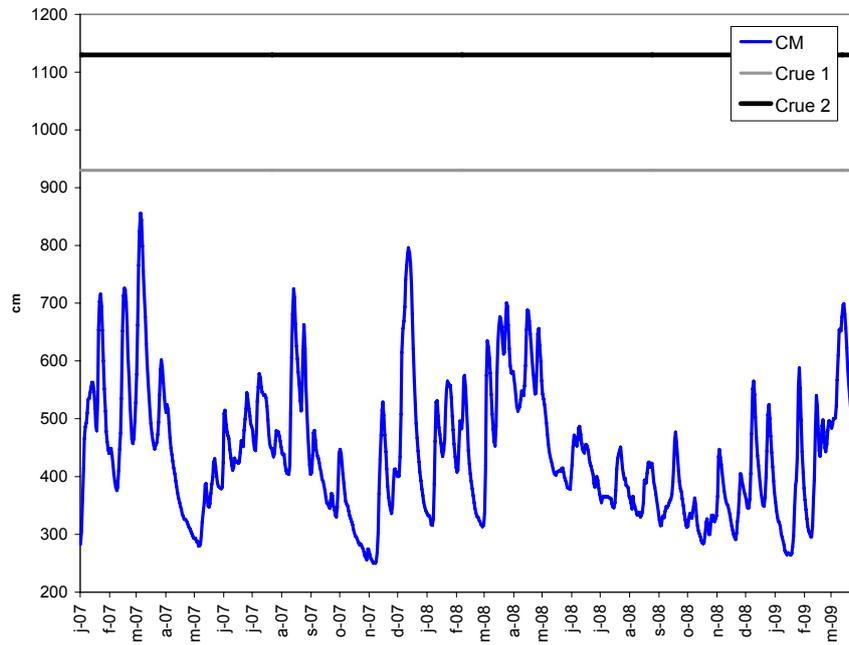
### Trafic mensuel de marchandises sur le Rhin traditionnel



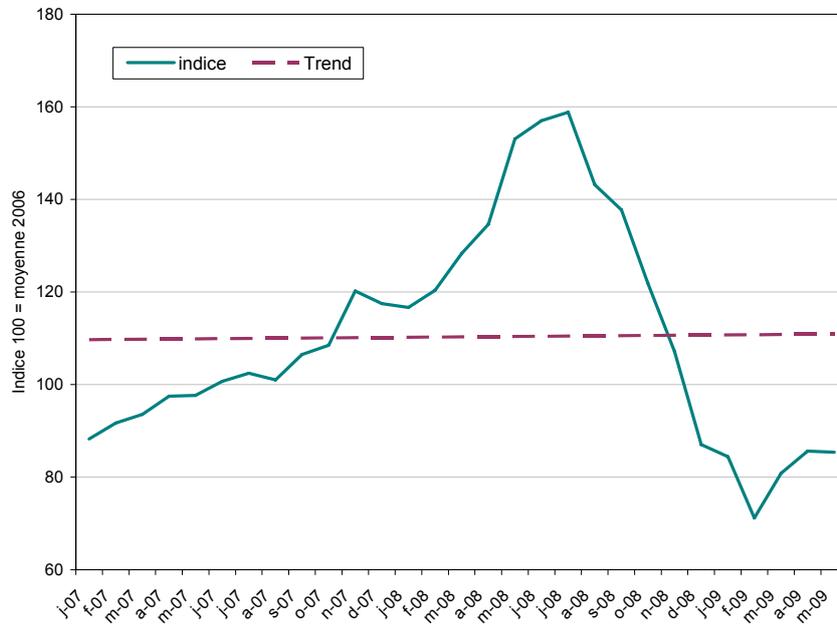
### Transports mensuel de conteneurs sur le Rhin traditionnel



### Evolution des niveaux d'eau à Ruhrort



### Evolution des prix du gasoil



### Nouvelles constructions en début d'année 2009

Type	2002			2003			2004		
	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW
<b>Automoteurs Barges</b>	45	113114	56138	34	89676	41894	28	71326	34400
	29	37180		28	78156		14	23636	
<b>Total</b>	<b>74</b>	<b>150294</b>	<b>56138</b>	<b>62</b>	<b>167832</b>	<b>41894</b>	<b>42</b>	<b>94962</b>	<b>34400</b>
<b>Automoteurs citernes Barges citernes</b>	22	65548	30547	45	131455	50332	54	139718	61236
	2	178		1	1800		3	2427	
<b>Total</b>	<b>24</b>	<b>65726</b>	<b>30547</b>	<b>46</b>	<b>133255</b>	<b>50332</b>	<b>57</b>	<b>142145</b>	<b>61236</b>
<b>Pousseurs Remorqueurs</b>	2		1276	0		0	1		992
	3		11670	1		279	1		177
<b>Total</b>	<b>5</b>		<b>12946</b>	<b>1</b>		<b>279</b>	<b>2</b>		<b>1169</b>
<b>Bateaux à cabines Bateaux à excursion</b>	17		13251	10		7238	5		4021
	9		4834	1		1566	1		662
<b>Total</b>	<b>26</b>		<b>18085</b>	<b>11</b>		<b>8804</b>	<b>6</b>		<b>4683</b>

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

Type	2008			2009 (5 mois)		
	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW
<b>Automoteurs Barges</b>	68	226750	92944	18	54968	25540
	38	70260		1	2301	
<b>Total</b>	<b>106</b>	<b>297010</b>	<b>92944</b>	<b>19</b>	<b>57269</b>	<b>25540</b>
<b>Automoteurs citernes Barges citernes</b>	47	117500	31870	11	18453	7441
	0	0		0	0	
<b>Total</b>	<b>47</b>	<b>117500</b>	<b>31870</b>	<b>11</b>	<b>18453</b>	<b>7441</b>
<b>Pousseurs Remorqueurs</b>	3		1684	1		
	3		0	0		0
<b>Total</b>	<b>6</b>		<b>1684</b>	<b>1</b>		<b>0</b>
<b>Bateaux à cabines Bateaux à excursion</b>	3		5092	4		2988
	6		3092			
<b>Total</b>	<b>9</b>		<b>8184</b>	<b>4</b>		<b>2988</b>

Source : IVR

## **PROTOCOLE 9**

### **Crise économique et effets sur la navigation intérieure**

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 10**

### **Observation du marché rhénan**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

consciente de sa mission de rédiger annuellement un rapport sur la situation de la navigation du Rhin en vertu de la Convention Révisée pour la navigation du Rhin et notamment son article 45 paragraphe 2,

consciente également des contraintes pesant sur ses Etats membres en matière de traitement et de transmission de données sur le transport de marchandises pour le Rhin et ses affluents qui pour des questions de rapidité et de rationalisation doivent se faire au moyen de supports informatiques,

compte tenu du fait que les modalités prévues par la Résolution 2001-II-9 ne correspondent plus aux besoins de la CCNR,

soucieuse de disposer de données harmonisées et pouvant faire l'objet d'un traitement global,

invite ses Etats membres à lui transmettre à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2009 les données concernant le trafic de marchandises sur le Rhin et les autres voies navigables de ces Etats selon les modalités décrites pour chaque pays en annexe, ce en lieu et place des dispositions prévues par la Résolution 2001-II-9.

#### **Annexe**

**Modalités de livraison concernant le trafic de marchandises  
sur le Rhin et les autres voies navigables**

Le Secrétariat de la CCNR est chargé de la réception, du traitement, de la publication et de leur conservation dans ses archives des données mises à sa disposition dans le respect des législations nationales relatives à la protection des données.

La forme et le contenu des statistiques (tableaux, graphiques, ...) à publier seront définis par le Secrétariat de la CCNR en accord avec le Groupe Informations Statistiques. Le niveau d'agrégation des données destinées à être publiées ne devra être inférieur à celui des données publiées par les Etats membres eux-mêmes.

Dans un souci d'harmonisation internationale, les codifications employées pour les pays, les marchandises et les ports seront basées sur les dispositions européennes en vigueur et celles appliquées par les offices statistiques nationaux. Les types de bateaux seront définis selon les règles en vigueur pour les statistiques européennes.

Chaque Etat membre fournit les informations concernant les distances parcourues et les prestations fournies sur son propre territoire.

Les modalités de transmission des données statistiques de base sont convenues entre le Secrétariat et les experts concernés des Etats membres. Une livraison conformément à la description de fichier indiquée ci-dessous et sous format EXCEL est retenue. Ce dernier pourra être remplacé par un autre exploitable par toutes les banques de données courantes.

Pour la transmission des données par les Etats membres, une périodicité mensuelle ou au moins trimestrielle est souhaitée et ce dans un délai de 5 mois après échéance de la période concernée.

### **A) Fichiers à fournir par l'Allemagne :**

Pour des raisons géographiques, une fourniture de données spécifiques est nécessaire de la part de l'Allemagne, pour permettre le suivi détaillé de l'évolution du trafic rhénan.

#### **Concernant le contenu des fichiers :**

1. Il est prévu de couvrir les besoins de la CCNR par des fournitures mensuelles de quatre types de fichiers :
  1. Un fichier relatif aux transbordements portuaires de marchandises dans des ports rhénans sélectionnés (HAG)
  2. Un fichier relatif aux transbordements portuaires de conteneurs dans des ports rhénans sélectionnés (HAC)
  3. Un fichier relatif aux transports de marchandises sur le Rhin, le Main, le Neckar et la Moselle (BEG)
  4. Un fichier relatif aux transports de conteneurs sur le Rhin, le Main, le Neckar et la Moselle (BEG)
2. Le passage de la codification de marchandises NST/R à NST 2007 qui sera réalisée au cours des deux prochaines années, doit être pris en compte. Ces deux codifications étant très différentes, Destatis va fournir pour les années 2009 et 2010 des fichiers selon les deux codifications ce afin de permettre une certaine continuité dans les séries historiques. Sont concernées le 1<sup>er</sup> et le 3<sup>ème</sup> fichier qui seront donc élaborés sur les deux bases. De ce fait, 6 fichiers seront à fournir pour 2009 et 2010, 4 pour les années suivantes.
3. Pour les autres codifications, ce sont les codifications usuelles chez Destatis qui seront employées.
4. Il sera indiqué lorsque des marchandises dangereuses sont contenues dans la cargaison par « 0 » ou « 1 » ou par le N° ADN s'il est connu. Concernant les conteneurs, cette information n'est pas prévue, une sous évaluation pouvant résulter d'un recensement partiel de cette information.
5. Le Rhin sera désormais divisé en 3 sections (Rhin supérieur, Rhin moyen, Rhin inférieur) et des données relatives à ses affluents navigables seront à fournir.
6. Le poids des marchandises contenues dans les conteneurs sera indiqué.
7. Les TKM seront indiqués sur base des sections du Rhin ou des affluents concernés.
8. La notion de d'EVP-KM est prévue.
9. Le poids des conteneurs vides et calculé conformément aux règles européennes.

## Description des fichiers

### 1. Un fichier relatif aux transbordements portuaires de marchandises dans des ports rhénans sélectionnés (HAG)

N°	Champ	Longueur
1	Type de fichier (HAG, HAC, BEG, BEC)	3
2	Année	4
3	Mois	2
4	Port ( <i>Codification Destatis</i> )	5
5	Pays de chargement pour marchandises reçues ( <i>codification européenne</i> )	3
6	Pays de déchargement pour marchandises expédiées ( <i>codification européenne</i> )	3
7	Type de marchandise (NST/R oder NST 2007)	4
8	Volume en tonnes	6
9	Marchandises dangereuses (0 ou 1 ou si disponible N° ADN)	4

### 2. Un fichier relatif aux transbordements portuaires de conteneurs dans des ports rhénans sélectionnés (HAC)

N°	Champ	Longueur
1	Type de fichier (HAG, HAC, BEG, BEC)	3
2	Année	4
3	Mois	2
4	Port ( <i>Codification Destatis</i> )	5
5	Pays de chargement pour marchandises reçues ( <i>codification européenne</i> )	3
6	Pays de déchargement pour marchandises expédiées ( <i>codification européenne</i> )	3
7	Conteneurs vides / chargés (0 ou 1)	1
8	Type de conteneurs <20 pieds : « 0 » 20 pieds : « 1 » 40 pieds : « 2 » >20 et < 40 pieds : « 3 » >40 pieds : « 4 » Inconnus : « 5 »	1
9	Nombre de conteneurs	6
10	EVP	6
11	Poids des marchandises dans les conteneurs (en tonnes)	6

**3. Un fichier relatif aux transports de marchandises sur le Rhin, le Main, le Neckar et la Moselle (BEG)**

<b>N°</b>	<b>Champ</b>	<b>Longueur</b>
1	Type de fichier (HAG, HAC, BEG, BEC)	3
2	Année	4
3	Mois	2
4	Pavillon ( <i>codification européenne</i> )	3
5	Àmont / aval	1
6	Section Rhin inférieur	1
7	Section Rhin moyen	1
8	Section Rhin supérieur	1
9	Moselle	1
10	Main	1
11	Neckar	1
12	Pays de chargement ( <i>codification européenne</i> )	3
13	Pays de déchargement ( <i>codification européenne</i> )	3
14	Type de marchandise (NST/R oder NST 2007)	4
15	Volumes en tonnes	6
16	TKM Rhin inférieur	6
17	TKM Rhin moyen	6
18	TKM Rhin supérieur	6
19	TKM Moselle	6
20	TKM Main	6
21	TKM Neckar	6
22	Marchandises dangereuses (0 ou 1 ou si disponible N° ADN)	4

**4. Un fichier relatif aux transports de conteneurs sur le Rhin, le Main, le Neckar et la Moselle (BEG)**

<b>N°</b>	<b>Champ</b>	<b>Longueur</b>
1	Type de fichier (HAG, HAC, BEG, BEC)	3
2	Année	4
3	Mois	2
4	Pavillon ( <i>codification européenne</i> )	3
5	À mont / à val	1
6	Section Rhin inférieur	1
7	Section Rhin moyen	1
8	Section Rhin supérieur	1
9	Moselle	1
10	Main	1
11	Neckar	1
12	Pays de chargement ( <i>codification européenne</i> )	3
13	Pays de déchargement ( <i>codification européenne</i> )	3
14	Conteneurs vides / chargés (0 ou 1)	1
15	Type de conteneurs <20 pieds : « 0 » 20 pieds : « 1 » 40 pieds : « 2 » >20 et < 40 pieds : « 3 » >40 pieds : « 4 » Inconnus : « 5 »	1
16	Nombre de conteneurs	6
17	EVP	6
18	Poids des marchandises dans les conteneurs (en tonnes)	6
19	TEU-KM Rhin inférieur	6
20	TEU-KM Rhin moyen	6
21	TEU-KM Rhin supérieur	6
22	TEU-KM Moselle	6
23	TEU-KM Main	6
24	TEU-KM Neckar	6

**B) Fichiers à fournir par la Belgique, la France et les Pays-Bas**

Description du fichier		
Navigation intérieure Transports par conteneurs		
N°	Contenu / remarques	Longueur
1	<b>Pays déclarant</b> ( <i>codification européenne</i> )	3
2	<b>Année prise en compte</b> (JJJJ)	4
3	<b>Mois prise en compte</b> (MM)	2
4	<b>Lieu de chargement</b> ( <i>selon la codification UNLOCODE ou NUTS</i> )	5
5	<b>Lieu de déchargement</b> ( <i>selon la codification UNLOCODE ou NUTS</i> )	5
6	<b>Pavillon</b> ( <i>codification européenne</i> )	3
7	<b>Conteneurs vides / chargés (0 ou 1)</b>	1
8	<b>Type de conteneurs</b> <20 pieds : « 0 » 20 pieds : « 1 » 40 pieds : « 2 » >20 et < 40 pieds : « 3 » >40 pieds : « 4 » Inconnus : « 5 »	1
9	<b>Nombre de conteneurs</b>	6
10	<b>Nombre de bateaux (trajets)</b>	6
11(*)	<b>Trafic rhénan (1 ou 0)</b>	1

