

**COMMISSION
CENTRALE
POUR LA
NAVIGATION
DU RHIN**



SESSION D'AUTOMNE 2005

RESOLUTIONS ADOPTEES

y compris les annexes

(2005 - II)

Strasbourg, le 30 novembre et 1^{er} décembre 2005

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

CC/R (05) 2 - Final

SESSION D'AUTOMNE 2005

RESOLUTIONS ADOPTEES

(2005-II)

Strasbourg, le 30 novembre et 1^{er} décembre 2005

SOMMAIRE

Pages

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

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

II. Questions générales et juridiques

Protocole 2 : Organisation des travaux de la CCNR - Présidence de la Commission Centrale, présidence et vice-présidence des comités pour la période 2006-2007	1
Protocole 3 : Répartition des travaux au sein du Secrétariat	2
Protocole 4 : Agrément de l'ERSTU comme organisation non gouvernementale agréée	2
Protocole 5 : Relations avec la Commission européenne – Suivi de l'accord de coopération et état des questions d'intérêt commun	2
Protocole 6 : Coopération avec la Commission du Danube	2
Protocole 7 : Projet de table ronde consacrée à la navigation citerne	3
Protocole 8 : Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR	3

III. Questions économiques

Protocole 9 : Situation économique de la navigation rhénane	3
Protocole 10 : Observation du marché	13

IV. Questions concernant l'infrastructure, l'environnement et l'élimination des déchets

Protocole 11 : Questions techniques relatives à la voie d'eau - Renouvellement du pont ferroviaire franchissant le Rhin entre Strasbourg et Kehl	14
Protocole 12 : Mise en œuvre de la directive 2000/60/CE (Directive cadre relative à l'eau)	22
Protocole 13 : Mise en œuvre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure	28

V. Questions relatives aux patentes de batelier et aux équipages

Protocole 14 : Etat des travaux du groupe conjoint CCNR-CD pour une rationalisation des modes d'acquisition des connaissances de secteurs	28
Protocole 15 : Droit pour les détenteurs d'une patente rhénane de naviguer sur le Danube en qualité de timonier	29
Protocole 16 : Directive n° 1 aux autorités compétentes conformément à l'article 1.05 du Règlement relatif à la sécurité à bord des bateaux à passagers	30

VI. Questions techniques et réglementaires

Protocole 17 : Amendement au Règlement de police par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 (articles 1.10, 1.19, 3.13, 3.23, 3.27, 6.31, 6.32, 7.04, 9.06, 11.02 et annexe 7)	31
Protocole 18 : Règlement de police - Prescriptions relatives à la couleur et à l'intensité des feux ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navigation du Rhin (1990-I-16) Amendements à l'article 6 (Relation entre I_o , I_B et t) et à l'article 9 (Dispersion des feux de navigation), chiffre 2, par une prescription de caractère temporaire conformément à l'article 16	35
Protocole 19 : Règlement de visite – Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (Articles 1.01, 8.02, 10.02, 21.02, 22bis.01 à 22bis.04 et 22bis.06, 22ter.01 à 22ter.12, Annexe D)	37
Protocole 20 : Amendements au Règlement de Visite par des prescriptions de caractère temporaire (Articles 8bis.01, 8bis.03, 8bis.07, 8bis.11, annexe A, annexe J, parties I, II et VIII)	38
Protocole 21 : Amendements au Règlement de Visite par des prescriptions de caractère temporaire (Articles 10.03bis, 10.03ter, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03 24.06)	45
Protocole 22 : Transport de marchandises dangereuses	57
Protocole 23 : Relevés d'actes de mise en vigueur par les Etats membres et de décisions des comités et groupes de travail	57

VI. Questions administratives

Protocole 24 : Approbation des comptes de l'exercice 2004 de la Commission Centrale	57
Protocole 25 : Approbation des comptes de l'exercice 2004 du Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans	57

VII. Questions diverses

Protocole 26 : Interruption de la manœuvre des écluses du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé et, aux Pays-Bas sur le Neder-Rijn et le Lek les nuits de Noël et du Nouvel An	58
Protocole 27 : Interruption de la manœuvre des écluses aux Pays-Bas sur le Neder-Rijn et le Lek les fins de semaine	58
Protocole 28 : Communiqué à la presse	58
Protocole 29 : Date de la prochaine session	58



CC/R (05) 2 - Final
1^{er} décembre 2005

fr/de/nl

RESOLUTIONS ADOPTEES LORS DE LA SESSION D'AUTOMNE 2005

PROTOCOLE 1

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

Pas de résolution

PROTOCOLE 2

Organisation des travaux de la CCNR Présidence de la Commission Centrale, présidence et vice-présidence des Comités pour la période 2006-2007

Résolution

La Commission Centrale

approuve le tableau ci-annexé relatif à la présidence et vice-présidence des organes de la Commission Centrale pour la période 2006-2007.

Présidence des Comités

Période	PRE	BUD	ECO	DF	ED	RP	RV	MD	STF	TP	RN
2006/07	CH	CH	F	D	NL	F	CH	NL	B	D	Secr.

Vice-Présidence des Comités

Période	PRE	BUD	ECO	DF	ED	RP	RV	MD	STF	TP	RN
2006/07	D	D	D	CH	CH	NL	B	F	F	NL	Secr.

PROTOCOLE 3

Répartition des travaux au sein du Secrétariat

Pas de résolution

PROTOCOLE 4

Agrément de l'ERSTU comme organisation non gouvernementale agréée

Résolution

La Commission Centrale,

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

vu la demande d'agrément du 24 septembre 2004 de l'European River-Sea-Transport Union e.V. et l'engagement figurant dans cette demande de respecter les règles régissant le statut d'organisation non gouvernementale agréée,

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

- promotion du transport fluvio-maritime et amélioration de sa compétitivité ;
- harmonisation des conditions juridiques et économiques en vue de favoriser l'intégration du réseau européen des voies navigables ;
- promotion de l'amélioration de l'infrastructure des voies navigables et des ports ;
- promotion d'innovations techniques dans le domaine du transport fluvial et pluri-modal ;
- études prospectives sur l'évolution technologique, économique et sociale du transport fluvio-maritime et de l'économie portuaire ;
- amélioration de l'image de marque du transport fluvial ;

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

PROTOCOLE 5

Relations avec la Commission européenne Suivi de l'accord de coopération et état des questions d'intérêt commun

Pas de résolution

PROTOCOLE 6

Coopération avec la Commission du Danube

Pas de résolution

PROTOCOLE 7

Projet de table ronde consacrée à la navigation citerne

Résolution

La Commission Centrale,

après avoir pris connaissance des rapports du Président de son Comité économique sur les activités de celui-ci et sur les résultats de la Conférence consultative concernant les perspectives à court et moyen terme dans la navigation citerne,

consciente des implications qu'un renforcement progressif de la réglementation destinée à la protection de l'environnement et visant à réduire les conséquences d'accidents pouvant survenir en navigation intérieure pourrait entraîner et, par conséquent,

consciente de la recomposition de la flotte citerne en unités à double coque qui pourrait en résulter,

attentive aux conditions cadre permettant une évolution équilibrée du marché et des adaptations au niveau de la profession fluviale,

soucieuse de développer à ce sujet des échanges avec les catégories professionnelles intéressées,

demande à ses Comités Economique et des Matières dangereuses d'organiser une table ronde sous la forme d'une Conférence consultative au premier semestre 2006 et charge son secrétariat de la préparer de concert avec les organisations agréées impliquées,

demande également aux Comités concernés de lui faire rapport lors de la session d'automne 2006.

PROTOCOLE 8

Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR

Pas de résolution

PROTOCOLE 9

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 le 1^{er} semestre 2005 et la prospective pour l'ensemble de l'année.

Annexe

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

1^{er} semestre 2005 et prospective pour l'ensemble de l'année

I. Remarques générales

a) Situation générale

Au cours du premier semestre 2005, les volumes transportés sur le Rhin traditionnel ont progressé de 3 % et les prestations de 6,5 % par rapport au 1^{er} semestre de l'année 2004. Cette progression de l'ensemble des transports est avant tout le reflet d'un développement économique soutenu en Europe par la demande des pays d'Asie du Sud-Est. Ce sont ainsi les secteurs sidérurgique, chimique et les transports de conteneurs ont connu des taux de progression élevés. Il en a été de même pour les transports de produits pétroliers.

b) Hydraulicité

L'hydraulicité n'a au cours de cette période, pas connu de réels excès, mis à part quelques jours de crue. Ce n'est qu'au cours de l'automne qu'un certain manque d'eau s'est fait sentir. Du fait de l'absence de précipitations, le manque d'eau sur le Rhin atteint depuis quelques semaines un niveau exceptionnel, limitant fortement les capacités de transport de la navigation rhénane.

c) Prix des carburants

A l'image des fluctuations du marché du pétrole brut, le prix du carburant a continué à progresser, d'abord lentement au cours des 3 premiers mois de l'année, puis à un rythme plus soutenu dans les mois suivants. Dans l'ensemble, on peut donc constater une progression supérieure à 40 % du coût du carburant au cours des 9 premiers mois de l'année. Même si dès le mois d'octobre 2005 une légère détente des prix du gasoil a pu être observée, une baisse durable et conséquente ne se profile pas à ce jour, compte tenu de la situation sur le marché mondial du pétrole.

II. Situation de la cale sèche

a) Volumes transportés

Dans l'ensemble, les volumes transportés par la cale sèche ont stagné, les prestations ayant progressé de 3 %. Ceci s'explique par le fait que si certains secteurs ont connu un fort taux de progression, d'autres ont au contraire connu une baisse d'activité, compensant ainsi en grande partie les hausses.

Secteur agricole

On note dans ce secteur une progression nette des transports de produits agricoles et denrées alimentaires et fourrages vers l'aval. Il s'agit essentiellement de céréales, produits de la récolte précédente qui a été bonne en quantité. Parallèlement, on constate une baisse des transports de ce type de marchandises vers l'amont. De ce fait, les volumes transportés pour ce type de produits ne progressent que de l'ordre de 1 %.

Les transports d'engrais ont connu un recul de 14 % des volumes transportés.

Secteur sidérurgique

Les transports de produits métallurgiques ont progressé de près de 14 % au cours du premier semestre 2005 notamment du fait d'un accroissement des importations de certains produits semi finis. Les transports de minerais et d'autres matières premières pour l'industrie sidérurgique ont par contre, diminué de l'ordre de 4 %. Ceci s'explique par ce que le secteur industriel concerné appelle une « consolidation » de l'activité, qui s'est traduite par un taux de croissance de la demande mondiale d'acier un peu plus faible temporairement. Malgré cette situation momentanée, le niveau d'activité reste très élevé dans ce secteur et la demande mondiale d'acier devrait à nouveau croître davantage en 2006. Ceci laisse espérer un maintien de la demande de transport émanant de ce secteur au moins équivalente à celle observée au cours de cette période.

Secteur énergétique : charbon

Les transports de charbon ont poursuivi une certaine croissance avec une progression de 4,5 % en volumes au cours du premier semestre 2005 en rapport avec la conjoncture qui reste soutenue dans la sidérurgie et la consommation croissante de charbon vapeur, eu égard au prix toujours plus élevé du pétrole au cours du premier semestre 2005. Ce sont les transports de coke de charbon qui ont nettement progressé et sont à l'origine de la hausse des volumes transportés dans ce secteur. Cette tendance devrait se poursuivre au moins jusqu'à la fin de l'année 2005.

Sables, graviers, pierres, terre et matériaux de construction

Malgré un redémarrage conjoncturel dans le secteur du bâtiment en Allemagne, on note un recul des transports de matériaux de construction de l'ordre de 4,5 % sur le Rhin traditionnel. Plus en détail, on constate une baisse de l'ordre de 12 % des transports de sables et graviers vers l'aval. Ceci s'explique par la poursuite de la tendance structurelle qui consiste à délaissier les sites d'extraction du Rhin supérieur qui s'épuisent au profit de sites près de la Mer du Nord. A côté de cela, les transports de ciment ont progressé de 10 %. On peut y voir les premiers effets d'une légère reprise du secteur du bâtiment en Allemagne.

b) Niveau des frets

Les frets ont évolué à un niveau moyen avec des écarts très liés à l'hydraulicité, dans un contexte où la demande était soutenue dans la plupart des secteurs. On note que c'est vers la fin du mois d'avril que le niveau le plus bas de l'année a été atteint et que depuis la tendance a été orientée à la hausse.

c) Transports par conteneurs

Les transports de produits conteneurisés ont progressé de l'ordre de 7 % sur le Rhin traditionnel. Les conteneurs vides ont progressé de l'ordre de 5 % et les conteneurs chargés de près de 8 %. Au niveau des ports maritimes, l'activité dans ce secteur a poursuivi sa progression. Du fait de l'hydraulicité ne permettant qu'un chargement très partiel des bateaux, n'atteignant parfois que 20 % de leur capacité normale, un manque de cale est apparu depuis quelques semaines sur le Rhin. On note également un manque de conteneurs vides sur le marché.

III. Situation dans le secteur de la cale citerne

a) Volumes transportés

On a pu assister à une forte augmentation des volumes transportés et des prestations dans les deux secteurs industriels clients de la cale citerne.

Produits pétroliers

Les volumes de produits pétroliers transportés ont progressé de près de 12 % par rapport à la même période de l'année précédente cependant caractérisée par une demande de transport faible. Le niveau d'activité sur ce marché peut s'expliquer d'une part, par une situation qui dure depuis plus d'un an et dans laquelle les consommateurs maintiennent leurs stocks à des niveaux très bas, dans l'attente d'opportunités d'achat en ne réalisant ainsi que les achats strictement nécessaires. La demande de transport s'est quelque peu animée cet automne avec les achats d'approvisionnement en fuel pour l'hiver. Dès le milieu du mois de novembre, le Rhin a atteint des niveaux si bas que certaines portions du fleuve ne peuvent plus être pratiquées par les bateaux citernes à double coque.

Secteur chimique

Dans ce secteur, les volumes transportés ont également progressé de plus de 11 %, soutenus par la croissance conjoncturelle au niveau mondial dans ce secteur industriel. Cependant, le secteur chimique est cyclique si bien que la poursuite de la croissance dans ce secteur, à un tel rythme n'est pas assurée pour les mois à venir, d'autant plus qu'un léger ralentissement de la croissance économique en Asie du Sud a pu être perçu.

b) Niveau des frets

Si le premier semestre 2005 a été marqué par une tendance des frets à la baisse, l'arrivée de l'automne avec ses approvisionnements saisonniers mais surtout le manque de cale lié à l'hydraulicité ont entraîné une forte hausse des frets traditionnellement fluctuants dans ce secteur.

IV. Evolution de l'offre de cale

Les chiffres démontrent que si le rythme des nouvelles constructions mises sur le marché pour la cale sèche semble moins soutenu, on ne peut en dire de même pour le domaine de la cale citerne.

En effet, les capacités nouvelles mises sur le marché sont toujours trop importantes par rapport aux perspectives d'évolution de ce secteur. Elles s'ajoutent à celles déjà mises sur le marché au cours des 3 dernières années et il s'agit exclusivement d'unités modernes à forte productivité de par leur mode d'exploitation.

De ce fait, à relativement court terme notamment lorsque l'hydraulicité permettra un chargement à pleine capacité, les premiers signes de surcapacité risquent de faire leur apparition dans ce secteur.

V. Conclusions et perspectives

Au niveau de la demande de transport, on a pu observer au cours du premier semestre 2005 sur le Rhin traditionnel, un accroissement parfois supérieur à 10 % des transports de marchandises dans un certain nombre de secteurs industriels, clients traditionnels de la navigation intérieure. A ce titre, l'évolution de la demande de transport reflète parfaitement le niveau d'activité économique en Europe de l'Ouest, toujours soutenu par la demande mondiale.

La progression des volumes transportés a pu se faire dans des conditions d'hydraulicité moyennes au cours du premier semestre 2005. Au cours de l'automne le manque d'eau dans le Rhin a entraîné une forte hausse des frets dans tous les secteurs. Cependant, cette hausse des frets est pour l'exploitant à mettre en parallèle avec une capacité de chargement très réduite du bateau.

Tel est particulièrement le cas pour la cale citerne où les unités à double coque ne peuvent plus circuler sur certaines portions du Rhin. Cette situation qui n'est pas sans rappeler celle de l'été 2003, tend à démontrer l'utilité des unités dotées de coque simple au sein de la flotte rhénane.