(\*) ne concerne que les Pays-Bas et la France

<b>Description du fichier</b>		
<b>Navigation intérieure Transports de marchandises</b>		
<b>N°</b>	<b>Contenu / remarques</b>	<b>Longueur</b>
1	<b>Pays déclarant</b> (codification européenne)	3
2	<b>Année prise en compte</b> (JJJJ)	4
3	<b>Mois prise ne compte</b> (MM)	2
4	<b>Lieu de chargement</b> (selon la codification UNLOCODE ou NUTS)	5
5	<b>Lieu de déchargement</b> (selon la codification UNLOCODE ou NUTS)	5
6	<b>Trafic Fluvio-maritime</b> 0 = pas de fluvio-maritime 1 = trafic fluvio-maritime	1
7	<b>Type de marchandises</b> (NST dernière version)	4
8	<b>Conditionnement des marchandises transportées</b> 1 = Marchandises conteneurisées 2 = Marchandises non conteneurisées 3 = Conteneurs vides	1
9	<b>Pavillon</b> (codification européenne)	3
10	<b>Type de bateau</b> 01 = Automoteur ordinaire 02 = Barge ordinaire 03 = Automoteur citerne 04 = Barge citerne 05 = Autres types de bateaux 06 = Type de bateau inconnu	2
11	<b>Port en lourd en tonnes</b>	11
12	<b>Nombre de bateaux (trajets)</b>	6
13	<b>Volume transporté en tonnes</b>	11
14	<b>Distance parcourue en KM</b>	11
15	<b>Prestation en TKM</b>	11
16(*)	<b>Trafic rhénan (1 ou 0)</b>	1
17(**)	<b>Marchandises dangereuses (0 ou 1 ou si disponible N° ADN)</b>	4

(\*) ne concerne que les Pays-Bas et la France

(\*\*) lorsque disponible

\*

## **PROTOCOLE 11**

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

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 12**

### **Transport de MTBE/ETBE et pollution du Rhin**

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 13**

### **Reconnaissance du certificat de conduite tchèque**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

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

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

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

estimant que la reconnaissance de certificats de conduite non rhénans constitue pour la CCNR une tâche prioritaire justifiant la mise en vigueur la plus rapide des modifications requises au Règlement des patentes du Rhin, par le recours à l'article 1.07 dudit Règlement,

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

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

I

Reconnaîtra, sous réserve de l'entrée en vigueur de l'arrangement annexé à la résolution 2009-I-14, la validité sur le Rhin du certificat de conduite tchèque de capitaine de classe I délivré par l'autorité tchèque en vertu du Règlement 224/1995, dernièrement modifié le 1<sup>er</sup> septembre 2008, dans la mesure où les conditions complémentaires suivantes sont remplies :

- pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40), le certificat doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe A3 du Règlement des patentes du Rhin

- le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ledit Règlement,

## II

Reconnaîtra, sous réserve de l'entrée en vigueur de l'arrangement annexé à la résolution 2009-I-14, la validité sur le Rhin du certificat tchèque d'aptitude à la conduite au radar, délivré par l'autorité tchèque en vertu du Règlement 224/1995, dernièrement modifié le 1<sup>er</sup> septembre 2008.

## III

Adopte, conformément à l'article 1.07 du Règlement des patentes du Rhin, les modifications aux annexes C1 et C2 du Règlement des patentes du Rhin, figurant en annexe à la présente résolution.

Ces modifications, telles qu'elles apparaissent en annexe, seront en vigueur du 1<sup>er</sup> octobre 2009 au 30 septembre 2012, sous réserve de l'entrée en vigueur de l'arrangement annexé à la résolution 2009-I-14.

## **Annexe**

**Annexe**

- *L'annexe C1 au Règlement des patentes du Rhin est rédigée comme suit :*

**Certificats de conduite reconnus équivalents**

Etat	Nom du certificat reconnu équivalent	Conditions complémentaires	Autorité(s) nationale(s) compétente(s) pour la délivrance	Modèle du certificat reconnu équivalent
CZ	Certificat de capitaine de classe I	<ul style="list-style-type: none"> <li>- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe A3 du Règlement des patentes du Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40),</li> <li>- le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ladite réglementation</li> </ul>	Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 République tchèque tel : +420 234 637 240 <a href="mailto:kuzminski@spspraha.cz">kuzminski@spspraha.cz</a> <a href="mailto:bimka@spspraha.cz">bimka@spspraha.cz</a>	<a href="#">Modèle</a>

- *L'annexe C2 au Règlement des patentes du Rhin est rédigée comme suit :*

**Certificats d'aptitude à la conduite au radar reconnus équivalents**

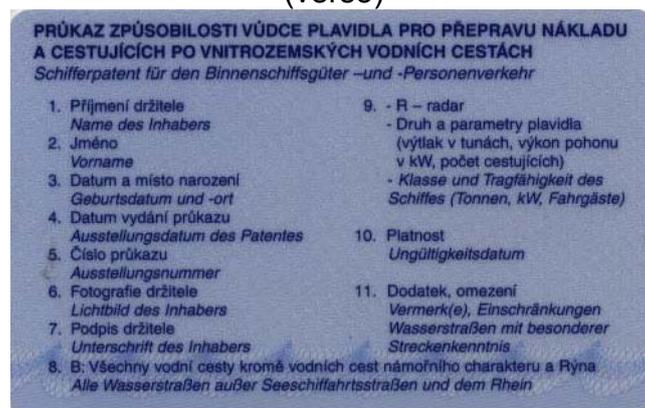
Etat	Nom du certificat reconnu	Conditions complémentaires	Autorité(s) nationale(s) de délivrance	Modèle
CZ	Certificat d'aptitude à la conduite au radar	--	Státní plavební správa, Jankovcova 4 Praha 7 170 04 République tchèque tel : +420 234 637 240 <a href="mailto:kuzminski@spspraha.cz">kuzminski@spspraha.cz</a> <a href="mailto:bimka@spspraha.cz">bimka@spspraha.cz</a>	<a href="#">Modèle</a>

## CERTIFICAT DE CAPITAINE DE CLASSE I

(recto)



(verso)

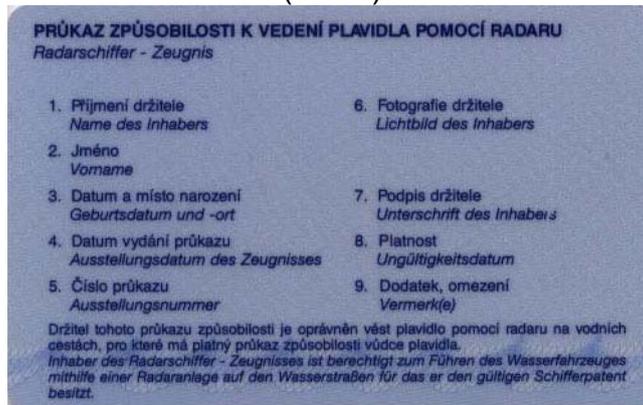


## CERTIFICAT D'APTITUDE A LA CONDUITE AU RADAR SUR LES VOIES NAVIGABLES INTERIEURES

(recto)



(verso)



## **PROTOCOLE 14**

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

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

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

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

agissant sur la base du Protocole additionnel n°7,

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

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

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

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

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

#### **Annexe**

**Arrangement sur la coopération**  
**entre**  
**la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin**  
**et**  
**le Ministère des transports de la République tchèque**  
**concernant les certificats de conduite et les certificats d'aptitude**  
**à la conduite au radar**

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (ci-après « CCNR ») et le Ministère des transports de la République tchèque,

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

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

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

Sont convenues de ce qui suit.

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

**Reconnaissance mutuelle**

1. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin du certificat tchèque de capitaine de classe I à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2009, sous réserve du respect des dispositions de l'article 8 (1), dès lors que les conditions complémentaires suivantes sont remplies :
  - Le titulaire doit présenter une attestation de connaissances de secteur conforme à l'annexe A3 du Règlement des patentes du Rhin pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le Bac de Spijk.
  - Le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ledit règlement.

Les autorités tchèques compétentes reconnaissent la validité de la Grande Patente sur l'ensemble des voies d'eau tchèques, sans condition complémentaire.

2. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin du certificat tchèque d'aptitude à la conduite au radar à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2009, sous réserve du respect des dispositions de l'article 8 (1).

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

## Article 2

### Autorités compétentes

1. Les autorités habilitées à délivrer la Grande Patente, l'attestation de connaissances de secteur mentionnée à l'article 1<sup>er</sup> chiffre 1, et la Patente radar sont :

Etat / Staat	Autorité de délivrance/ Ausstellende Behörde
B	S P F Mobilité et Transports/ Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/ City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles/ B-1210 Brussel
CH	Ports rhénans suisses, Direction, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (compétente uniquement pour délivrer la Patente radar)
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg
NL	Contactcommissie vakbekwaamheid (CCV), afdeling binnenvaart, PC Boutenslaan 1 Postbus 1810, NL-2280 DV Rijswijk

2. L'autorité tchèque habilitée à délivrer le certificat tchèque de capitaine de classe I et le certificat tchèque d'aptitude à la conduite au radar est :

Státní plavební správa,  
Jankovcova 4  
Praha 7  
170 04  
République tchèque  
tel : +420 234 637 240  
[kuzminskij@spspraha.cz](mailto:kuzminskij@spspraha.cz)  
[bimka@spspraha.cz](mailto:bimka@spspraha.cz)

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

### **Article 3**

#### **Réunions communes**

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

La réunion commune a notamment pour objectifs :

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

### **Article 4**

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

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

### **Article 5**

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

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

### **Article 6**

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

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

## **Article 7**

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

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

## **Article 8**

### **Dispositions finales**

1. Le présent accord entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> octobre 2009.
2. Chacune des parties contractantes peut dénoncer le présent arrangement par notification écrite adressée à l'autre partie contractante. La dénonciation prendra effet douze mois après réception de la notification par l'autre partie.
3. Le présent arrangement ne constitue pas un traité ou accord international engageant la responsabilité internationale de la République tchèque en tant qu'Etat ou de la CCNR comme organisation internationale.
4. Une version originale de l'arrangement, dont les textes français, allemand, néerlandais et tchèque font également foi, est déposée auprès du Secrétaire général de la CCNR et auprès du Ministère des transports de la République tchèque.

Fait à Strasbourg, le 4 juin 2009

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

JUDr. Pavel Škvára, MBA  
Ministre délégué  
Ministère du transport de la  
République tchèque

**Vereinbarung für die Zusammenarbeit**  
**zwischen**  
**der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt**  
**und**  
**dem Verkehrsministerium der Tschechischen Republik**  
**im Bereich der Schiffsführerzeugnisse und der Befähigungszeugnisse**  
**für die Radarfahrt**

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (nachfolgend „ZKR“ genannt) und das Verkehrsministerium der Tschechischen Republik treffen

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

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

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

folgende Vereinbarung:

**Artikel 1**

**Gegenseitige Anerkennung**

1. Die ZKR hat beschlossen, durch Beschlussfassung das tschechische Kapitänszeugnis I. Klasse auf dem Rhein, vorbehaltlich der Einhaltung der Bestimmungen des Artikels 8 (1) ab dem 1. Oktober 2009 als gültig anzuerkennen, sofern zusätzlich folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
  - Für die Fahrt auf dem Abschnitt zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fährle ist gemäß der für die Rheinschifffahrt geltenden Vorschriften vom Inhaber ein Streckenzeugnis nach Anlage A3 der Patentverordnung Rhein vorzulegen
  - Der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen, der gemäß der genannten Verordnung zu erneuern ist.

Die zuständigen tschechischen Behörden erkennen das Große Patent ohne zusätzliche Voraussetzung auf sämtlichen tschechischen Binnenwasserstraßen als gültig an.

- Die ZKR hat beschlossen, durch Beschlussfassung das tschechische Befähigungszeugnis für die Radarfahrt auf dem Rhein, vorbehaltlich der Einhaltung der Bestimmungen des Artikels 8 (1) als gültig ab dem 1. Oktober 2009 anzuerkennen.

Die zuständigen tschechischen Behörden erkennen das Rheinschiffahrts-Radarpatent auf sämtlichen tschechischen Binnenwasserstraßen als gültig an.

## Artikel 2

### Zuständige Behörden

- Folgende Behörden sind befugt, das Große Patent, das in Artikel 1 Ziffer 1 genannte Streckenzeugnis und das Radarpatent auszustellen:

Staat	Ausstellende Behörde
B	S P F Mobilité et Transports/ Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/ City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles/ B-1210 Brussel
CH	Schweizerische Rheinhäfen, Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrsdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (nur für die Erteilung des Radarpatents zuständig)
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg
NL	Contactcommissie vakbekwaamheid (CCV), afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810, NL-2280 DV Rijswijk

- Auf tschechischer Seite ist zur Ausstellung des tschechischen Kapitänazeugnisses I. Klasse und des tschechischen Befähigungszeugnisses für die Radarfahrt folgende Behörde befugt:

Státní plavební správa,  
Jankovcova 4  
Praha 7  
170 04  
République tchèque  
tel : +420 234 637 240  
[kuzminskij@spspraha.cz](mailto:kuzminskij@spspraha.cz)  
[bimka@spspraha.cz](mailto:bimka@spspraha.cz)

- Die Parteien informieren einander nach Artikel 6 der vorliegenden Vereinbarung unverzüglich von etwaigen Änderungen am Verzeichnis der zuständigen Behörden.
- Die Parteien stellen fest, dass die Voraussetzungen für die Erneuerung der Schifferpatente in der Tschechischen Republik und in der Rheinschiffahrt für Inhaber, die das 50. Lebensjahr vollendet haben, gleichwertig sind, und beschließen daher, dass der Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Patentverordnung Rhein gleichermaßen von einer Rheinschiffahrtsbehörde oder von der tschechischen Behörde ausgestellt werden kann.

### **Artikel 3**

#### **Gemeinsame Sitzungen**

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

Mit den gemeinsamen Sitzungen werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

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

### **Artikel 4**

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

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

### **Artikel 5**

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

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

### **Artikel 6**

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

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

## **Artikel 7**

### **Ende der gegenseitigen Anerkennung**

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

## **Artikel 8**

### **Schlussbestimmungen**

1. Diese Vereinbarung tritt am 1. Oktober 2009 in Kraft.
2. Jede der Vertragsparteien kann diese Vereinbarung durch Zustellung an die andere Partei kündigen. Die Kündigung wird zwölf Monate nach Erhalt der Zustellung durch die andere Partei wirksam.
3. Diese Vereinbarung ist kein internationaler Vertrag oder internationales Abkommen und begründet daher für die Tschechische Republik als Staat und für die ZKR als internationale Organisation keine internationalen Verpflichtungen.
4. Eine Urschrift der Vereinbarung, deren französischer, deutscher, niederländischer und tschechischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich sind, wird beim Generalsekretär der ZKR und beim tschechischen Verkehrsministerium hinterlegt.