Les transports de produits conteneurisés ont eux aussi poursuivi leur développement sur le Rhin au cours du premier semestre 2005, à un rythme de progression un peu inférieur à celui observable un an plus tôt. L'activité est restée soutenue dans les ports maritimes où les problèmes d'engorgement au niveau des interfaces entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure ont néanmoins pu être atténués grâce aux efforts fournis conjointement par les ports en terme d'infrastructure et d'effectifs et par la navigation intérieure au niveau de son fonctionnement. Ce secteur souffre actuellement du manque d'eau qui occasionne certes une forte hausse des frets, mais limite également la capacité de transport, empêchant temporairement ce secteur de faire face à la demande de transport.

Le rythme des mises sur le marché de nouvelles unités s'est ralenti pour la cale sèche, mais demeure élevé pour la cale citerne. L'accumulation de cale nouvelle, à productivité élevée qui s'additionne depuis la fin de la règle « vieux pour neuf » crée à nouveau les conditions d'émergence d'une surcapacité structurelle dans la cale citerne, compte tenu de l'absence de perspectives de croissance de la demande de transport dans les secteurs concernés à moyen terme et le fait que parallèlement peu d'unités anciennes quittent le marché dans les conditions actuelles.

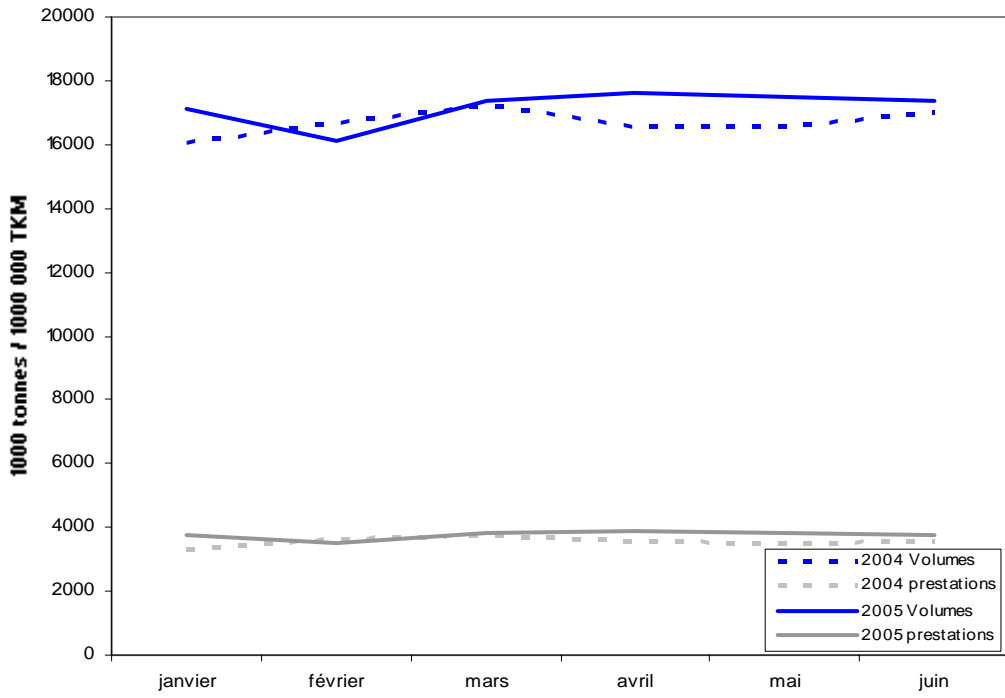
Evolution du trafic rhénan traditionnel (semestriel)

1er semestre 2005	Total		Aval		Amont	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Produits agricoles	3920	1093	3322	969	598	124
1 Denrées alimentaires, fourrages	5965	1469	2387	498	3578	970
2 Combustibles minéraux solides	14093	3149	351	34	13742	3115
3 Produits pétroliers	16897	4462	4083	893	12814	3568
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	17796	2245	1080	183	16716	2062
5 Produits métallurgiques	6494	1274	3356	613	3139	661
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	19409	3735	14449	2829	4959	906
7 Engrais	2198	614	897	232	1302	382
8 Produits chimiques	8476	1796	3525	586	4951	1210
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	9894	3122	6415	1983	3479	1139
99 dont Transactions spéciales	9269	2981	5922	1864	3348	1117
Total	105142	22959	39865	8820	65278	14137

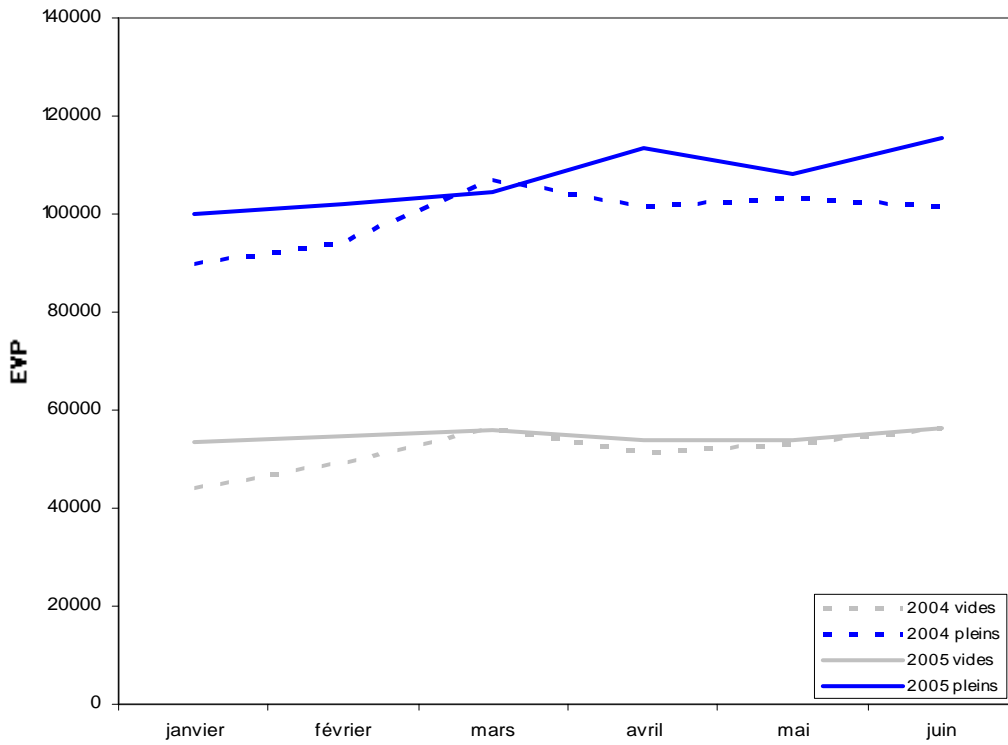
1er semestre 2004	Total		Aval		Amont	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Produits agricoles	3914	837	2399	553	1515	284
1 Denrées alimentaires, fourrages	5844	1321	2239	405	3606	915
2 Combustibles minéraux solides	13490	2765	683	54	12807	2712
3 Produits pétroliers	15107	3878	3362	690	11745	3189
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	18520	2257	1120	190	17402	2068
5 Produits métallurgiques	5705	1183	3327	576	2378	607
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	20328	4107	15256	3114	5072	993
7 Engrais	2562	706	910	250	1652	455
8 Produits chimiques	7601	1610	3080	486	4522	1124
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	8996	2899	5884	1841	3111	1059
99 dont Transactions spéciales	8358	2760	5387	1723	2971	1038
Total	102067	21563	38260	8159	63810	13406

Evolution en comparaison avec le 1er semestre de 2004 (en %)						
0 Produits agricoles	0,15	30,59	38,47	75,23	-60,53	-56,34
1 Denrées alimentaires, fourrages	2,07	11,20	6,61	22,96	-0,78	6,01
2 Combustibles minéraux solides	4,47	13,89	-48,61	-37,04	7,30	14,86
3 Produits pétroliers	11,85	15,06	21,45	29,42	9,10	11,88
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	-3,91	-0,53	-3,57	-3,68	-3,94	-0,29
5 Produits métallurgiques	13,83	7,69	0,87	6,42	32,00	8,90
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	-4,52	-9,06	-5,29	-9,15	-2,23	-8,76
7 Engrais	-14,21	-13,03	-1,43	-7,20	-21,19	-16,04
8 Produits chimiques	11,51	11,55	14,45	20,58	9,49	7,65
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	9,98	7,69	9,02	7,71	11,83	7,55
99 dont Transactions spéciales	10,90	8,01	9,93	8,18	12,69	7,61
Total	3,01	6,47	4,19	8,10	2,30	5,45