Straßburg, den 4. Juni 2009

Jean-Marie WOEHLING  
Generalsekretär  
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

JUDr. Pavel Škvára, MBA  
Vizeminister  
Ministerium für Verkehr der  
Tschechischen Republik

## **Overeenstemming over de samenwerking tussen de Centrale Commissie voor de Rijnvaart**

**en**

### **het Ministerie van Vervoer van de Tsjechische Republiek inzake de vaarbewijzen en de radarbevoegdheidsbewijzen**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (hierna te noemen "CCR") en het Ministerie van Vervoer van de Tsjechische Republiek,

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

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

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

zijn het volgende overeengekomen:

#### **Artikel 1**

##### **Wederzijdse erkenning**

1. De CCR heeft een besluit aangenomen ter erkenning van de geldigheid van het Tsjechische vaarbewijs kapitein klasse I op de Rijn met ingang van 1 oktober 2009, onder voorbehoud van de naleving van artikel 8, eerste lid, en indien aan de volgende aanvullende voorwaarden is voldaan:
  - de houder dient een bewijs voor riviergedeelten, conform bijlage A3 van het Patentreglement Rijn, over te leggen voor de vaart op het riviergedeelte tussen Iffezheim en het Spijsche Veer.
  - de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn overleggen dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden vernieuwd.

De bevoegde Tsjechische autoriteiten erkennen, zonder aanvullende voorwaarde, de geldigheid van het Grote Patent op alle Tsjechische waterwegen.

2. De CCR heeft besloten het Tsjechische radarbevoegdheidsbewijs op de Rijn vanaf 1 oktober 2009, onder voorbehoud van de naleving van artikel 8, eerste lid, als geldig te erkennen.

De bevoegde Tsjechische autoriteiten erkennen de geldigheid van het Rijnvaart-radarpatent op alle Tsjechische waterwegen.

## Artikel 2

### Bevoegde autoriteiten:

1. De volgende autoriteiten zijn bevoegd het Groot Patent, het in artikel 1, eerste lid, bedoelde bewijs voor riviergedeelten en het radarpatent af te geven:

Etat / Staat / Land	Autorité de délivrance/ Ausstellende Behörde /Autoriteit van afgifte
B	S P F Mobilité et Transports/ Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/ City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles/ B-1210 Brussel
CH	Ports rhénans suisses, Direction, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (uitsluitend bevoegd voor de afgifte van het radarpatent)
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg
NL	Contactcommissie vakbekwaamheid (CCV), afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810, NL-2280 DV Rijswijk

2. De voor de afgifte van het Tsjechische vaarbewijs kapitein klasse I en van het Tsjechische radarbevoegdheidsbewijs bevoegde Tsjechische instantie is:

Státní plavební správa,  
Jankovcova 4  
Praha 7  
170 04  
République tchèque  
tel : +420 234 637 240  
[kuzminskij@spspraha.cz](mailto:kuzminskij@spspraha.cz)  
[bimka@spspraha.cz](mailto:bimka@spspraha.cz)

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

### **Artikel 3**

#### **Gemeenschappelijke bijeenkomsten**

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

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

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

### **Artikel 4**

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

Er worden regelmatig gemeenschappelijke bijeenkomsten van de voor de Rijnvaart en voor de binnenvaart in de Tsjechische Republiek bevoegde examencommissies georganiseerd teneinde ervaringen uit te wisselen, eventuele toepassingsmoeilijkheden te bespreken en de praktijken van de examencommissies nader af te stemmen. Aan deze bijeenkomsten kunnen ook examencommissies wier vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen op de Rijn als geldig zijn erkend, evenals examencommissies uit landen die de status van waarnemer bij de CCR hebben, deelnemen.

### **Artikel 5**

#### **Verstrekking van informatie over intrekking en opschorting van vaarbewijzen en een opgelegd vaarverbod**

De bevoegde Rijnvaartautoriteiten en Tsjechische autoriteiten informeren elkaar onverwijld over het intrekken of opschorten van bewijzen of een opgelegd vaarverbod. In eerste instantie zal deze informatie door het secretariaat van de CCR worden doorgegeven. Deze informatie zal met verloop van tijd elektronisch kunnen worden medegedeeld.

### **Artikel 6**

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

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

## **Artikel 7**

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

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

## **Artikel 8**

### **Slotbepalingen**

3. Deze overeenstemming treedt op 1 oktober 2009 in werking.
2. Elk van de overeenkomstsluitende partijen kan deze overeenstemming door een schriftelijke kennisgeving aan de andere overeenkomstsluitende partij opzeggen. De opzegging wordt twaalf maanden na ontvangst van de kennisgeving door de andere partij van kracht.
3. Deze overeenstemming is geen internationaal verdrag of internationale overeenkomst die voor de Tsjechische Republiek als staat of voor de CCR als internationale organisatie internationale aansprakelijkheid met zich meebrengt.
4. Een originele versie van de overeenstemming, waarvan de Duitse, Franse, Nederlandse en Tsjechische tekst gelijkelijk authentiek is, wordt bij de Secretaris-Generaal van de CCR en bij het Ministerie van Vervoer van de Tsjechische Republiek neergelegd.

Gedaan te Straatsburg op 4 juni 2009

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

JUDr. Pavel Škvára, MBA  
Onderminister  
Ministerie van Vervoer van de  
Tsjechische Republiek

## **Dohoda o spolupráci mezi Ústřední komisí pro plavbu na Rýně**

**a**

### **Ministerstvem dopravy České republiky**

#### **v oblasti průkazů způsobilosti vůdce plavidla a k vedení plavidla pomocí radaru**

Ústřední komise pro plavbu na Rýně (dále ZKR) a Ministerstvo dopravy České republiky se sešly

ve snaze zjednodušit povinnosti podnikatelů ve vnitrozemské plavbě a usnadnit svobodu pohybu členů posádek,

podle vůle projevené na celoevropských konferencích v Rotterdamu (2001) a Bukurešti (2006) k „Pokročení v celoevropské spolupráci pro svobodnou a silnou dopravu na vnitrozemských vodních cestách“,

s konstatováním, že vzájemné uznávání průkazů způsobilosti vůdce plavidla a k vedení plavidla pomocí radaru je třeba spojit s mechanismy spolupráce mezi příslušnými orgány pro plavbu na Rýně a českými orgány, zejména aby se zajistila rovnocennost osvědčení, rozvíjela společná spolupráce a vytvořily spolehlivé systémy pro výměnu informací,

uzavírají následující dohodu:

#### **Článek 1**

##### **Vzájemné uznávání**

1. ZKR přijala usnesení, že od (1. října 2009) bude uznávat český průkaz kapitána I. třídy na Rýně s výhradou dodržení ustanovení článku 8 (1) jako platný, pokud budou splněny následující doplňující předpoklady:
  - Pro plavbu na úseku mezi Iffezheimem a Spyckským přívozem je od držitele podle pravidel platných pro plavbu na Rýně vyžadováno předložení úsekového osvědčení podle přílohy A3 Rýnského patentního řádu
  - Držitel musí po dosažení 50 let věku předložit potvrzení o způsobilosti podle přílohy B3 Rýnského patentního řádu, které se musí ve smyslu tohoto řádu obnovovat.

Příslušné české orgány uznávají Velký patent bez další podmínky jako platný na všech českých vnitrozemských vodních cestách.

2. ZKR přijala usnesení, že od (1. října 2009) bude uznávat český průkaz způsobilosti k vedení plavidla pomocí radaru na Rýně s výhradou dodržení ustanovení článku 8 (1) jako platný.

Příslušné české orgány uznávají Radarový patent pro plavbu na Rýně jako platný na všech českých vnitrozemských vodních cestách.

## Článek 2

### Příslušné orgány

1. Následující orgány jsou oprávněné vydávat Velký Patent, úsekové osvědčení uvedené v Čl. 1, bodě 1 a radarový patent:

Stát	Vydávající orgán
B	S P F Mobilité et Transports/ Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/ City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles/ B-1210 Brussel
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basilej
D	Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Ost, Gerhard-Hauptmann-Straße 16, D-39108 Magdeburg (oprávněna pouze pro vydávání radarových patentů)
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg
NL	Contactcommissie vakbekwaamheid (CCV), afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810, NL-2280 DV Rijswijk

2. Na české straně jsou následující orgány oprávněné vydávat český průkaz způsobilosti kapitána I. třídy a český průkaz způsobilosti k vedení plavidla pomocí radaru:

Státní plavební správa,  
Jankovcova 4  
Praha 7  
170 04  
Česká republika  
Tel.: +420 234 637 240  
[kuzminskij@spspraha.cz](mailto:kuzminskij@spspraha.cz)  
[bimka@spspraha.cz](mailto:bimka@spspraha.cz)

3. Smluvní strany se podle čl. 6 této dohody budou neprodleně informovat o případných změnách v seznamu příslušných orgánů.
4. Smluvní strany zjistily, že předpoklady pro obnovení průkazu způsobilosti v České republice a v rýnské plavbě jsou rovnocenné pro držitele, který dosáhl věku 50 let, a proto se usnesly, že potvrzení o způsobilosti podle Přílohy B3 Nařízení o rýnských patentech může vydávat orgán pro plavbu na Rýně stejně jako český orgán.

### **Článek 3**

#### **Společná zasedání**

Bude-li to nutné, budou se konat společná zasedání expertů členských států ZKR a České republiky. Těchto zasedání se mohou účastnit také experti států, jejichž osvědčení vůdců plavidla a osvědčení způsobilosti pro plavbu s radarem se uznávají na Rýně jako platná, a také experti států a mezinárodních organizací připuštěných jako pozorovatelé u ZKR. Sekretariát ZKR poskytne logistickou podporu potřebnou pro organizaci společných zasedání.

Společnými zasedáními se budou sledovat zejména následující cíle:

- spolupráce v oblasti vytváření a novelizací předpisů platných na úrovni smluvních stran;
- řešení záležitostí spojených s realizací této dohody, jejím porušováním a očekávanými opatřeními k nápravě;
- koordinace mechanismů kontroly mezi státy;
- srovnání způsobů zkoušek odborných znalostí v různých státech;
- příspěvek ke sjednocení osvědčení.

### **Článek 4**

#### **Společné zasedání zkušebních komisí**

Budou se konat pravidelná společná zasedání příslušných zkušebních komisí pro plavbu na Rýně a vnitrozemskou plavbu v České republice, na nichž se budou vyměňovat zkušenosti, projednávat případné potíže v realizaci a vzájemně sblížovat praktiky zkušebních komisí. Na tato zasedání lze připustit také zkušební komise států, jejichž osvědčení vůdců plavidla nebo osvědčení způsobilosti pro plavbu s radarem budou uznány na Rýně, a také zkušební komise pozorovatelských států u ZKR.

### **Článek 5**

#### **Předávání informací o nařízeních týkajících se odejmutí a zadržení průkazů způsobilosti a také udělení zákazu plavby**

Příslušné orgány pro plavbu na Rýně a české orgány se budou neprodleně vzájemně informovat o nařízeních týkajících se odejmutí nebo zadržení průkazů způsobilosti, stejně jako o udělení zákazů plavby. Předávání informací se uskutečňuje především přes sekretariát ZKR. V dlouhodobějším výhledu se předpokládá využití elektronických nástrojů.

### **Článek 6**

#### **Povinnost informování a odsouhlasení v případě změn již platných předpisů**

Smluvní strany se budou co nejdříve a nezávisle na společných zasedáních vzájemně informovat o plánovaných změnách a vývoji v oblasti svých platných předpisů. Než se přijme konečné rozhodnutí o změnách, smluvní strany je vzájemně odsouhlasí, aby se zamezilo tomu, že se změnou zpochybní rovnocennost předpisů už platných pro smluvní strany. Přijme-li se nějaká změna, musí se příslušná ustanovení v upraveném znění neprodleně zaslat druhé smluvní straně s uvedením data vstupu v platnost upraveného znění.

## **Článek 7**

### **Ukončení vzájemného uznávání**

1. Pokud po změně předpisů jedna ze smluvních stran dospěje k názoru, že co se týče získání osvědčení vůdce plavidla nebo osvědčení způsobilosti pro plavbu s radarem, rovnocennost předpokladů už neexistuje, smluvní strany se sejdou, aby projednaly řešení, za pomoci kterého zůstane vzájemné uznávání příslušných osvědčení v platnosti.
2. Bude-li po ukončení jednání jedna ze smluvních stran nadále přesvědčena, že předpisy už nejsou rovnocenné, může ukončit platnost usnesení o vzájemném uznávání příslušných osvědčení. Toto vstoupí v platnost 12 měsíců po obdržení druhou smluvní stranou.

## **Článek 8**

### **Závěrečná ustanovení**

1. Tato dohoda vstoupí v platnost dne 1. října 2009.
2. Každá ze smluvních stran může tuto dohodu prostřednictvím doručení druhé straně vypovědět. Vypověď bude účinná dvanáct měsíců po jejím obdržení druhou stranou.
3. Tato dohoda není mezinárodní smlouvou nebo mezinárodní dohodou a neukládá České republice jako státu a ZKR jako mezinárodní organizaci žádné mezinárodní závazky.
4. Originální vyhotovení dohody, jejíž francouzské, německé, nizozemské a české znění je stejně závazné, bude uloženo u generálního tajemníka ZKR a na Ministerstvu dopravy České republiky.

Ve Štrasburku dne 4. června 2009

Jean – Marie WOEHRLING  
Generální tajemník  
Ústřední komise pro plavbu na Rýně

JUDr. Pavel Škvára, MBA  
Náměstek ministra dopravy  
Ministerstvo dopravy České republiky

## **PROTOCOLE 15**

### **Communication et langue en navigation intérieure**

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 16**

### **Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin (Articles 10.01, 11.02 à 11.05)**

#### **Résolution**

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

- a) Article 10.01, chiffre 3 - Restriction de la navigation par hautes eaux à l'amont du bac de Spijk (Germersheim – Mannheim-Rheingau)  
(adopté par la résolution 2003-II-22),
- b) Article 11.02 - Dimensions maximales des convois poussés et formations à couple  
(adopté par la résolution 2006-I-18),
- c) Article 11.03 - Dimensions maximales des convois poussés sous certaines conditions  
(adopté par la résolution 2003-I-21),
- d) Article 11.04 - Dimensions maximales des convois poussés aux confluent du Lek et du canal Amsterdam-Rhin  
(adopté par la résolution 2003-I-21),
- e) Article 11.05 - Dimensions maximales des autres assemblages de bâtiments  
(adopté par la résolution 2003-I-21).

Ces prescriptions seront en vigueur du 1<sup>er</sup> octobre 2009 au 30 novembre 2011.

## PROTOCOLE 17

### Introduction de l'obligation d'annonce par voie électronique en navigation rhénane

#### Résolution

La Commission Centrale,

se référant à ses résolutions 2007-II-20 et 2008-I-22,

s'appuyant sur le rapport des délégations allemande et néerlandaise relatif aux essais exhaustifs réalisés avec succès concernant la communication d'annonces par voie électronique ainsi que sur l'examen dudit rapport par son Comité du règlement de police,

constatant que les problèmes techniques qui empêchaient jusqu'ici la communication d'annonces par voie électronique telle que prévue ont été résolus,

convaincue du fait que la communication des annonces par voie électronique demeure extrêmement souhaitable pour des raisons de sécurité,

dans le but d'informer la batellerie dans les meilleurs délais sur les suites qui seront données,

remet en application à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2010 les prescriptions relatives à la communication des annonces par voie électronique conformément à la résolution 2007-II-20,

confirme que l'obligation d'annonce prescrite par le Règlement de police pour la navigation du Rhin avant le 1<sup>er</sup> avril 2008 ne s'en trouve pas affectée et demeure applicable jusqu'au 31 décembre 2009,

invite son Comité du règlement de police

- à informer de manière appropriée toutes les parties concernées par les annonces électroniques de la date de remise en vigueur des prescriptions,
- à faire rapport au cours de la session plénière d'automne 2009 sur le déroulement des autres travaux préparatoires,
- à présenter une proposition d'amendement au Règlement de police pour la navigation du Rhin incluant dans les annonces électroniques l'obligation d'indiquer le numéro, les dimensions et la position de chaque conteneur à bord du bateau,
- à vérifier aussi dans la perspective de la mise en œuvre future d'applications SIF s'il y a lieu de tirer des conséquences des difficultés techniques qui sont survenues.

## **PROTOCOLE 18**

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

#### **Résolution**

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

- a) Article 9.03 - Protection contre le toucher, la pénétration de corps solides et de l'eau (adoptée par la résolution 2006-I-23),
- b) Article 9.15, chiffre 1 - Câbles (adoptée par la résolution 2006-I-23),
- c) Article 9.20, chiffre 2, lettre a) et f) – Installations électroniques (adoptée par la résolution 2006-I-23).

Ces prescriptions seront en vigueur du 1<sup>er</sup> octobre 2009 au 30 septembre 2012.

## **PROTOCOLE 19**

### **Précisions concernant des résolutions antérieures et amendements définitifs au Règlement de visite des bateaux du Rhin (Articles 1.07, 6.03, 7.05, 10.01, 10.02, 11.12, 16.07, 17.02, 19.02, 24.02 et Annexe D)**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du Règlement de visite,

adopte les précisions relatives à ses résolutions 2006-II-27, 2008-I-24, 2008-II-10, 2008-II-11, 2008-II-15 figurant à l'annexe 1 et les corrections figurant à l'annexe 2 à effectuer dans le texte du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin,

invite ses Etats membres à incorporer ces précisions et à effectuer ces corrections dans les prescriptions nationales correspondantes conformément à leurs procédures nationales respectives.

#### **Annexes**

**Précisions relatives à des résolutions de la Commission Centrale**

1. *L'article 1.07 est rédigé comme suit :*

**"Article 1.07**

*Instructions de service aux commissions de visite  
et aux autorités compétentes*

1. En vue de faciliter et d'uniformiser l'application du présent règlement, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin peut adopter des instructions de service aux commissions de visite et aux autorités compétentes conformément au présent règlement. Ces instructions de service seront portées à la connaissance des Commissions de visite et des autorités compétentes.
2. Les Commissions de visite et les autorités compétentes devront se tenir à ces instructions de service."

2. *(Ne concerne que la version néerlandaise)*

3. *L'article 7.05 est modifié comme suit (Ne concerne que la version française) :*

*Le titre est rédigé comme suit :*

*"Feux de signalisation, signaux lumineux et sonores"*

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

*L'indication relative à l'article 20.01 est rédigée comme suit :*

"20.01	Articles 7.01, chiffre 2; 8.05, chiffre 13 et 8.10	Pour les navires de mer qui ne sont pas destinés au transport de matières visées à l'ADNR et dont la quille a été posée avant le 1.10.1987 : N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
	Article 8.09, chiffre 2	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010"

5. L'annexe D est modifiée comme suit :

Le modèle 2, ad chiffre 9, est rédigé comme suit :

**"9. Transport de matières dangereuses**

- 9.1 Type de bateau-citerne : .....
- 9.2 Etat des citernes à cargaison :
- |  |      |
|--|------|
| 1. citerne à cargaison à pression                  | 1)2) |
| 2. citerne à cargaison, fermée                     | 1)2) |
| 3. citerne à cargaison, ouverte avec coupe flammes | 1)2) |
| 4. citerne à cargaison, ouverte                    | 1)2) |
- 9.3 Type de citerne à cargaison :
- |  |      |
|--|------|
| 1. citerne à cargaison indépendante                    | 1)2) |
| 2. citerne à cargaison intégrale                       | 1)2) |
| 3. paroi de citerne à cargaison différente de la coque | 1)2) |
- 9.4 Pression d'ouverture des clapets de dégagement des gaz à grande vitesse : .....kPa 1)2)

**9.5 Equipements supplémentaires :**

- Dispositif de prise d'échantillons  
moyen de raccordement oui/non 1)2)  
orifice de prise d'échantillons oui/non 1)2)
- installation de pulvérisation d'eau oui/non 1)2)  
installation d'alarme de pression 40 kPa oui/non 1)2)
- chauffage  
chauffage possible à partir de la terre oui/non 1)2)  
installation de chauffage à bord oui/non 1)2)
- installation de réfrigération oui/non 1)2)
- installation à gaz inerte oui/non 1)2)
- chambre de pompes sous le pont oui/non 1)
- installation de surpression oui/non 1)  
dans .....
- tuyau de collecte / d'évacuation des gaz conforme à .....  
tuyau de collecte des gaz et installations chauffées oui/non 1)2)
- conforme aux règles de construction résultant des observations .....  
portées dans la colonne 20 du 3.2, tableau C.

- 9.6 Installations électriques :
- classe de température : .....
  - groupe d'explosion : .....

9.7 Débit de chargement : ..... m<sup>3</sup>/h ou  
voir instructions de chargement

9.8 Masse volumique (densité) admise : .....

9.9 Observations supplémentaires : .....  
.....  
.....

1) rayer la mention inutile ou ne pas l'imprimer  
2) si les citernes à cargaison ne sont pas toutes du même état : voir page 3"

Si les citernes à cargaison du bateau-citerne ne sont pas toutes du même type ou si leur équipement n'est pas le même, leur type et leur équipement doivent être indiqués ci-après.

Numéro de citerne à cargaison	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Citerne à cargaison à pression												
Citerne à cargaison fermée												
Citerne à cargaison ouverte avec coupe-flammes												
Citerne à cargaison ouverte												
Citerne à cargaison indépendante												
Citerne à cargaison intégrale												
Paroi de citerne à cargaison différente de la coque												
Pression minimale d'ouverture du clapet de dégagement à grande vitesse en kPa												
Dispositif de prise d'échantillons moyen de raccordement												
Orifice de prise d'échantillons												
Système de pulvérisation d'eau												
Installation d'alarme de pression 40 kPa												
Chauffage possible à partir de la terre												
Installation de chauffage à bord												
Installation de réfrigération												
Installation à gaz inerte												
Tuyau de collecte / d'évacuation des gaz conforme au 9.3.2.22.5 ou au 9.3.3.22.5												
Tuyau de collecte des gaz et installations chauffées												
Conforme aux règles de construction résultant des observations ... portées dans la colonne 20 du 3.2, tableau C												

''

**Amendements définitifs au Règlement de visite des bateaux du Rhin**

*(Ne concerne que la version française)*

1. *L'article 10.01, chiffre 12, est rédigé comme suit :*

12. Lorsque les ancres ont une masse supérieure à celle prescrite par les chiffres 1 à 6, la charge de rupture minimale des chaînes d'ancre doit être déterminée en fonction de cette masse plus élevée des ancres.

Si le gréement d'un bateau comporte des ancres plus lourdes avec les chaînes d'ancres plus résistantes correspondantes, les inscriptions à porter au certificat de visite ne mentionneront toutefois que les masses et charges de rupture minimales telles que découlant de l'application des prescriptions des chiffres 1 à 6 et 11.

2. *L'article 10.01, chiffre 14, est rédigé comme suit :*

14. L'utilisation de câbles à la place de chaînes d'ancre est autorisée. Les câbles doivent avoir la même charge de rupture que celle prescrite pour les chaînes, ils doivent toutefois avoir une longueur supérieure de 20 %.

3. *L'article 10.02, chiffre 2, lettre a), est rédigé comme suit :*

"a) câbles d'amarrage :

Les bateaux doivent être équipés de trois câbles d'amarrage. Leur longueur minimale doit être la suivante:

Premier câble : L + 20 m, toutefois pas plus de 100 m,

Deuxième câble : 2/3 du premier câble,

Troisième câble : 1/3 du premier câble.

A bord des bateaux dont L est inférieur à 20 m le câble le plus court n'est pas exigé.

Ces câbles doivent avoir une charge de rupture minimale  $R_S$  calculée selon les formules suivantes :

$$\text{pour } L \cdot B \cdot T \text{ jusqu'à } 1000 \text{ m}^3 : \quad R_S = 60 + \frac{L \cdot B \cdot T}{10} \quad [\text{kN}] ;$$

$$\text{pour } L \cdot B \cdot T \text{ supérieur à } 1000 \text{ m}^3 : \quad R_S = 150 + \frac{L \cdot B \cdot T}{100} \quad [\text{kN}].$$

Pour les câbles prescrits doit se trouver à bord une attestation conformément à la norme européenne EN 10 204 : 1991, formulaire de réception 3.1.

Ces câbles peuvent être remplacés par des cordages de même longueur et de même charge de rupture minimale. La charge de rupture minimale de ces cordages doit être indiquée dans une attestation qui doit se trouver à bord."

4. *L'article 11.12, chiffre 5, 4<sup>ième</sup> alinéa, est rédigé comme suit :*

"La charge de rupture des câbles de charges mobiles doit correspondre à 5 fois la charge admissible du câble. La construction du câble doit être sans défaut et être appropriée à l'utilisation sur des grues."

5. *L'article 16.07, chiffre 2, lettre d), est rédigé comme suit :*

"d) le cas échéant, la charge de rupture minimale des câbles d'accouplement de la liaison longitudinale ainsi que le nombre de tours de câbles."

6. *L'article 17.02, chiffre 1, lettre b), est rédigé comme suit :*

"b) l'article 7.02 est applicable par analogie ;"

7. *L'article 19.02, chiffre 5, 1<sup>er</sup> alinéa, est rédigé comme suit :*

"5. Les péniches de canal doivent avoir à l'avant une ancre de 250 kg, munie d'une chaîne d'au moins 50 m de longueur, d'une charge de rupture minimale correspondant en kN au tiers de la masse réelle de l'ancre en kg. Cette chaîne peut être remplacée par un câble de charge de rupture minimale équivalente."

## **PROTOCOLE 20**

### **Adoption de la version néerlandaise des amendements 2009 à l'ADNR**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

se référant à ses résolutions 2008-I-25 et 2008-II-17,

adopte la version néerlandaise ci-annexée des amendements 2009 à l'ADNR adoptés en langues allemande et française par sa résolution 2008-I-25.

**Annexe**  
(séparément)

## **PROTOCOLE 21**

### **Rénovation du Bac à câble de Seltz-Plittersdorf (p.k. 340,340)**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

ayant pris acte du rapport de son Comité Technique Permanent,

approuve, après examen de tous les aspects et conformément aux conventions en vigueur, la rénovation du Bac à câble de Seltz-Plittersdorf.

Le rapport du Comité Technique Permanent est annexé à la présente résolution.

**Annexe**

## Rénovation du Bac à câble de Seltz-Plittersdorf

### 1. Nature :

Bac à câble franchissant le Rhin

### 2. Lieux

Seltz – Plittersdorf (continuité de la RD 28)

### 3. P.K.

340,340

### 4. Généralités

Le Conseil Général du Bas-Rhin, gestionnaire du réseau routier départemental et des bacs rhénans qui assurent la continuité de ce réseau, a décidé d'engager la rénovation du bac à câble qui relie Seltz (France) à Plittersdorf (Allemagne), qui est à l'arrêt depuis le 27 août 2005 suite à un incident.

Le nouveau bac permettra de transporter d'une rive à l'autre piétons, cyclistes et véhicules légers (moins de 3,5T). Sa capacité maximale est de 6 véhicules légers, 28 cycles et 70 piétons. Afin de fiabiliser les installations, les pontons flottants permettant d'accéder au bac seront reconstruits et le système de câble sera rénové. Des estacades de guidage seront installées pour minimiser l'impact d'éventuels chocs de bateaux, tant sur les bateaux que sur les installations fixes ou le bac. Les pontons et estacades seront des éléments flottants, guidés par des ducs d'albe.

La construction des pontons et la réhabilitation du système de traille répondent aux conditions fixées par le Service de la Navigation de Strasbourg, qui sont basées sur les exigences minimales et les recommandations fixées par la CCNR.

### 5. Largeur de la passe

Les nouveaux pontons n'empièteront pas sur le chenal navigable.

Les pontons de chaque rive, dans leur version future sont plus courts que les pontons existants. La largeur de la passe entre les pontons passera donc de 116,00 m à 138,00 m environ.

Cette largeur sera cependant réduite à 108 m au plus étroit par l'installation des estacades de guidage, qui permettent de limiter les impacts des accidents éventuels. Cependant, dans la configuration antérieure, la largeur navigable n'était que de 101 m compte tenu de la présence du bac (15 m de large).

### 6. Vitesse minimale

Conformément aux exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin, le bac sera équipé de propulseurs électriques permettant d'atteindre une vitesse de 0,6 m/s. Ces propulseurs permettent de respecter la vitesse minimale et d'assurer le fonctionnement du bac par faible courant.

## **7. Tirant d'air minimum**

La hauteur utile au –dessous de la courbure maximale du câble est supérieure à 14 m au-dessus des PHEN, conformément aux prescriptions de la CCNR.

## **8. Signalisation et sécurité**

La portière-bac sera protégée lors de son amarrage à quai côté France et côté Allemagne par deux estacades de guidage implantées en amont et en aval. Ces estacades ont pour objectif de matérialiser les limites de la passe navigable, tout en offrant une protection partielle par un comportement de type "fusible".

Chaque estacade est constituée par un ensemble de 3 ducs d'Albe espacés de 5,00 m et reliés entre eux par des lisses de guidage.

Chaque estacade comporte 3 lisses de guidage constituées de profilés métalliques soudés aux pieux afin de tenir compte des variations du niveau du Rhin en fonction des crues. La lisse supérieure dépassera le niveau des plus hautes eaux navigables d'au moins un mètre.

Le pieu situé le plus près du chenal navigable sera surmonté d'un déflecteur radar dont la cote sera supérieure à celle de la digue des plus hautes eaux.

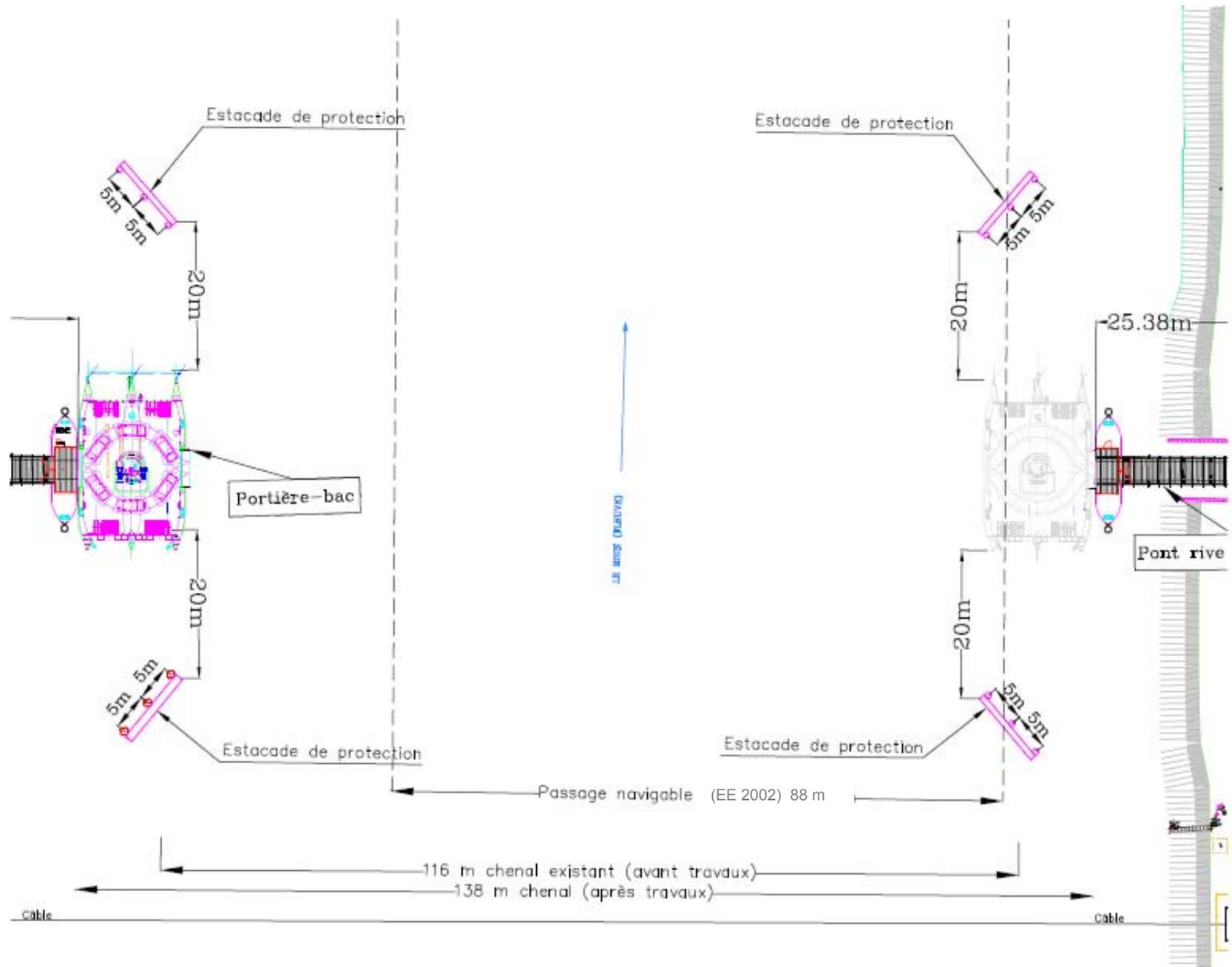
L'ensemble sera peint de façon à être bien identifié par les bateliers.