Evolution des volumes transportés et des prestations fournies sur le Rhin

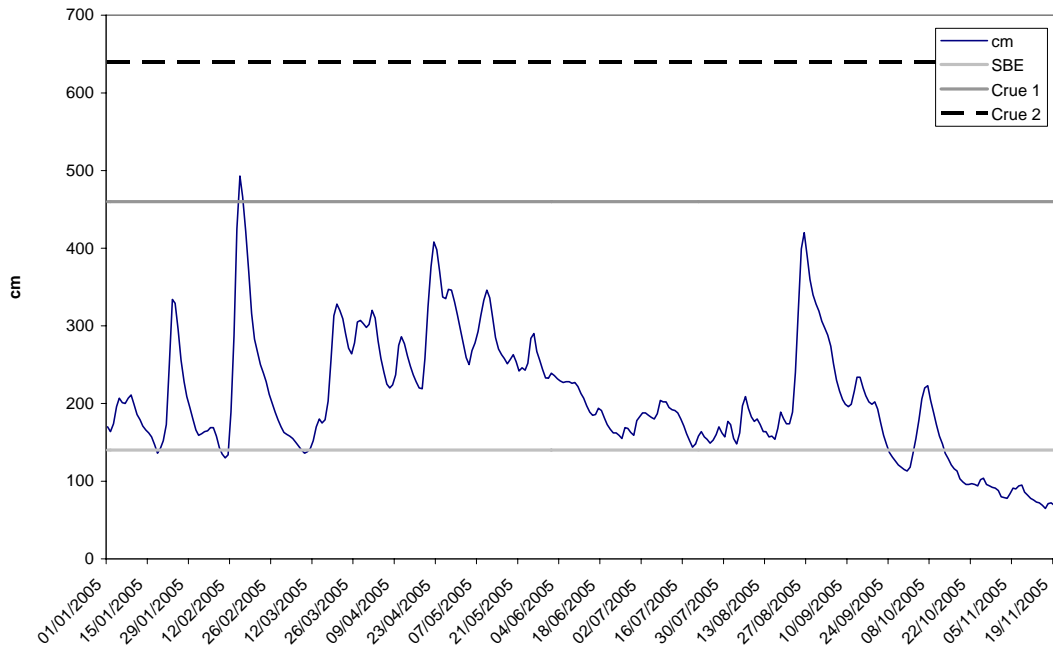


Evolution mensuelle des transports par conteneurs sur le Rhin

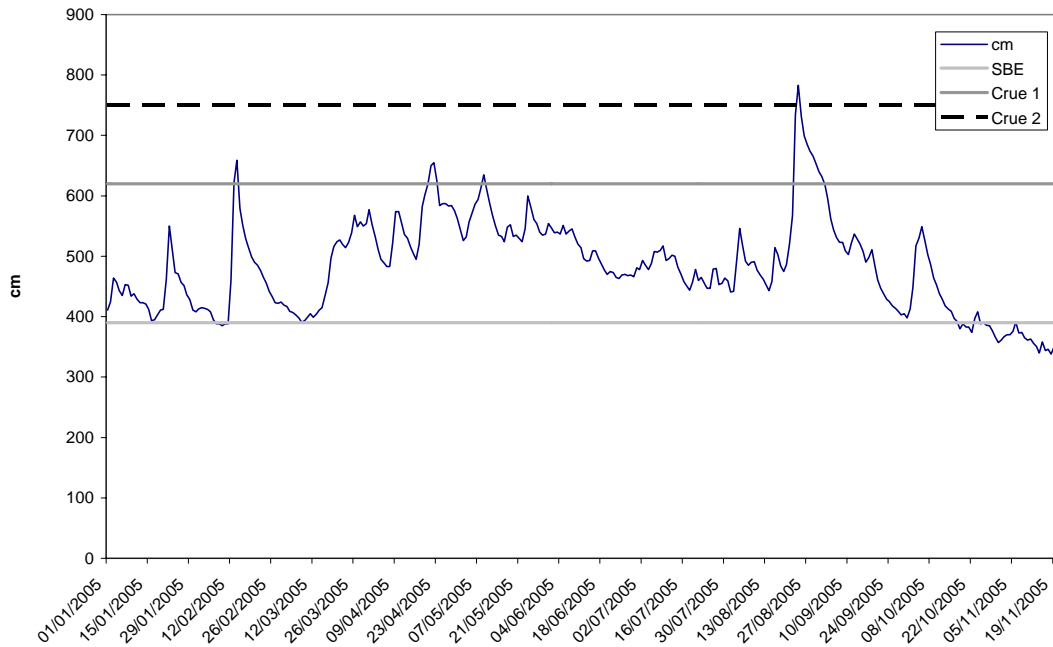


Hydraulicité sur le Rhin

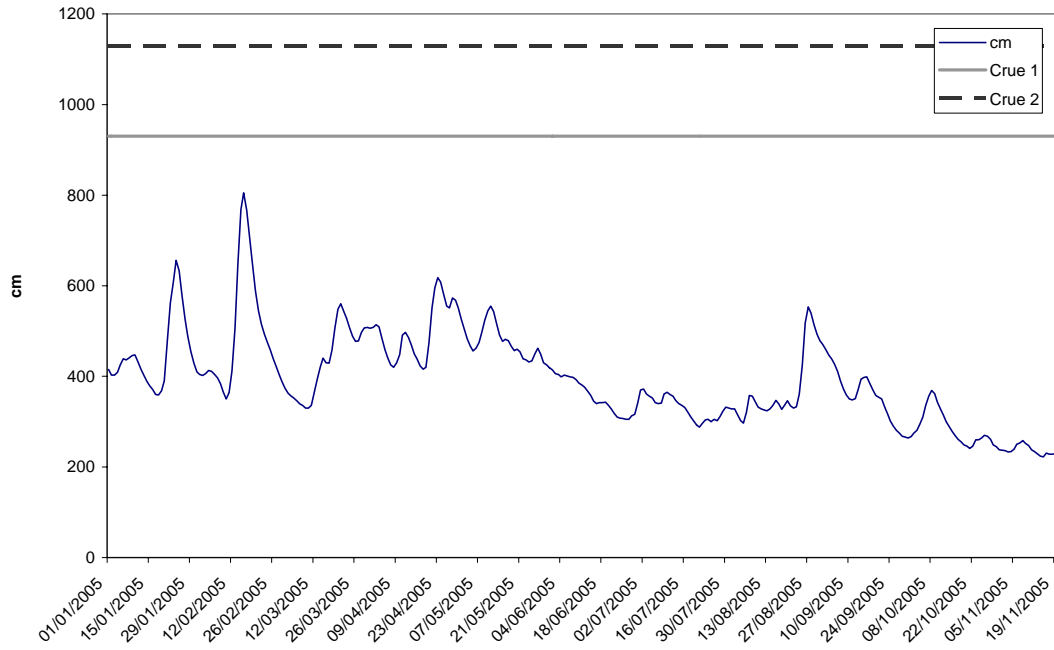
Niveaux d'eau à Kaub



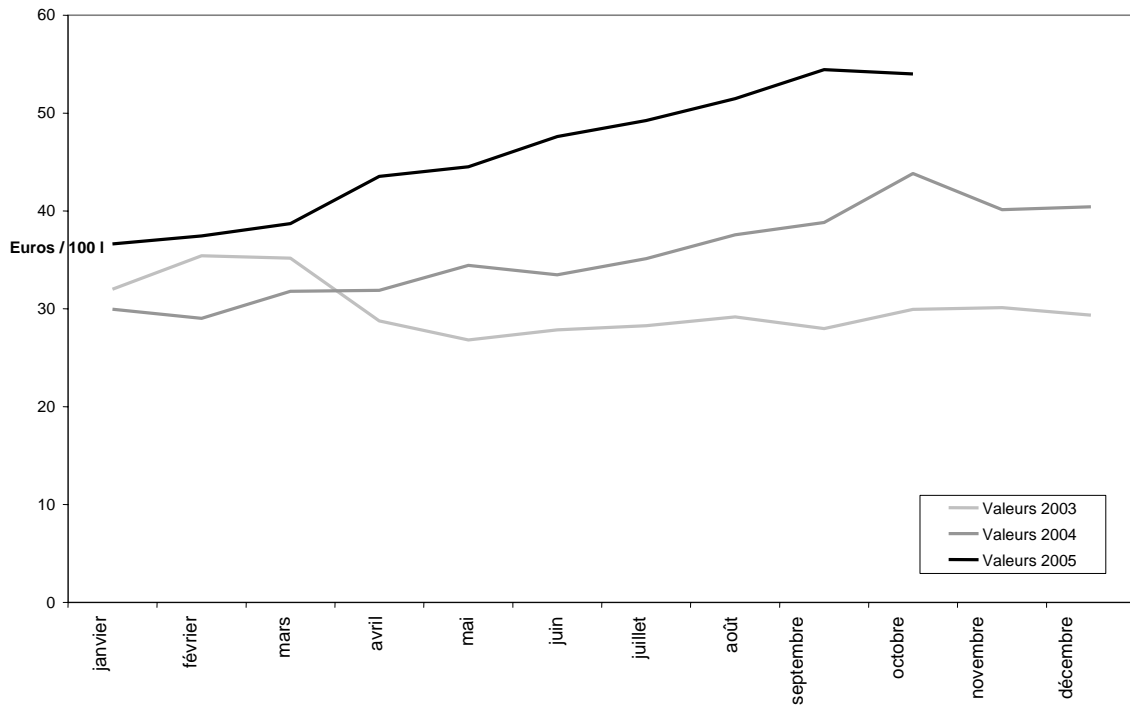
Hydraulicité à Maxau



Hydraulicité à Ruhrort



Evolution des prix du gasoil



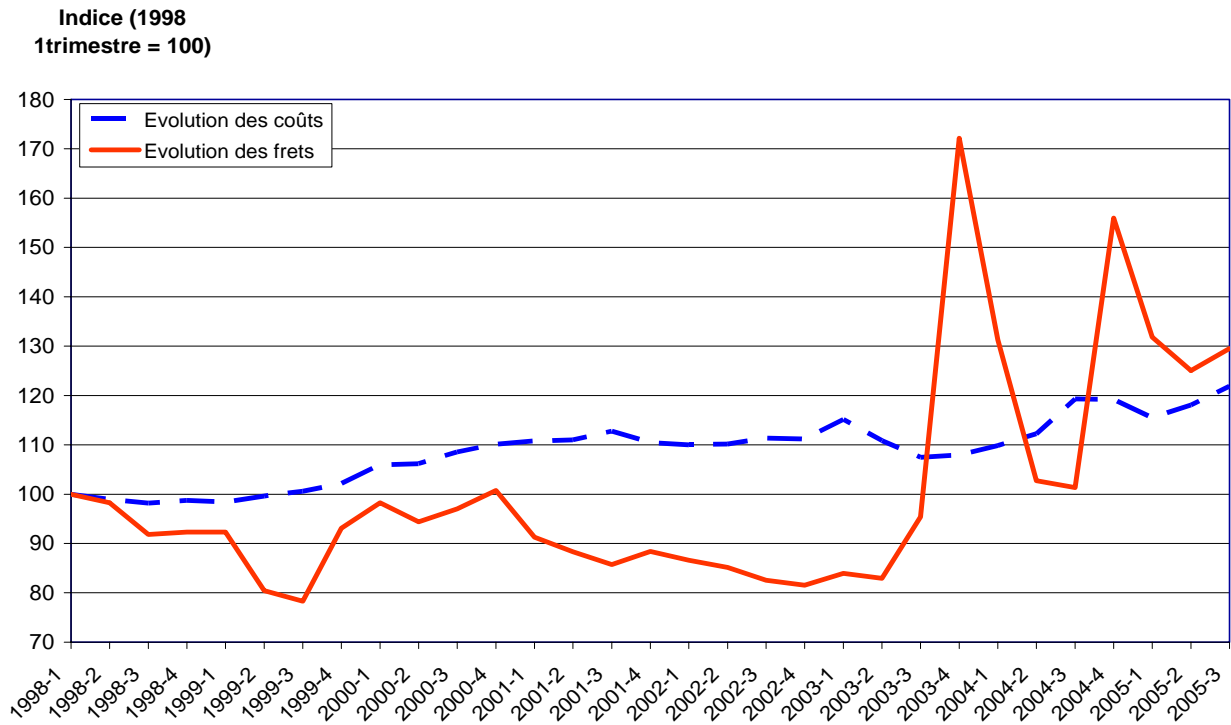
Cale nouvelle mise sur le marché

Type de bateau	2002			2003			2004		
	nombre	tonnage	KW	nombre	tonnage	KW	nombre	tonnage	KW
automoteurs	45	113114	56138	34	89676	41894	28	71326	34400
barges	29	37180		28	78156		14	23636	
total	74	150294	56138	62	167832	41894	42	94962	34400
aut.citerne	22	65548	30547	45	131455	50332	54	139718	61236
barge citerne	2	178		1	1800		3	2427	
total	24	65726	30547	46	133255	50332	57	142145	61236
pousseurs	2		1276	0		0	1		992
remorqueurs	3		11670	1		279	1		177
total	5		12946	1		279	2		1169
		passagers			passagers			passagers	