Par ailleurs, il est également proposé de renforcer la signalisation existante (B8 complété par l'adjonction de la mention BAC, en amont et en aval en rive gauche) par la mise en place de bouées surmontées de feux rythmés conformément à l'annexe 8 du RPNR. En rive droite et dans chaque sens sera implantée une bouée rouge avec un feu rouge rythmé, et en rive gauche et dans chaque sens sera implantée une bouée verte avec un feu vert rythmé.

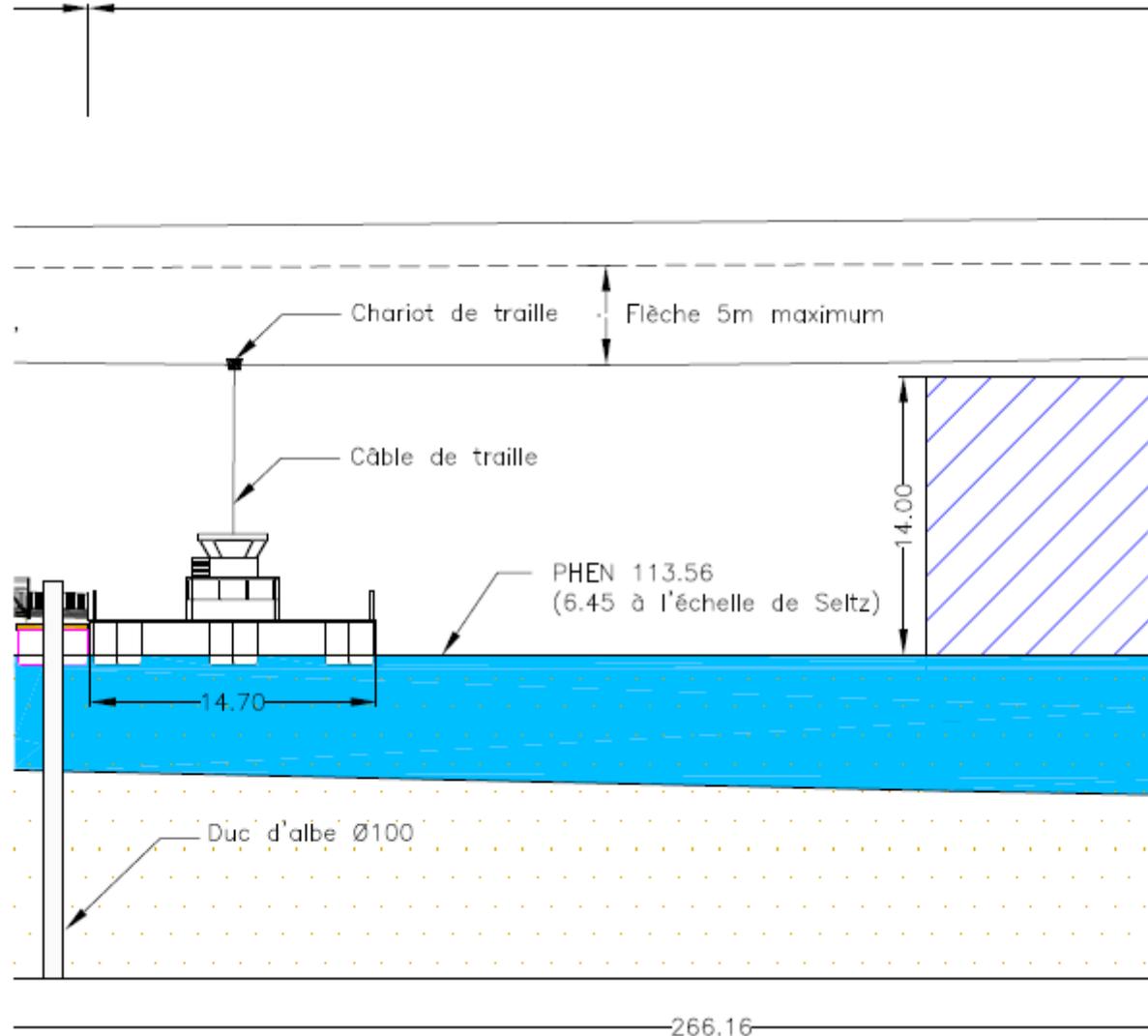
## **9. Travaux**

Les travaux se dérouleront à partir des berges ou de barges flottantes et n'auront qu'un impact faible sur la navigation. Une signalisation spécifique conforme à l'annexe 8 du RPNR sera mise en place pendant les travaux. Aucune interruption de la navigation n'est envisagée et la navigation sera informée en temps utile des travaux effectués à proximité de la voie navigable.

Vue en plan



Vue en coupe



<b>Vue en plan</b>	<b>Draufsicht</b>	<b>Bovenaanzicht</b>
Estacade de protection	Leitwerk	Geleidewerk
Portière-bac	Fährschiff	Veerpont
Passage navigable (EE 2002)	Durchfahrtsbreite (GIW 2002)	Dorvaartbreedte (OLR 2002)
Chenal existant (avant travaux)	vorhandene Fahrrinne (vor den Arbeiten)	Bestaande vaargeul (vóór de werkzaamheden)
Chenal (après travaux)	Fahrrinne (nach den Arbeiten)	Vaargeul (na de werkzaamheden)
Câble	Seil	Kabel
Pont rive	Steiger	Steiger
<b>Vue en coupe</b>	<b>Schnittansicht</b>	<b>Doorsnede</b>
Chariot de traile	Gierwagen	Kabelwagen
Flèche 5 m maximum	Durchhang maximal 5 m	Doorhang ten hoogste 5 m
PHEN	HSW	MHW
6,45 à l'échelle de Seltz	6,45 am Pegel Seltz	6,45 aan de peilschaal van Seltz
Duc d'albe	Dalbe	Dukdalf

## **PROTOCOLE 22**

### **Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin (1995-I-29, 2001-I-28)**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

se référant à ses résolutions 1995-I-29 relative aux exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin et 2001-I-28 relative au rapport final sur les tirants d'air des ponts en liaison avec le transport de conteneurs en trois couches sur le secteur Strasbourg – Bâle,

sur proposition de son Comité Technique Permanent qui a examiné la nécessité de la suppression d'ouvrages désormais inutilisés,

prend acte de la version révisée des "Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin" ci-annexée,

recommande aux Etats riverains du Rhin d'exiger, dès la planification des ouvrages et de leur suppression, l'application de cette version révisée des exigences minimales et recommandations afin que les intérêts de la navigation soient dûment pris en considération.

#### **Annexe**

## Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin

### 1. Ponts

#### 1.1 Largeur des passes navigables

Les ponts doivent enjamber sans piles les eaux de navigation du Rhin.

#### 1.2 Tirant d'air minimum

Au droit de la passe, il y a lieu de prévoir le tirant d'air minimum

- a) en amont de Strasbourg (p.k. 166,64 à 295,5) :  
7,00 + x m au-dessus des PHEN conformément au rapport final relatif aux tirants d'air des ponts en liaison avec le transport de conteneurs en trois couches sur le secteur Strasbourg – Bâle (Protocole 2001-I-28),
- b) entre Strasbourg (p.k. 295,5) et le bac de Spijck (p.k. 857,40) :  
9,10 m au-dessus des PHEN et dans le secteur canalisé de 9,10 m au moins au-dessus des plus hautes eaux survenant pendant la navigation,
- c) entre le bac de Spijck (p.k. 857,40) et Gorinchem (p.k. 952,50) / Krimpen (p.k. 989,20) :  
de 9,10 m au-dessus du niveau des plus hautes eaux (niveau de référence des hautes eaux) sur 80 % de la largeur normale, mais de 9,10 m au moins au-dessus du niveau d'eau correspondant aux PHEN du limnimètre d'Emmerich, ou dans le secteur canalisé (Nederrijn / Lek) au-dessus du niveau de retenue sur toute la largeur du plan d'eau.

Toutefois, le tirant d'air des nouveaux ponts ne peut être inférieur au tirant d'air de ponts existants ou projetés à proximité afin de ne pas créer de goulets d'étranglement supplémentaires.

#### 1.3 Signalisation des ponts

Les passes navigables des ponts doivent porter une signalisation conforme aux prescriptions du Règlement de police pour la navigation du Rhin en vigueur. En outre, les piles de ponts des passes navigables devront être équipées pour la navigation au radar. L'installation de réflecteurs-radar fixés sur des flèches suffisamment longues est préférable à des réflecteurs flottants.

Sans préjudice de prescriptions nationales plus strictes, il est recommandé en outre

- d'illuminer les panneaux de signalisation des ponts de nuit et par temps bouché,
- d'éclairer les têtes des piles de ponts lorsque la sécurité et la fluidité du trafic l'exigent,
- d'illuminer les flancs des piles côté chenal dans le cas de ponts à large superstructure.

Il y a lieu de s'assurer que l'éclairage de la route franchissant le pont ainsi que les phares du trafic routier n'éblouissent pas la navigation.

#### 1.4 Représentation des ponts sur l'écran-radar

Les ponts doivent être placés et construits de telle manière qu'ils ne constituent pas une gêne pour la navigation au radar. Des renseignements supplémentaires sont donnés à l'annexe.

## 1.5 Montage de ponts

Les restrictions ou interruptions de la navigation sont à réduire au maximum. Il y a lieu de s'assurer que pendant le montage la navigation dispose au moins en partie de la hauteur minimum de tirant d'air. Plusieurs interruptions de courte durée sont préférables à une interruption de longue durée.

Pendant les travaux de montage, il y a lieu de s'assurer que des objets (tels qu'outils, éléments de construction), liquides, poussières ou étincelles ne puissent constituer un danger pour les bateaux et leur cargaison ainsi que pour les personnes se trouvant à bord de ces bateaux.

## 2. Lignes aériennes

Concernant la hauteur utile de lignes aériennes entre le point le plus bas de la ligne dans les conditions les plus défavorables et les PHEN ou, à défaut des PHEN, le niveau des plus hautes eaux d'après le chiffre 1.2, lettre c, ou dans les secteurs canalisés les plus hautes eaux enregistrées pendant la navigation, les valeurs minimales suivantes doivent être respectées :

p.k.	Secteur	Hauteur minimale	
		jusqu'à 245 KV	de 245 à 420 KV
166,64 - 295,5	en amont de Strasbourg	17 m	18 m
295,5 - 857,6	Strasbourg - bac de Spijck	21 m	22 m
857,6 - 952,5/989,2	en aval du bac de Spijck	31 m	31 m

Les lignes aériennes doivent être installée de telle manière qu'elles ne gênent pas la navigation au radar. Des renseignements supplémentaires sont donnés à l'annexe.

## 3. Bacs

Sur le Rhin, seuls des bacs à navigation libre devraient être mis en exploitation, étant donné que ce type de bac comporte l'entrave la moins sérieuse à la navigation. La mise en service de nouveaux bacs à câble ou ponts flottants ne doit plus être autorisée. En cas de remplacement ou de transformation d'un bac à câbles, il faut que la hauteur utile au-dessous de la courbure maximale du câble ne soit pas inférieure à 14 m au-dessus des PHEN et que la vitesse minimale fixée par l'autorité compétente soit respectée.

## 4. Traversées sous-fluviales (câbles, conduites et tunnels)

4.1 Les conduites doivent être posées de façon à ne pas rendre nécessaire une interdiction d'ancrer.

### 4.2 Hauteur de recouvrement minimale

Pour toute nouvelle construction et pose de traversées, la distance entre l'arête supérieure de l'ouvrage et le fond du fleuve (hauteur de recouvrement minimale) doit être de 2,50 m au moins. A cet égard, toute évolution future possible de la situation au fond du fleuve doit être prise en considération. En cas de circonstances particulières (par exemple sol rocheux, secteurs avec retenues, érosion du fond) il peut être dérogé à cette distance minimale.

### **4.3 Insuffisance de la hauteur de recouvrement minimale**

Si au cours des années la hauteur de recouvrement minimale n'est pas assurée par suite de l'érosion au fond du fleuve, il peut être prévu pour une hauteur de recouvrement inférieure à 1,50 m une interdiction d'ancrer. Pour une hauteur de recouvrement inférieure à 1,00 m, la conduite doit être condamnée et retirée du fond du fleuve. Dans le secteur des aires de stationnement des mesures appropriées sont à prendre dès que la hauteur de recouvrement est inférieure à 1,50 m.

### **5. Ouvrages de prise et de déversement d'eau**

L'installation d'ouvrages et de conduites destinées à la prise ou au déversement d'eau sous le chenal navigable doit être évitée.

Les courants transversiers dans le chenal navigable ainsi que des fluctuations du niveau des eaux susceptibles d'avoir des conséquences pour la navigation doivent être évités.

### **6. Postes d'accostage pour la navigation**

Dans le cadre des projets de postes d'accostage il y a lieu d'examiner, si

- les bateaux ayant accosté empiètent sur le chenal navigable ou entravent d'une autre manière le trafic navigable (le cas échéant, limitation de la largeur des aires de stationnement),
- le poste ou certaines de ses parties doivent être éclairés et si l'éclairage est possible,
- des mesures doivent être prises afin de faire apparaître le poste d'accostage sur l'écran-radar,
- des installations de transbordement peuvent déborder sur le chenal navigable,
- des mesures doivent être prises pour prévenir tout éblouissement de la navigation,
- la zone de visibilité de la navigation est dégagée de toute construction, et si
- les conditions de visibilité ne se détériorent pas.

### **7. Exigences générales à satisfaire par les berges**

Les ouvrages ainsi que les plantations sur les berges ne doivent pas entraver la visibilité de la navigation ou exercer une influence négative sur la qualité de l'image-radar de la navigation. Si nécessaire, des mesures doivent être prises pour éviter tout éblouissement de la navigation.