Bat. Croisière	17		13251	10		7238	5		4021
Bat. Excursion	9		4834	1		1566	1		662
total	26		18085	11		8804	6		4683

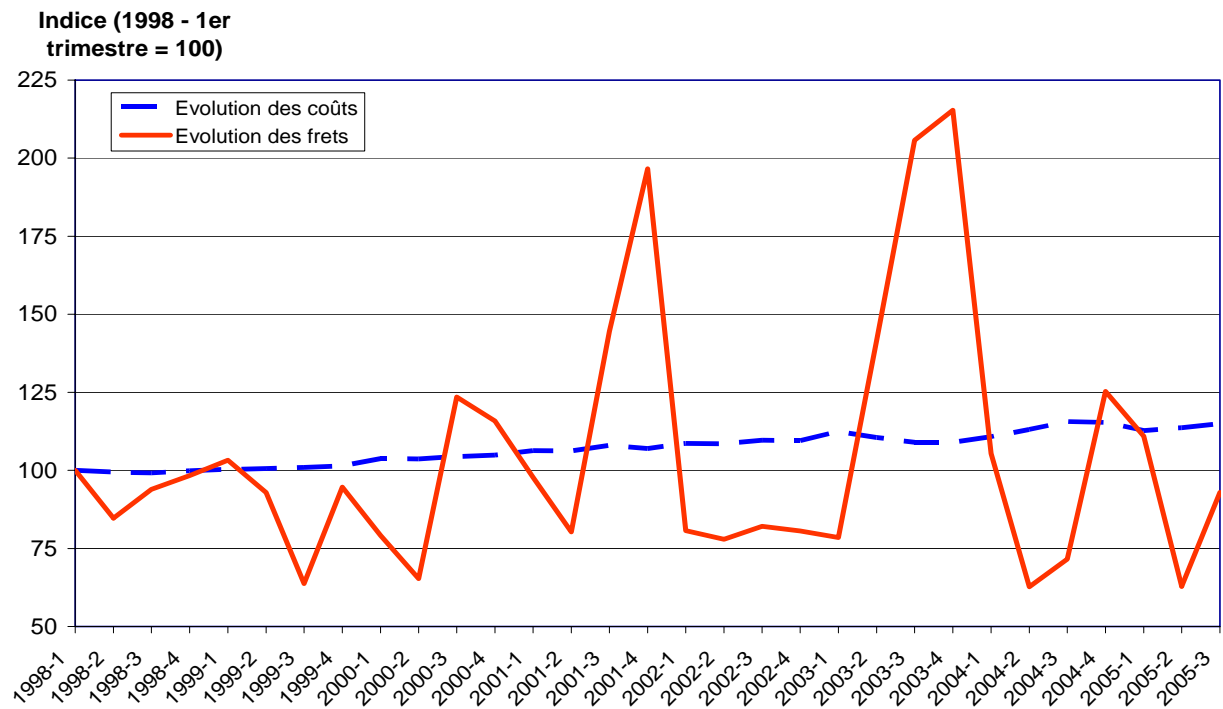
Type de bateau	2005 (11 mois)			total 2002 - 2005		
	nombre	tonnage	KW	nombre	tonnage	KW
automoteurs	5	11286	5047	112	285402	137479
barges	4	2781		75	141753	
total	9	14067	5047	187	427155	137479
aut.citerne	29	75881	29665	150	412602	171780
barge citerne	1			7	4405	
total	30	75881	29665	157	417007	171780
pousseurs	0		0	3	0	2268
remorqueurs	1		129	6	0	12255
total	1		129	9		14523
		passagers				
Bat. Croisière	0		0	32		24510
Bat. Excursion	3	550	1904	14	550	
total	3		1904	46		24510

Source : IVR

Evolution des frets Cale sèche (source NEA)



Cale citerne (source NEA)



PROTOCOLE 10

Observation du marché

Pas de résolution

PROTOCOLE 11

Renouvellement du pont ferroviaire franchissant le Rhin entre Strasbourg et Kehl (p.k. 293,694)

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, le renouvellement du pont ferroviaire franchissant le Rhin entre Strasbourg et Kehl.

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

Annexe

Annexe au protocole 11

Rapport du Comité technique permanent relatif au renouvellement du pont ferroviaire franchissant le Rhin entre Strasbourg et Kehl

1. Nature du pont :

L'ouvrage de support principal est constitué par un pont de charpentes d'acier en deux champs présentant des distances d'appui d'environ 107 m (côté droit du Rhin) et 131 m (côté gauche du Rhin). La hauteur perpendiculaire est constante à 12,20 m.

2. Localité / ville la plus proche : Strasbourg (F), Kehl (D)

3. P.k. : 293,694

4. Nature des travaux : Renouvellement du pont ferroviaire franchissant le Rhin

5. Largeur des eaux navigables : entre les rives : 240 m

6. Largeur du chenal navigable : env. 92 m (côté droit du Rhin, vers l'aval)
env. 60 m (côté gauche du Rhin, vers l'amont)

A. Description générale

La configuration retenue pour les piles du pont rend inutile tout autre dispositif de protection contre les collisions de bateaux.

7. Nombre des piles sur le fleuve : 1 pile (comme le Pont de l'Europe)

8. Nombre de piles dans le chenal navigable / eaux navigables : 1 pile

9. Largeur de la superstructure au milieu du chenal navigable : 11,58 m + 2 x 0,75 m pour les passerelles de service

10. Distance de l'ouvrage le plus proche : Pont de l'Europe (en amont), env. 219 m

B. Gabarit de l'espace libre pour la navigation

Les indications relatives à la hauteur sont basées sur NN (nouveau).

11. Point le plus bas de la superstructure : 144,28 au-dessus de NN

12. HSW/HBW/HWS (NAP / NN + m)
PHEN = 137,28 m au-dessus de NN

13. Tirant d'air : 7,00 m

14. Largeur minimum disponible en permanence à cette hauteur :
env. 92 m (côté droit du Rhin, vers l'aval) ; env. 60 m (côté gauche, vers l'amont)

C. Prise en compte de la navigation au radar

15. Appréciation des experts / autorités / instituts :
Le projet a fait l'objet d'une concertation préliminaire avec M. Haberkamp, du service compétent de l'administration de l'eau et de la navigation pour les techniques de transport.
16. Mesures destinées à éviter les perturbations par des faux échos :
les faces des charpentes sont inclinées vers l'intérieur de 5°.
17. Configuration du pont : charpente
18. Matériel de construction prévu : acier

D. Panneaux de signalisation pour la navigation

19. Signalisation destinée à la navigation montante et avalante conformément à l'annexe 7 du RPNR.

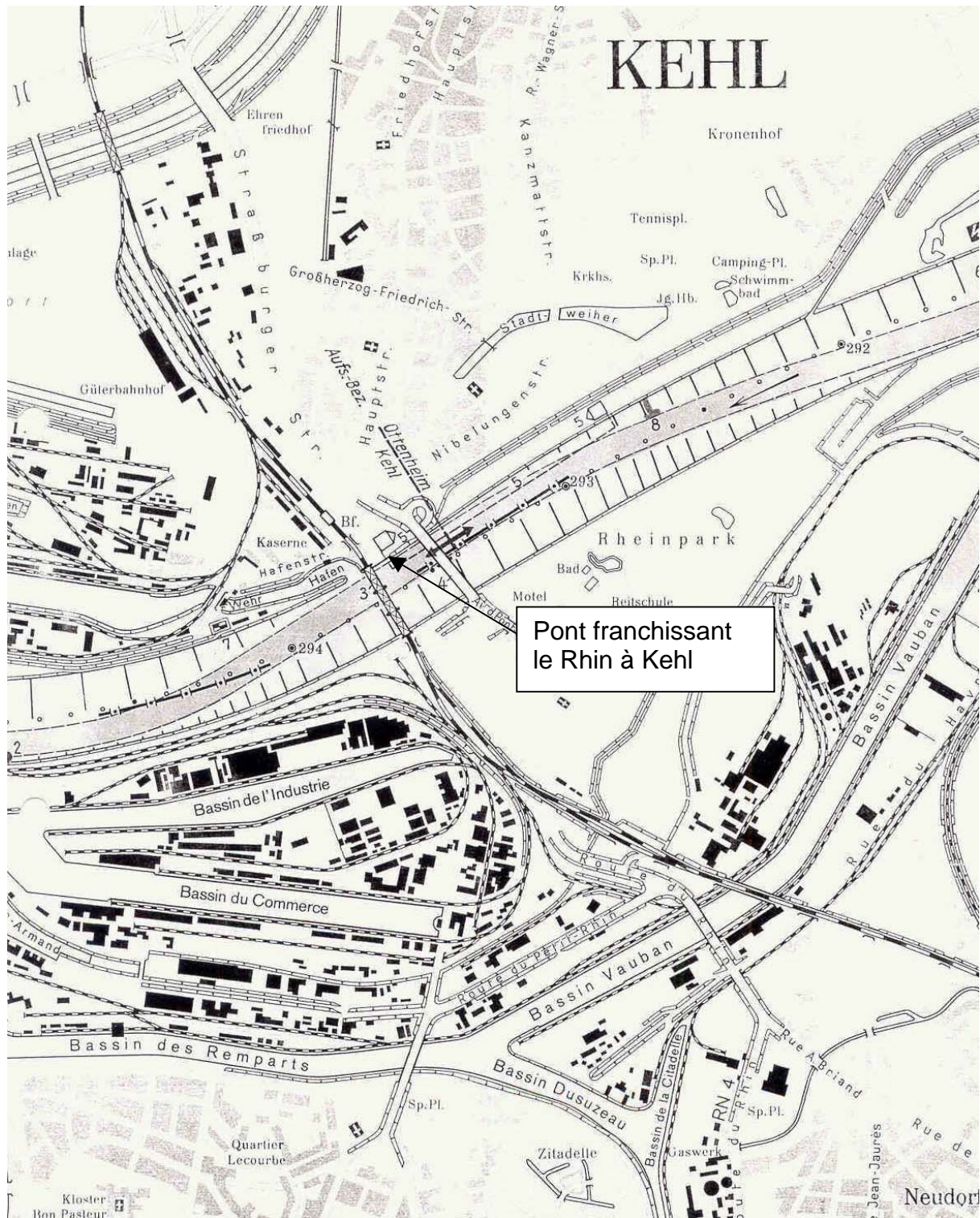
E. Informations relatives au déroulement des travaux

20. Type de montage :
La construction de la nouvelle pile sera assurée depuis un ponton. La superstructure en acier sera assemblée en plusieurs sections sur la rive gauche du Rhin et sera installée par étapes en prenant appui sur les piles existantes.
21. Restriction du gabarit de l'espace libre et durée de la restriction :
Durant la construction de la pile, la navigation vers l'amont et vers l'aval empruntera durant env. 6 mois la passe précédemment réservée à la navigation vers l'aval. L'installation de la superstructure n'entravera pas la navigation. Des interruptions temporaires de la navigation sont prévues pour le démontage de la superstructure actuelle au moyen d'engins flottants.
22. Durée prévue de l'interruption de la navigation :
Le démontage des sections de la superstructure actuelle nécessitera une interruption complète de la navigation d'environ 1 journée.