### **8. Suppression d'ouvrages**

Les ouvrages désormais inutilisés qui sont susceptibles d'affecter la sécurité et le bon ordre de la navigation, notamment les ponts et leurs piles, doivent être supprimés. Si des parties de ces ouvrages subsistent sous le lit de la voie navigable, une distance minimum de 1,00 m doit être assurée entre l'arête supérieure de la partie résiduelle de l'ouvrage et le lit de la voie navigable (recouvrement) minimal. Une éventuelle modification ultérieure de l'emplacement du lit de la voie navigable doit être prise en compte. Il est possible de déroger à cette distance minimum dans certaines configurations particulières (par ex. lit rocheux, secteurs régulés, érosion du lit).

## 9. Définitions

Eaux de navigation :	Partie de la voie navigable qui est utilisée par la navigation de passage selon les conditions locales.
Chenal navigable :	Partie de la voie d'eau dans laquelle des largeurs et des mouillages sont entretenus autant que possible pour la navigation.
Largeur de la passe navigable :	Largeur d'une passe navigable délimitée par des constructions ou signaux de navigation.
Tirant d'air de la passe navigable :	Distance verticale existant entre le plan d'eau et le point le plus bas d'une superstructure à l'intérieur de la largeur de la passe navigable.
Recouvrement :	Distance existant entre le point le plus bas du fond du lit et le point le plus haut d'un ouvrage de franchissement sous le fond du lit.
Visibilité :	Vue depuis la timonerie sur la voie d'eau y compris sur les rives et berges ainsi que les signaux de navigation installés sur la rive.

**Appendice aux exigences minimales et  
et recommandations pour la conception  
technique des ouvrages sur le Rhin**

**Indications concernant la diminution d'échos radar gênants  
lors de la construction de nouveaux ponts et  
de la traversée de lignes aériennes**

1. En règle générale, la représentation des ponts sur l'écran radar correspond à la situation réelle de ceux-ci. Grâce à des mesures de construction, les échos radar gênants peuvent être diminués pour les nouveaux ponts :
  - a) Les ponts en béton, quelle que soit leur conception, ne donnent pas lieu à des faux échos par suite de réflexions multiples. Ceci est vrai également pour les ponts rapprochés, si au moins l'un de ces ponts est en béton.
  - b) Concernant les ponts en acier ou les ponts à construction mixte acier/béton, les poutres à âme pleine ne doivent pas être placées en parallèle ou être reliées à l'endroit des membrures inférieures par des tôles de sorte à former un système porteur à caisson.
  - c) Les ponts en acier à poutres en treillis peuvent donner lieu à de faibles faux échos provoqués par des réflexions multiples. On ne peut évaluer avec précision dans quelle mesure ceux-ci gênent la navigation au radar. Il est possible que des mesures doivent être prises ultérieurement.
  - d) S'il est envisagé de construire un nouveau pont à côté d'un pont déjà existant, la distance entre les ponts doit être si grande qu'une identification des bateaux et des ponts demeure possible. Si une telle distance ne peut être respectée, les ponts doivent être directement juxtaposés de sorte à apparaître sur l'écran radar comme un seul pont sans donner lieu à des réflexions multiples.
  
2. Concernant les traversées de lignes aériennes, l'image radar montre seulement un écho en forme de point à l'endroit où le rayon radar coupe en angle droit la ligne. Cet écho change sa situation en fonction de la position du bateau. Il gêne lorsqu'il se déplace à partir des berges vers le plan d'eau. Des échos radar gênants ne peuvent être évités par les nouvelles traversées de lignes aériennes que lorsque ces lignes aériennes
  - a) franchissent la voie d'eau tellement en biais que leur écho radar ne tombe pas encore sur le plan d'eau à une distance d'environ 200 m de la traversée ou
  - b) franchissent la voie d'eau à une telle hauteur qu'elles ne sont plus saisies par les appareils radar des bateaux à une distance de 200 m environ.

Il convient, le cas échéant, de prévoir des réflecteurs radar appropriés.

## **PROTOCOLE 23**

### **Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2003-I-28 et 2008-II-27)**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

rappelant ses résolutions

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

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

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

constate que les mesures

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

#### **Annexe**

**Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin allemand  
en 2009**

N° d'ordre	Nature des travaux	p.k.	Etat des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
1	Alimentation en débit solide Iffezheim	336,0 - 338,0	Début : 1978 Réalisation en cours	néant
2	Stabilisation du fond à val d'Iffezheim	336,0 - 352,0	Début : 1998 Réalisation en cours	néant
3	Post-régulation entre Karlsruhe et Germersheim	362,6 - 384,6	Début : 1999 Fin : 2010	néant
4	Gestion du débit solide sur le Rhin moyen a) Retenue des débits solides Weisenau b) Alimentation en débit solide Wallersheim	493,3-494,5 593,0-596,4	Début : février 2009 Fin : juin 2009	néant
5	Stabilisation du lit "Königswardt / Marwick"	820,5-824,0	Début : mi-2008 Fin : 2010	néant
6	Bassin de crues à Rees	833,5-838,5	Début : septembre 2009 Fin : 2015	néant
7	Alimentation en débit solide "Rhin inférieur"	810,0-811,5 813,5-814,5 824,0-826,0 835,0-838,0 847,0-850,0	Début : 2008 Fin : 2014	néant

**Mesures prises dans le cadre de l'amélioration des conditions de navigation sur le Rhin néerlandais  
durant l'année 2008 - 2009**

Numéro	Nature des travaux	p.k.	Etat des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
<b>Mesures prises sur le Waal</b>				
1	Garantie d'une profondeur de chenal de 2,80 m à l'EE	857 – 924	Mesure à long terme, projet permanent	gêne à cause des travaux de dragage
2	Nouvelle construction d'un port de stationnement nocturne à Lobith	860	Retards durant la phase de planification en raison de procédures juridiques liées à la directive communautaire sur l'habitat	pas d'incidence
3	Couche solide (Kolkverbau) à Spijck	857	Stabillisation du lit	pas d'incidence
4	Projet d'abaissement des épis		En 2009, abaissement d'à peu près 1 m d'environ 100 épis sur le secteur rectiligne du Waal, sur environ 30 km	
5	Epis novateurs	3 points, env. 867, 915 et 933	Remodelage expérimental d'épis 3 x 3	
6	Extension du port de stationnement nocturne d'IJzendoorn	907	Achèvement des travaux : 2008, quelques nouveaux embarcadères, y compris des moyens d'accès à la rive	
<b>Mesures sur le Neder-Rijn et le Lek</b>				
7	Rénovation générale des écluses et barrages de Driel, Amerongen et Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	Nouvelle préparation après un démarrage problématique	faible incidence
8	Suppression de hauts-fonds	880 – 884,952	Achevée 2008	pas d'incidence

## PROTOCOLE 24

### Evolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur aval, Mouillage sur le busc aval des écluses d'Iffezheim, Plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 2008

#### Résolution

La Commission Centrale,

rappelant ses résolutions

1974-I-35 fixant un niveau d'eau minimum de 2,80 m à l'EE sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim,

1982-I-35 relative à l'aménagement du Rhin entre Beinheim/Iffezheim et Lauterbourg/Neuburgweier à une profondeur du chenal de 2,10 m sous l'EE et

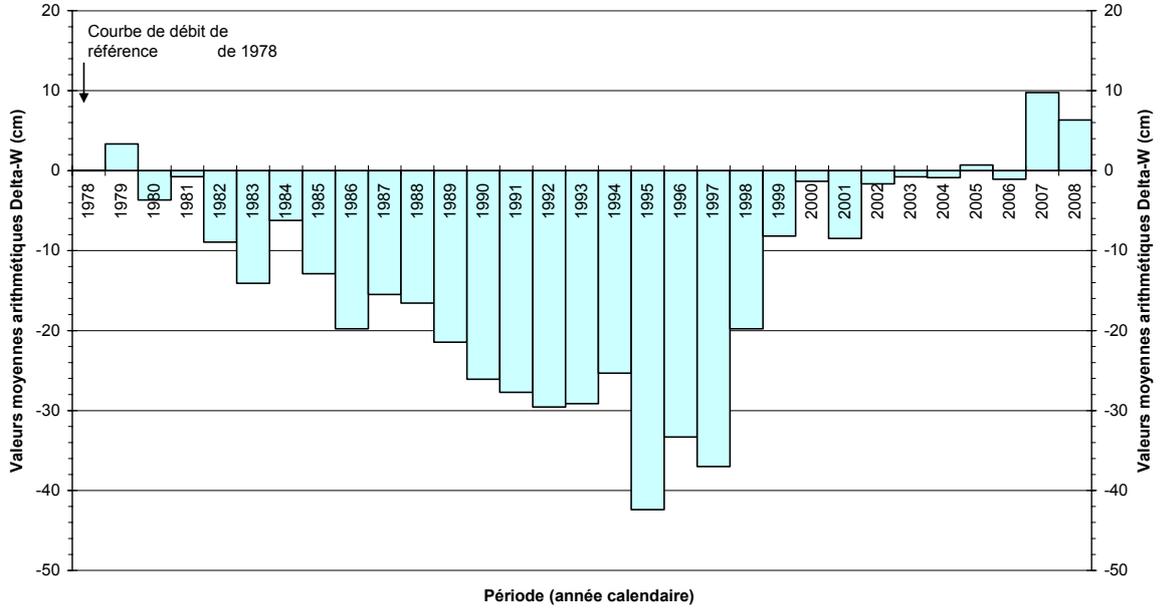
1984-I-29 par laquelle elle a pris connaissance de la Convention modifiant et complétant la Convention additionnelle du 16 juillet 1975 à la Convention du 4 juillet 1969 entre le République Française et la République fédérale d'Allemagne au sujet de l'aménagement du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier, et par là même des critères employés pour l'appréciation de la situation du plan d'eau en aval de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur mentionné,

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

- Le mouillage sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim était au moins de 2,80 m à l'EE. Le critère fixé par la résolution 1974-I-35 a été respecté.
- Une profondeur de chenal de 2,10 m à l'EE a été mise à disposition à l'aval de l'écluse d'Iffezheim. Le critère fixé par la résolution 1984-I-29 a été respecté.
- Durant l'année calendaire 2008, le débit de  $Q = 570 \text{ m}^3$  ( $GIQ_{72}$ ) et la hauteur d'eau de  $NN + 111,11 \text{ m}$  ( $GIW_{78}$ ) à l'échelle d'Iffezheim n'ont pas été atteints et n'ont pas été inférieurs. Il est par conséquent impossible de déterminer pour 2008 de manière explicite et sans extrapolation le plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim pour  $Q = 570 \text{ m}^3/\text{s}$ . La méthode éprouvée Delta-W (annexe) montre qu'en 2008 le plan d'eau était certes inférieur d'environ 4 cm par rapport à l'année précédente, mais qu'il est toujours supérieur d'environ 6 cm au plan d'eau de 1978 ( $EE_{78}$ ). Le respect de la hauteur d'eau fixée par la Convention de  $NN + 111,11 \text{ m}$  pour un débit de  $570 \text{ m}^3/\text{s}$  est ainsi prouvé.

#### Annexe

Valeurs moyennes arithmétiques annuelles des valeurs Delta W (Wgem-Wber) par rapport à la courbe de débit de l'échelle d'Iffezheim (p.k. 336,200) de 1978 par périodes



## PROTOCOLE 25

### Relevés d'actes de mise en vigueur par les Etats membres et de décisions des comités et groupes de travail

#### 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.

#### Annexes

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

#### REGLEMENT DE POLICE

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

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

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2008-II-10	Prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation Amendement au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin Abrogation des Prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navigation du Rhin	M	1.12.2009				9.2.2009
2008-II-11	Amendements au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin concernant les exigences minimales et conditions d'essais relatives aux appareils radar de navigation et aux indicateurs de vitesse de giration pour la navigation rhénane ainsi qu'à leur installation en vue de l'adaptation aux directives européennes relatives à la compatibilité électromagnétique et aux normes mondiales ainsi que pour la réorganisation des règlements de la Commission Centrale	M	1.12.2009				9.2.2009

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

### REGLEMENT DE VISITE

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions temporaires

Acte de remise en vigueur de prescriptions temporaires

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

\*) 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.

### 3. ADNR : Mise en vigueur

#### ADNR

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

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

\*) 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.

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

##### REGLEMENT DES PATENTES DU RHIN

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-18	Art. 3.06, 3.07 nouv., annexes A1 et B1	M	1.4.2000	27.3.2000	**)	18.9.2000	1.12.1999	8.6.1999
1999-III-22	Article 1.03, chiffre 5	M	1.1.2001	26.6.2000	**)	25.1.2001	22.3.2001	7.7.2000
2000-I-25	Art. 1.01, ch. 2, 1.03, ch. 5, 5.02, ch. 3	M	1.1.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	22.3.2001	7.7.2000
2001-I-23	Art. 2.01, 2.02, 3.02, 5.01 – compléments apportés au règlement rel. à la délivrance des pat. du Rhin	M	1.4.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	23.4.2002	27.6.2001
2001-II-25	Adaptation du règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin – article 4.04 (nouveau) et annexe C	M	1.10.2002	1.8.2002	**)	21.7.2003	22.7.2002	21.12.2001
2002-II-24	Modification du règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin – Article 1.01	M	1.1.2004	19.12.2003	**)	11.12.2006	16.7.2003	29.1.2003
2003-I-26	Modification du règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin – Articles 1.01 et 5.02	M	1.1.2004	19.12.2003	**)	11.12.2006	14.11.2003	17.6.2003
2003-II-28	Modification du règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin - Article 3.02 et les annexes B1 et B2	M	1.4.2004	25.2.2004	**)	23.1.2004	2.3.2005	12.12.2003
2006-II-16	Validité du certificat de conduite communautaire de type B sur le secteur de Bâle à Iffezheim	M	1.10.2007		**)	27.9.2008	13.9.2007	5.12.2006
2006-II-17	Prorogation des prescriptions à caractère temp. conf. à l'art. 1.06 - Article 3.02, ch. 2, annexes B1 et B2	R	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-18	Amendements définitifs – Article 3.02, ch. 2, annexes B1 et B2	M	1.1.2009	10.7.2007	**)		13.9.2007	5.12.2006
2007-I-10	Modifications du Règlement des patentes du Rhin et du Règlement relatif à la délivrance des patentes radar dans la perspective de la reconnaissance sur le Rhin de certificats de conduite non rhénans, conformément au Protocole additionnel n°7	M	1.4.2008			28.11.2008	10.3.2008	31.5.2007
2008-I-17	Reconnaissance des certificats de conduite nationaux de certains Etats membres	M	1.10.2008			28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008
2008-I-18	Reconnaissance des certificats de conduite roumains des catégories A et B et du certificat roumain d'aptitude à la conduite au radar	M	1.10.2008			28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008

\*) 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.

**5. Règlement relatif au personnel de sécurité en navigation à passagers :**  
Mise en vigueur

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

Acte de mise en vigueur du Règlement, de prescriptions et de prescriptions temporaires  
Acte de remise en vigueur de prescriptions temporaires

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2004-II-22 (II)	Adoption du Règlement relatif au personnel de sécurité en navigation à passagers (RSP)	M	1.1.2006	19.9.2005	**)	24.11.2006	8.11.2005	14.2.2005

**6. Règlement relatif à la délivrance des patentes radar :** Mise en vigueur

**REGLEMENT RELATIF A LA DELIVRANCE DE PATENTES RADAR**

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
1998-II-28	Révision du règlement relatif à la délivrance des diplômes de conducteur au radar pour le Rhin	M	1.1.2000	26.6.2000	**)	1.9.2000	1.12.1999	4.3.1999
1999-II-19	Articles 3.04, ch. 1 et 4, 3.06 et 4.02	M	1.1.2000	26.6.2000	**)	1.9.2000	1.12.1999	8.6.1999
2002-I-36	Modification du règlement relatif à la délivrance des patentes radar	M	1.4.2003	6.5.2003	**)	21.7.2003	16.7.2003	7.6.2002
2002-II-25	Modification du règlement relatif à la délivrance des patentes radar	M	1.1.2004	19.12.2003	**)	11.12.2006	16.7.2003	29.1.2003

\*) 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.