Appendices :

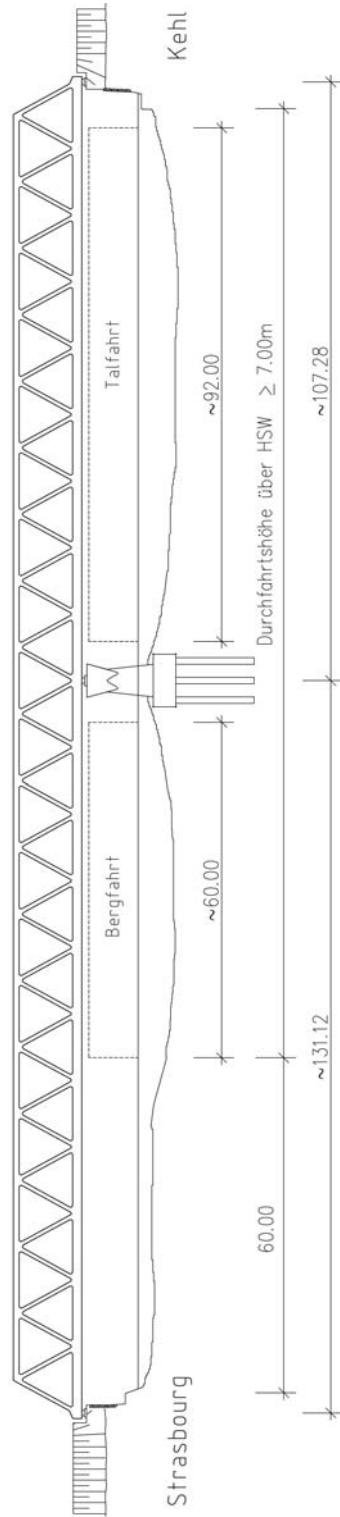
Plan : Plan de situation	échelle non respectée	
Plan : Projection, plan horizontal	M 1:500	Etat : juillet 2005
Plan : Section	M 1:100	Etat : juillet 2005
Plan : Piles	M 1:100	Etat : juillet 2005
Plan : Montage	M 1:500	Etat : juillet 2005

Plan de situation

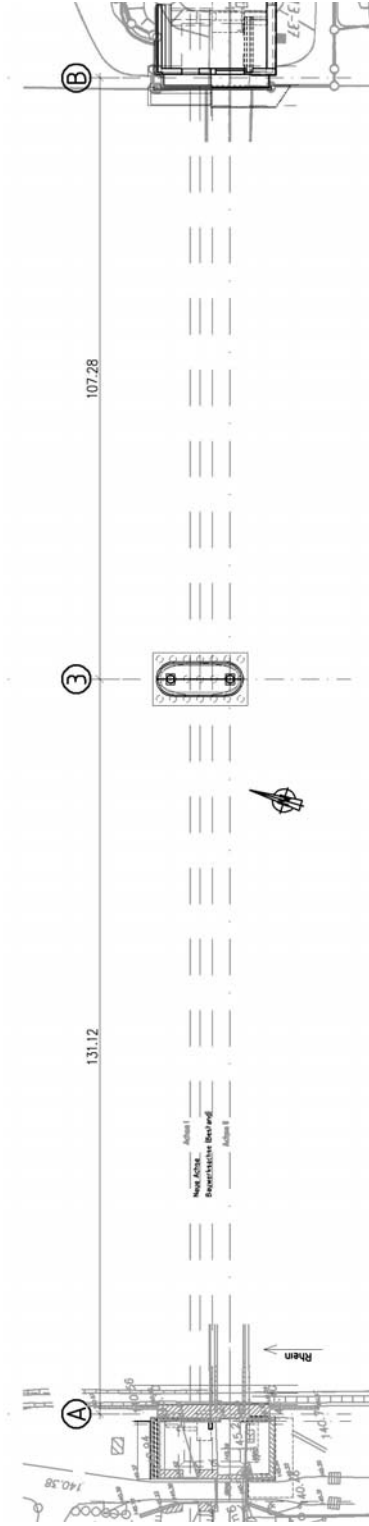


Bergfahrt = vers l'amont
Talfahrt = vers l'aval
Durchfahrtsöhe über HSW = Tirant d'air au-dessus des PHEN

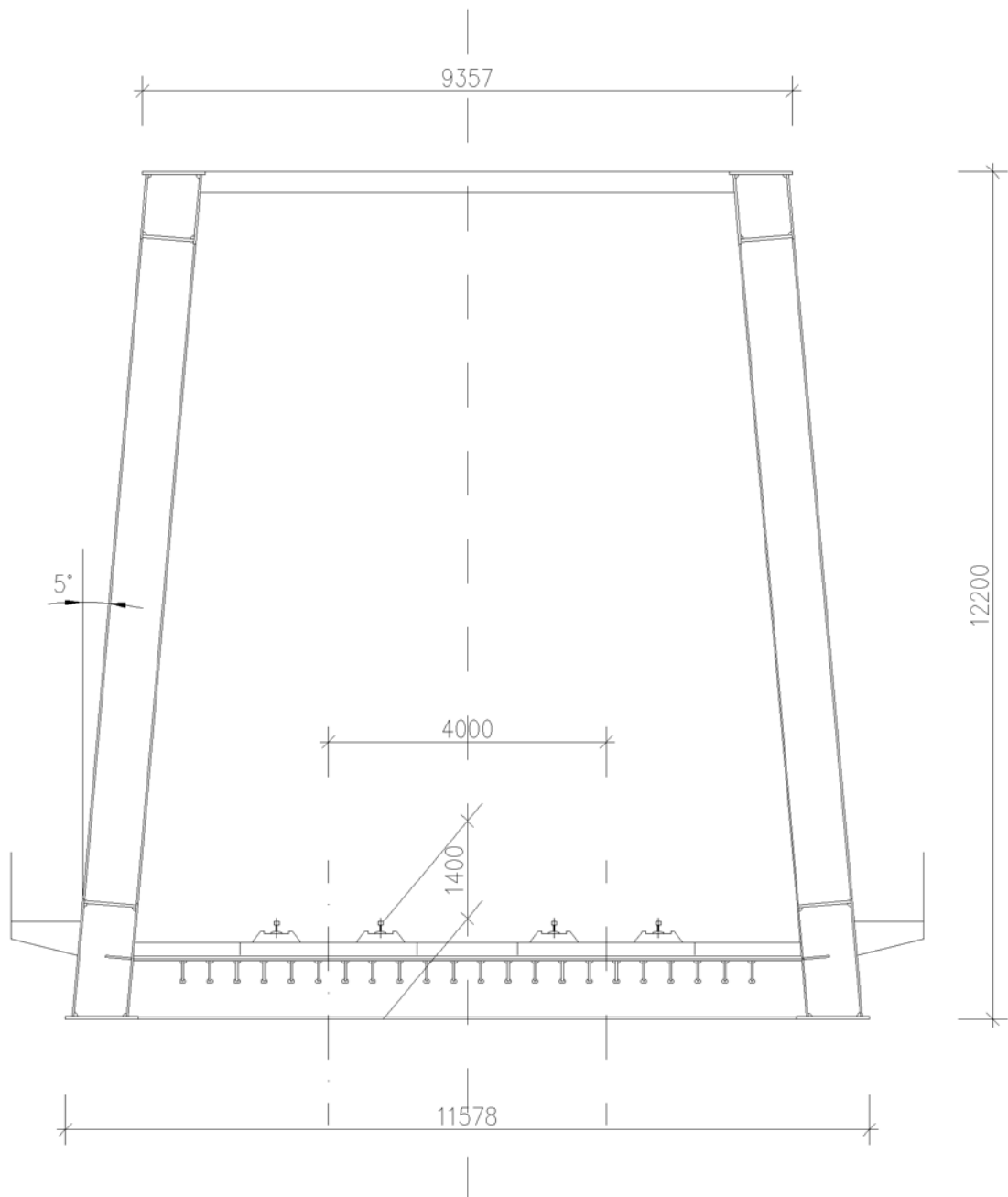
Vue M 1:500 (Echelle d'origine, avec réduction) Les indications relatives à la hauteur sont basées sur NN (nouveau).