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

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

1.2009

### 1. Liste des autorités compétentes pour l'agrément d'appareils AIS Intérieur conformément au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin

Etat	Nom	Adresse	Téléphone	Courriel
Belgique				
Allemagne	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken	Weinbergstraße 11 – 13 56070 Koblenz	+49 261 98 19 22 31	stefan.bober@wsv.bund.de
France				
Pays-Bas	Inspectie Verkeer en Waterstaat Toezichteenheid Binnenvaart	Postbus 8634 3009 AP Rotterdam	+31 70 456 4546	chris.dijkmans@ivw.nl
Suisse				

L'absence de données correspondantes signifie que l'Etat concerné n'a pas désigné d'autorité compétente.

12.2008

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

N° d'ordre	Type	Fabricant	Titulaire de l'agrément de type	Date de l'agrément	Autorité compétente	Numéro d'agrément
1	R4 IAIS Transponder System	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	Saab TransponderTech AB, Låsblecksgatan 3, 58941 Linköping, Sweden	08.08.2008 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	08.08.2008 D	FVT	R-4-202
3	NAUTICAST Inland AIS	ACR Electronics INC, 5757 Ravenswood Road, Fort Lauderdale, FL 33312, USA	ACR Electronics Europe GmbH, Handelskai 388/Top 632, 1020 Wien, Österreich	28.11.2008 D	FVT	R-4-203

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

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

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

**Belgique**

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +32	Courriel
1.	PERISKAL BVBA	Bredabaan 451, B-2990 Wuustwezel	(0)3 669 57 36	info@periskal.com

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

**Allemagne**

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone	Courriel
1.	ACR Electronics Europe GmbH	Handelskai 388/Top 632 A-1020 Vienna	+43 1 5 273 237-200	Andreas.lesch@acr-europe.com
2.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Straße 29-37 25421 Pinneberg	04101-3771-101	rasmus@alphatron-deutschland.de
3.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b 12627 Berlin	030-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
4.	Elektro Jansen	Langestr. 35 und 44 49733 Haren (Ems)	05932-2446	info@elektro-jansen.de
5.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 45711 Datteln	02363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
6.	Günter Tiedemann	Auf der Haide 17 21039 Börsen	040-7205526	mr.t78@gmx.de
7.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 97904 Dorfprozelten	09392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
8.	Imtech Marine Germany GmbH	Albert- Einstein Ring 6 22761 Hamburg	040-89972-201	j.ostrowitzki@imtechmarinegermany.com
9.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 28779 Bremen	0421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
10.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 47119 Duisburg	0203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de
11.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 47589 Uedem	0203-4565632	a.strake@kse-duisburg.de
12.	Lammers Schiffselektronik GmbH	Industriestraße 16 26789 Leer	0491-96079-0	info@lseeler.de
13.	Matronik Schiffselektrik und Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 47509 Rheurdt	02845-29899-0	Matronik-duisburg.de
14.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 47119 Duisburg	0203-82650	info@naval-marine.de

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone	Courriel
15.	Point Electronics GmbH	Stumpergasse 41- 43 A-1060 Wien	+43 1 597 088-0	mail@point.at
16.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 93195 Wolfsegg- Stetten	09409-861250	schafberger- funktechnik@t-online.de
17.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 47059 Duisburg	0203-993370	info@schwarz-technik.de
18.	See-Nautic Emden	Nesserlander Straße 96 26723 Emden	04921-27703	info@see-nautic.de
19.	Transas Europe GmbH	Luruper Chaussee 125 22761 Hamburg	040-890666-0	info@transas.de
20.	Via Donau- Österreichische Wasserstraßengesellschaft	Donau-City-Straße 1 A-1220 Wien	+43 (0) 50 4321-1704	marketa.zednicek@via- donau.org

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

### France

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +33	Courriel

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

### Pays-Bas

N° d'ordre.	Nom	Adresse	Téléphone +31	Courriel Web
1	Autena Marine V.O.F.	St. Teunismolenweg 48 F 6534 AG Nijmegen	024-3559417	info@autena.nl www.autena.nl
2	Flux Electro	Beneluxweg 2 C 4538 AL Terneuzen	0115-615121	fluxelectro@planet.nl www.fluxelectro.nl
3	Gebofa Maritiem B.V.	Hessenweg 18 7722 PK Dalfsen	0529-435400 06-21267317	info@gebofamaritiem.nl www.gebofamaritiem.nl
4	Leeuwenstein Scheepsinstallaties B.V.	Keizershof 14 3311 JP Dordrecht	078-6311477	info@leeuwestein- scheepsinstallaties.nl www.leeuwenstein- scheepsinstallaties.nl
5	Linssen Electronica B.V.	Kloosterstraat 3 6051 JB Maasbracht	0475-461838	info@linssen-electronica.nl www.linssen-electronica.nl
6	Novio Nautic	Oude Haven 47 6511 XE Nijmegen	024-7110020	info@novionautic.nl www.novionautic.nl
7	Radio Holland Netherlands B.V.	Eekhoutstraat 2 3087 AB Rotterdam	010-4283344	info@radioholland.nl www.radioholland.nl

N° d'ordre.	Nom	Adresse	Téléphone +31	Courriel Web
8	Scheeps Elektro Techniek Vissers & van Dijk B.V.	Bunkerhaven 22 6051 LR Maasbracht	0475-464667 06-53832857	info@vissersenvandijk.nl www.vissersenvandijk.nl
9	Shiptron V.O.F.	De Dolfijn 24 1601 MG Enkhuizen	0228-317437	info@shiptron.nl www.shiptron.nl
10	Stentec Software	Harinxmastrjitte 29 8621 BJ Heeg	0515-443515	stentec@wxs.nl www.stentec.com
11	Van der Velden B.V.	Dorpstraat 67a 2931 AD Krimpen a/d Lek	0180-511577	binnenvaart@vdvelden.nl www.vdvelden.nl
12	Van Tiem's Elektro Technisch Installatie Bureau B.V.	Industrieweg 5 6659 AL Wamel	0487-593570	info@vantiem.nl www.vantiem.nl
13	Werkina Werkendam BV	Biesboschhaven Noord 1b 4251 NL Werkendam	0183-502688	info@werkina.nl www.werkina.nl

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

### Suisse

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone +41	Courriel

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

**8. ADNR** (Résolution 2001-II-27 (IV))

**COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN**

**RECOMMANDATION ADNR n° 1/2007**

du 21 juin 2007

Le Groupe de travail "matières dangereuses", en vertu de la résolution 2001-II-27 (IV), par laquelle il a été mandaté par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin pour établir les recommandations prévues au 1.5.1.3 de l'ADNR,

donne une suite favorable à la demande de la Délégation belge que par dérogation au 9.3.3.11.1 d) de l'ADNR la longueur des citernes à cargaison supérieure à 0,2 L soit reconnue comme équivalente lors de la transformation de l'automoteur-citerne "CENDY", numéro officiel 2317433, du type N ouvert en type N ouvert avec coupe-flammes. Le bateau sera transformé sous la surveillance de la société de classification Bureau Veritas.

Le bateau répond entièrement aux conditions pour la délivrance d'un certificat d'agrément pour un automoteur-citerne du type N ouvert avec coupe-flammes à l'exception de celle visée au numéro sus-mentionné.

Il ressort du rapport de la Délégation belge que la sécurité est assurée et que le bateau répond aux conditions pertinentes des prescriptions de l'ADNR.

### **Rapport de la Délégation belge relatif à la recommandation n° 1/2007**

Le présent rapport concerne le bateau-citerne "CENDY", numéro officiel 2317433, de dimensions 90 m x 11,40 m x 4,02 m, qui sera transformé du type N ouvert en type N ouvert avec coupe-flammes.

Le bateau répond aux conditions de l'ADNR à l'exception du 9.3.3.11.1 d) compte tenu des dispositions transitoires du 1.6.7.2.1, tableau 1.

Au 9.3.3.11.1 d) de l'ADNR la limitation de la longueur des citernes à cargaison a été fixée à 0,2 L. Cette limitation n'a été introduite dans l'ADNR qu'en 1995. L'automoteur-citerne "CENDY" a été construit en 1972 pour le transport de matières à chaud d'une densité de 1,8 comme l'UN 2448 Soufre à l'état fondu et ce dans des citernes ajoutées d'une longueur de 20 m au lieu de 18 m. Selon les prescriptions ADNR de l'époque il n'y avait pas de limitation de la longueur des citernes à cargaison pour les bateaux-citernes du type N.

Le bateau est admis au transport de toutes les matières affectées au type N ouvert dans le tableau C.

Etant donné que l'expéditeur classe maintenant sous UN 3256 les matières classées avant sous 9003 la matière en cause ne peut plus être transportée par le bateau-citerne "CENDY". En vertu du tableau C il faut un bateau du type ouvert avec coupe-flammes. C'est la raison pour laquelle le bateau doit être transformé.

Il est constaté que

- après la transformation le bateau-citerne sera autorisé à transporter uniquement les matières affectées à un bateau-citerne du type N ouvert avec coupe-flammes :
- la densité admise en vertu du nouveau certificat d'agrément sera limitée à 1,2 ;
- le degré de remplissage des citernes à cargaison pendant le transport sera inférieur à 20 % ou supérieur à 80 % ;
- toutes les prescriptions pour un bateau du type N ouvert avec coupe-flammes seront remplies à l'exception du 9.3.3.11.1 d) compte tenu des dispositions transitoires du 1.6.7.2.1, tableau 1 ;
- lors du transport de matières d'une densité de 1,2 les forces générées par l'effet "sloshing" seront nettement inférieures que lors du transport de matières d'une densité de 1,8 ;

et que par conséquent la sécurité est assurée même lorsque la longueur des citernes à cargaison est supérieure à 0,2 L.

## **PROTOCOLE 26**

### **Approbation des comptes de l'exercice 2007 de la Commission Centrale**

#### **Résolution**

Après avoir pris connaissance du rapport du vérificateur des comptes, la Commission Centrale approuve les comptes de l'exercice 2007.

## **PROTOCOLE 27**

### **Approbation des comptes de l'exercice 2007 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 2007 du Centre Administratif .Ces comptes seront communiqués à cet organisme.

## **PROTOCOLE 28**

### **Budget pour 2010 de la Commission Centrale**

#### **Résolution**

La Commission Centrale adopte le budget 2010 qui est fixé à 2 458 530.- €.

La cotisation de chaque Etat, compte tenu du versement de 20 000.- € du Centre Administratif pour les bateliers rhénans, du versement de 49 000.- € de l'Instance internationale de Péréquation et de Coordination et des autres recettes, s'élève à 485 706.- €.

Les cotisations seront versées au compte de la Commission Centrale auprès du Crédit Industriel d'Alsace et de Lorraine à Strasbourg.

## **PROTOCOLE 29**

### **Budget pour 2010 du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans**

#### **Résolution**

Le budget du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans pour 2010 est fixé à 42 840.- € .La cotisation de chaque Etat concerné s'élève à 7 140.- €. Le budget sera communiqué à cet organisme.

### PROTOCOLE 30

#### **Budget prévisionnel révisé pour 2009 de la Conférence des Parties contractantes et de l'Instance internationale de péréquation et de coordination (Convention déchets de 1996)**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

a pris acte des rapports du Comité EXCOM et du secrétariat sur l'avancement des travaux préparatoires en vue de l'entrée en vigueur de la Convention Déchets,

prend connaissance du budget prévisionnel révisé pour 2009 de la Conférence des Parties contractantes et de l'Instance internationale de péréquation et de coordination prévu par la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure et pris en considération à titre provisoire pour 2009 par le Comité exécutif (EXCOM) instauré par les Etats signataires à ladite Convention. Ce budget remplace le budget, arrêté à titre provisoire par Protocole 2008-I-33 et s'élève à 766 830.- € dont un montant de 546 580.- € sera réparti à part égale entre les Etats signataires à la dite convention, soit 91 097.- € pour chaque Etat et un montant de 220 250.- € qui sera réparti entre les Etats signataires à la dite convention comme suit :

Allemagne :	65 259 €
Belgique :	24 472 €
France :	1 632 €
Luxembourg :	--
Pays-Bas :	122 361 €
Suisse :	6 526 €,

prend note que le budget 2009 de ces organes de la Convention prendra en compte le remboursement des sommes avancées par la CCNR en 2007 et 2008,

invite la Conférence des Parties Contractantes à créer un fonds de réserve destiné à recevoir des excédents budgétaires des organes de la Convention.

## **PROTOCOLE 31**

### **Budget prévisionnel pour 2010 de la Conférence des Parties contractantes et de l'Instance internationale de péréquation et de coordination (Convention déchets de 1996)**

#### **Résolution**

La Commission Centrale

prend connaissance du budget prévisionnel pour 2010 de la Conférence des Parties contractantes et de l'Instance internationale de péréquation et de coordination prévu par la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure et pris en considération à titre provisoire pour 2010 par le Comité exécutif (EXCOM) instauré par les Etats signataires à ladite Convention. Ce budget s'élève à 774 000.- € dont un montant de 331 250.- € sera réparti à part égale entre les Etats signataires à la dite convention, soit 55 208.- € pour chaque Etat et un montant de 442 750.- € qui sera réparti entre les Etats signataires à la dite convention comme suite :

Allemagne :	131 185 €
Belgique :	49 194 €
France :	3 280 €
Luxembourg :	---
Pays-Bas :	245 972 €
Suisse :	13 119 €.

## **PROTOCOLE 32**

### **Approbation du compte rendu de l'activité en 2008 de la Commission Centrale**

#### **Résolution**

La Commission Centrale approuve le compte rendu du Secrétariat sur l'activité de la Commission Centrale en 2008.

**Annexe**

## Compte rendu de l'activité de la Commission Centrale en 2008

---

### I. COMPOSITION DE LA COMMISSION CENTRALE ET DE SON SECRETARIAT EN 2008

M. l'Ambassadeur LINGEMANN, Directeur général adjoint à la Direction générale des Affaires économiques et du développement durable au Ministère des Affaires étrangères de la République fédérale d'Allemagne, Chef de la délégation allemande, assume les fonctions de Président de la CCNR depuis le 11 juillet 2008 en remplacement de M. WITTER, qui a été appelé à d'autres fonctions.

M. VAN KEER, Conseiller-général à la Direction Générale des Affaires Bilatérales, Direction : Pays-d'Europe occidentale et Amérique du Nord au Service Public Fédéral des Affaires Etrangères, Chef de la délégation belge, assume les fonctions de Vice-Président de la CCNR depuis le 1er janvier 2008.

M. ARDUI, Directeur à la Direction de la Politique du Transport International du Service Public Fédéral des Affaires Etrangères, a été nommé commissaire de Belgique auprès de la CCNR, à compter du 9 janvier 2008.

M. CROO, membre du Service public fédéral Mobilité et Transport, a été nommé commissaire de Belgique auprès de la CCNR, à compter du 14 avril 2008, en remplacement de M. DE LEMBRE, lequel a pris sa retraite.

M. SUTTELS, membre du Service public fédéral Mobilité et Transport, a été nommé commissaire-suppléant de la Belgique auprès de la CCNR, à compter du 14 avril 2008, en remplacement de M. VAN REUSEL, lequel a pris sa retraite.

Mme ACKERMANN, Conseiller d'Etat au Ministère des Transports de la République fédérale d'Allemagne, a été nommée commissaire-suppléant de la République fédérale d'Allemagne auprès de la CCNR, à compter du 16 mai 2008, en remplacement de M. BLOCK, lequel a pris sa retraite.

Mme KETTENIS, commissaire-suppléant des Pays-Bas auprès de la CCNR a été appelée à d'autres fonctions.

M. OLTHOFF, Directeur Général Adjoint des Transports au Ministère des Transports des Pays-Bas, commissaire des Pays-Bas auprès de la CCNR, Chef de la délégation néerlandaise, a été appelé à d'autres fonctions à compter du 20 mai 2008. Depuis, cette fonction a été assumée par M. VAN HOORN, Commissaire des Pays-Bas.

M. WEMPE, Président de la Direction de l'eau et de la navigation Ouest, a été nommé commissaire de la République fédérale d'Allemagne auprès de la CCNR, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2008, en remplacement de M. STENSCHKE, qui a été appelé à d'autres fonctions.

En conséquence, la composition de la Commission Centrale était la suivante, à la fin de l'année 2008 :

ALLEMAGNE :

Commissaires :	MM. LINGEMANN, HÖNEMANN, KAUNE, WEMPE,	<b>Président</b>
Commissaires-suppléants :	Mme ACKERMANN, M. ERNST ;	

BELGIQUE :

Commissaires :	MM. VAN KEER, ARDUI, CROO,	<b>Vice-Président</b>
Commissaires-suppléants :	Mme VANLUCHENE, MM. SUTTELS, VERSCHUEREN ;	

FRANCE :

Commissaires :	Mme BELLIARD, MM. JEROME, MATHIEU, VERDEAUX,
Commissaires-suppléants :	MM. BELLENGER, PIET ;

PAYS-BAS :

Commissaires :	MM. van HOORN, ten BROEKE, MULLER,
Commissaires-suppléants :	M. MENSINK ;

SUISSE :

Commissaires :	MM. SEGER, FEIERABEND, HADORN, MARTI,
Commissaires-suppléants :	MM. BÜHLER, REUTLINGER ;

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

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

## II. ACTIVITE DE LA COMMISSION CENTRALE

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

a) La Commission Centrale a tenu deux sessions plénières ordinaires, sous la présidence de M. WITTER, les 28 et 29 mai et sous la présidence de M. LINGEMANN les 26 et 27 novembre 2008 à Strasbourg.

b) Les Comités, les groupes ad hoc et les groupes de travail de la CCNR se sont réunis comme suit :

le Comité du Budget, sous la présidence de M. WITTER, le 28 mai 2008 à Strasbourg ;

le Sous-Comité Administratif, sous la présidence de M. BELLENGER, le 10 mars et le 9 décembre 2008 à Strasbourg ;

le Comité Préparatoire, sous la présidence de M. WITTER, le 9 avril, le 28 mai et sous la présidence de M. LINGEMANN le 8 octobre et le 26 novembre 2008 à Strasbourg ;

le Comité Economique, sous la présidence de M. VERSCHUEREN, le 8 avril, le 27 mai, le 7 octobre et le 25 novembre 2008 à Strasbourg ;

le Comité du Droit fluvial, sous la présidence de M. MENSINK, le 9 avril et le 9 octobre 2008 à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Police, sous la présidence de M. BÜHLER, le 16 avril et sous la présidence de M. CROO le 22 octobre 2008 à Strasbourg,

le Comité du Règlement de Visite, sous la présidence de M. ten BROEKE, le 17 avril et le 23 octobre 2008 à Strasbourg ;

le Comité des matières dangereuses, sous la présidence de M. VERDEAUX, le 15 avril et le 21 octobre 2008 à Strasbourg ;

le Comité de l'élimination des déchets et des questions liées à l'environnement en navigation rhénane, sous la présidence de M. REUTLINGER, le 8 avril et le 8 octobre 2008 à Strasbourg ;

le Comité exécutif dans le cadre des travaux préparatoires pour l'entrée en vigueur de la Convention déchets, sous la présidence de M. ten BROEKE, le 15 février à Bruxelles, le 19 mars à Bruxelles, le 13 mai à Strasbourg, le 24 juillet à Bruxelles, le 8 septembre à Bruxelles, le 27 octobre à Bruxelles et le 27 novembre 2008 à Strasbourg ;

la Commission d'examen dans le cadre des travaux préparatoires pour l'entrée en vigueur de la Convention déchets, sous la présidence de M. ZEGEL, le 17 décembre 2008 à Strasbourg ;

le Comité technique permanent, sous la présidence de M. ten BROEKE, le 16 avril et le 22 octobre 2008 à Strasbourg ;

le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de M. MATHIEU, le 10 avril, le 27 mai, le 9 octobre et le 25 novembre 2008 à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Police, le Comité du Règlement de Visite, le Comité technique permanent : réunion commune le 27 mai et le 4 décembre 2008 à Strasbourg ;

le Groupe de travail « observation du marché de la navigation intérieure européenne », sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL ADJOINT, le 23 juin 2008 à Bruxelles ;

le Comité de gestion de l'Observation du marché, sous la présidence de M. DIETER, le 13 octobre 2008 à Bruxelles ;

Le Groupe des experts de la profession pour l'observation du marché, sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL ADJOINT, le 10 janvier 2008 à Duisbourg;

le Groupe de travail du Règlement de police, sous la présidence de M. GRIES, les 22 et 23 janvier et les 9 et 10 septembre 2008 à Strasbourg ;

le Groupe de travail du Règlement de visite, sous la présidence de M. CROO, du 5 au 7 février, avec le 6 février : réunion avec la profession de la navigation sur l'échange d'informations sur l'application du chapitre 15 révisé du Règlement de visite des bateaux du Rhin, les 4 et 5 juin, du 16 au 18 septembre à Andermatt, du 9 au 11 décembre 2008 à Strasbourg ;

Une première réunion commune des commissions de visite des Etats membres de la Commission du Danube, de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et de l'Union européenne, sous la présidence de Messieurs BLOCK et MARTON s'est tenue les 6 et 7 mai 2008 à Budapest.

le Groupe d'experts Emissions de gaz d'échappement des bateaux de navigation intérieure, sous la présidence de M. RENDERS, le 22 avril 2008 à Bruxelles ;

le Groupe conjoint d'experts des Etats membres de l'Union européenne et la CCNR sur les « prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure », sous la présidence de M. LEINEMANN, les 9 et 10 janvier à Bruxelles, sous la présidence de M. KLICHE, les 2 et 3 juin à Strasbourg, sous la présidence de M. LEINEMANN, les 23 et 24 juin à Bruxelles ainsi que du 27 au 28 octobre 2008 à Bruxelles ;

le Groupe de travail des matières dangereuses, sous la présidence de M. CROO du 4 au 6 mars 2008 à Strasbourg ;

le Groupe de travail RIS, sous la présidence de M. BÜHLER, le 27 et 28 février, les 19 et 20 juin, les 4 et 5 septembre et du 12 au 14 novembre 2008 à Strasbourg ;

le Groupe de travail des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de M. MEINTJES, les 29 et 30 janvier, les 1<sup>er</sup> et 2 avril à Bonn, les 17 et 18 juin, les 26 et 27 août, sous la présidence de M. GRIES, les 4 et 5 novembre et les 9 et 10 décembre 2008 à Münster ;

le Groupe de travail sur l'élimination des déchets et des questions liées à l'environnement en navigation rhénane, sous la présidence de M. KLICHE, le 14 février à Bruxelles et le 23 septembre 2008 à Strasbourg ;

le Comité de pilotage du « International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals » (ISGINTT), sous la présidence de M. JAEGER, le 10 janvier à Londres et le 16 mai 2008 à Duisbourg ;

le « working group » du Groupe ISGINTT (ISGINTTgw), sous la présidence de M. PÖTTMANN, les 7 et 8 mai 2008 à Rotterdam ;

le Groupe « sûreté du transport fluvial face aux actes terroristes », sous la présidence de M. CLAUß, le 24 janvier à Bonn ;

le Groupe ad hoc « Réorganisation des règlements », sous la présidence de M. MENSINK, le 3 avril 2008 à Bonn ;

le Groupe ad hoc « Stratégie de communication de la CCNR », sous la présidence de M. BELLENGER, le 14 mai et le 8 octobre 2008 à Strasbourg ;

le Groupe ad hoc « Information, communication et coopération en cas d'accidents graves », sous la présidence de M. BLOCK, le 20 février à Strasbourg ; le 28 avril à Nimègue, sous la présidence de M. KAUNE, le 3 septembre à Strasbourg/Gambsheim, sous la présidence de M. KAUNE, le 12 novembre 2008 à Bonn;

le Groupe ad hoc « Identification », sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL, le 28 février 2008 à Strasbourg ;

le Groupe ad hoc pour la préparation du congrès 2009 de la CCNR, sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL, le 25 août à Bonn, sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL ADJOINT, le 7 octobre à Strasbourg et le 12 novembre 2008 à Bonn ;

le Groupe commun avec le WP 15/AC2 de la CEE-ONU (Comité de sécurité (ADN-CS)), sous la présidence de M. REIN, du 21 au 25 janvier et les 17 et 18 juin 2008 à Genève ;

le Comité d'Administration (ADN-CA), sous la présidence de M. REIN, le 19 juin 2008 à Genève ;

un Groupe de travail international consacré à la CLNI, composé d'experts gouvernementaux, sous la présidence de Mme CZERWENKA, le 11 avril ainsi que le 10 octobre 2008 à Strasbourg ;

Un atelier a été organisé conjointement par la Commission Internationale pour la Protection du Rhin (CIPR) et la CCNR sur les « Mesures hydromorphologiques sur le Rhin : meilleure pratique ? » les 24 et 25 avril 2008 au siège de la CCNR à Strasbourg.

Environ 70 personnes dont des experts de la protection des eaux et de la protection de la nature, des administrations chargées de la navigation dans les Etats du bassin du Rhin, des personnes chargées de l'aménagement des voies navigables et de l'entretien des cours d'eau sur le terrain, des représentants intéressés des organisations non gouvernementales et des représentants d'autres commissions fluviales (commissions chargées de la protection environnementale et de la navigation) ont assisté à cet atelier.

Ils ont élaboré des propositions de recommandations dites de "Best Practice" pour la structure, l'entretien et l'aménagement fluvial du point de vue de la navigation et de l'écologie fluviale. Ces propositions portent à la fois sur des mesures concrètes concernant le fleuve et sur la coopération des deux commissions ainsi que des organes nationaux responsables dans les domaines de la navigation et de l'écologie fluviale.

Une table ronde sur le « marché de l'emploi et formation » a eu lieu le 19 juin 2008 au siège de la CCNR à Strasbourg. Cette réunion devait permettre d'identifier un dénominateur commun pour toutes les parties concernées sur la priorité et l'ampleur des différentes questions en vue de la promotion d'un marché de l'emploi plus dynamique ainsi que sur les approches pouvant être suivies pour leur traitement. Outre les administrations des Etats membres, des Etats observateur de la CCNR ainsi que des organisations internationales, ont été conviés à cette table ronde les organisations des partenaires sociaux ainsi que les instituts de formation professionnelle et d'enseignement en navigation intérieure.

Un 3<sup>ème</sup> atelier Services d'information fluviale (SIF) a eu lieu le 13 novembre 2008 au siège de la CCNR à Strasbourg. Cet atelier a eu pour objectif de répondre spécifiquement aux besoins d'information de la profession de la navigation, des constructeurs d'appareils, des équipementiers de bateaux et des entreprises de logistique intervenant en navigation intérieure. Les différentes interventions et discussions qui ont suivi ont permis de fournir aux plus de 70 participants des informations relatives aux standards actuels, à la disponibilité de guides et aux applications et produits spécialement développés pour l'ECDIS intérieur, les annonces électroniques à bord des bateaux, le suivi et le repérage des bateaux (AIS Intérieur) et les avis à la batellerie.

c) La conférence consultative des organisations agréées s'est tenue le 7 octobre 2008 sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL.

d) Dans le cadre de leur coopération renforcée, la Commission Centrale et la Commission du Danube ont poursuivi leurs contacts et échanges d'information.

Le Secrétaire Général a représenté comme observateur la CCNR aux réunions du Comité préparatoire sur la révision de la Convention de Belgrade.

- e) Dans le cadre de l'accord de coopération signé le 3 mars 2003 entre la CCNR et la Commission européenne, une réunion de coordination s'est tenue le 30 mai 2008 à Strasbourg. La Commission européenne y était représentée par M. TRESTOUR, Chef de l'unité Politique de Transport maritime de la Direction Générale de l'Energie et des Transports et la CCNR par son Secrétaire Général, M. WOEHRLING.

Une première réunion informelle de discussion entre la CCNR et la Commission européenne sur le renforcement de la coopération a eu lieu le 16 décembre 2008 à Bonn.

- f) La CCNR et la Commission de la Moselle ont souhaité renforcer leur coopération. Le Secrétaire Général de la CCNR, M. WOEHRLING, et le Président de la Commission de la Moselle, M. ERNST, ont ainsi signé le 12 septembre 2008 un arrangement de coopération formalisant cet objectif.

2. Le Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans ne s'est pas réuni en 2008.

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

- a) Le Secrétariat a représenté la Commission Centrale :
- à la Commission européenne (réunions des Groupes de travail divers traitant des problèmes liés à la navigation intérieure) ;
  - au Comité des Transports Intérieurs de la Commission Economique des Nations-Unies pour l'Europe à Genève et à ses groupes de travail et Groupes d'experts, lors de l'examen de questions relatives à la navigation intérieure ;
  - aux auditions et colloques de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) ;
  - au Comité Directeur pour la sécurité sociale du Conseil de l'Europe ;
  - à la Commission du Danube (réunion des experts techniques et coopération des deux secrétariats) ;
  - à la Commission Internationale pour la Protection du Rhin ;
  - à l'Association Internationale du Registre des bateaux du Rhin (IVR) ;
  - à l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation (AIPCN) ;

- b) La Commission européenne a été représentée à la session plénière ordinaire de printemps par M. TRESTOUR, Chef d'unité, et à la session plénière ordinaire d'automne par M. SCHEELE, Directeur de la Direction B – Transport Logistique – TEN- T et co-modalité.

La Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe a été représentée à la session plénière ordinaire de printemps et d'automne par Mme JAIMURZINA, Administratrice.

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

La Commission Internationale pour la Protection du Rhin a été représentée à la session plénière ordinaire de printemps par Mme SCHULTE-WÜLWER-LEIDIG, Adjointe au Chef du Secrétariat, et à la session plénière ordinaire d'automne par M. SICHERMAN, Président.

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

### III. CHAMBRE DES APPELS

La Chambre des Appels de la Commission Centrale comprenait, à partir du 1er janvier 2008 les membres suivants :

<u>Juges :</u>			<u>Juges-suppléants :</u>	
MM.	BALL (Allemagne)	<b>Président</b>	MM.	FROMMELT (Allemagne)
	CRAEYBECKX (Belgique)			VERSTREKEN (Belgique)
	HAEGEL (France)			VILLA et Mme GEBHARDT (France) à partir du 01.07.2008
	HAAK (Pays-Bas)		DE SAVORNIN-LOHMAN (Pays-Bas)	
	STAEHELIN (Suisse)		RAPP (Suisse)	

Greffier : Mme TOURNAYE

Elle a siégé, sous la présidence de M. CRAEYBECKX, le 14 février et le 25 septembre 2008 à Strasbourg et a rendu en tant que juridiction de dernier ressort deux jugements en matière civile et trois jugements en matière pénale.

**PROTOCOLE 33**

**Communiqué à la Presse**

**Résolution**

Le communiqué à la presse est approuvé.

**PROTOCOLE 34**

**Date de la prochaine session**

**Résolution**

La prochaine session plénière aura lieu le 3 décembre 2009 à Strasbourg.