Plan horizontal M 1:500 (Echelle d'origine, avec réduction)



Section M 1:100

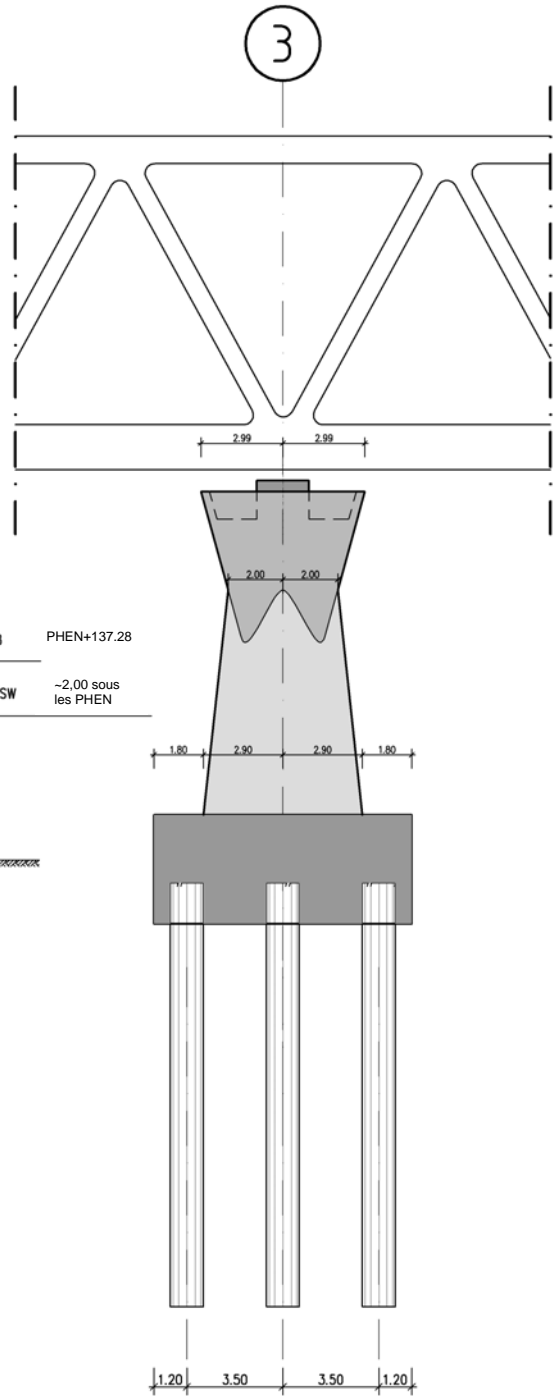
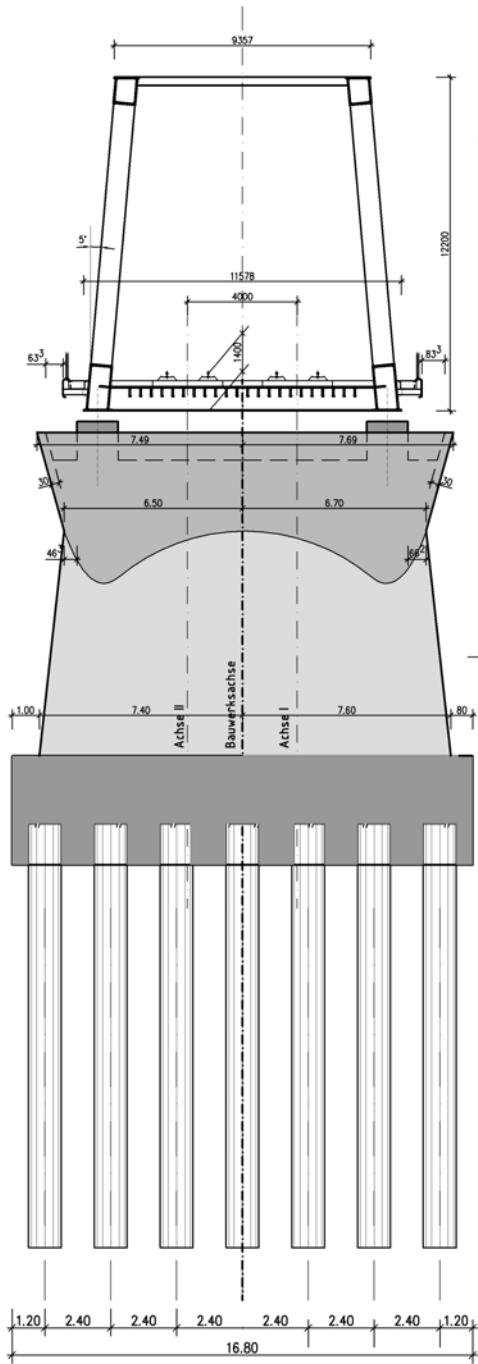


Vue depuis Kehl Pile NOUVELLE M 1:100

Vue transversale Pile NOUVELLE M 1:100

Ansicht von Kehl Pfeiler NEU M 1:100

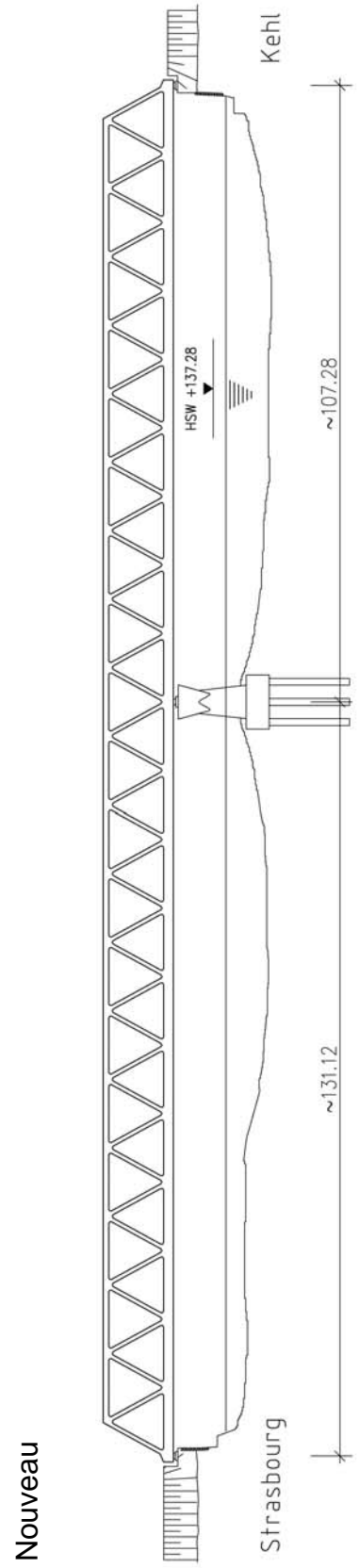
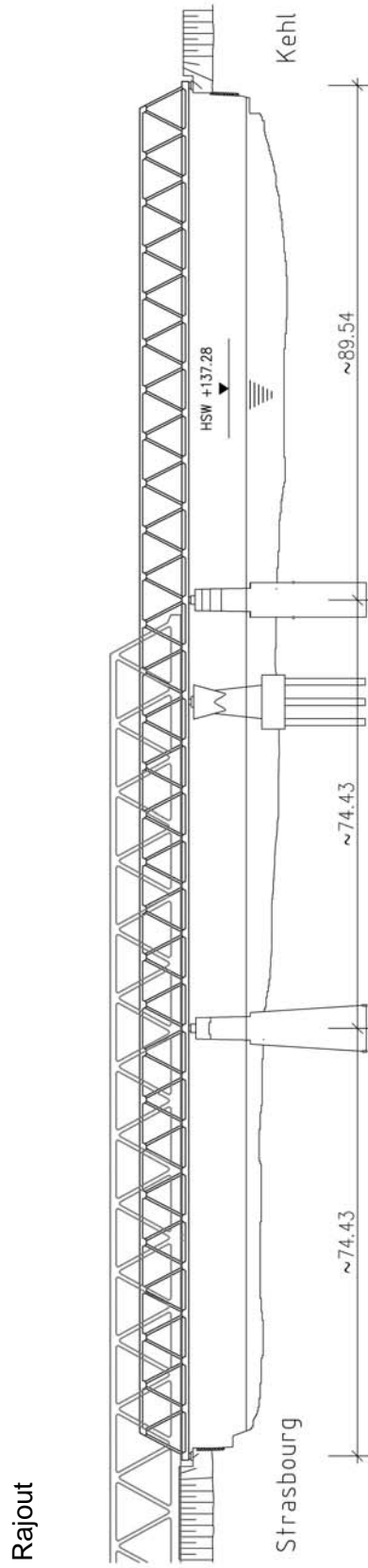
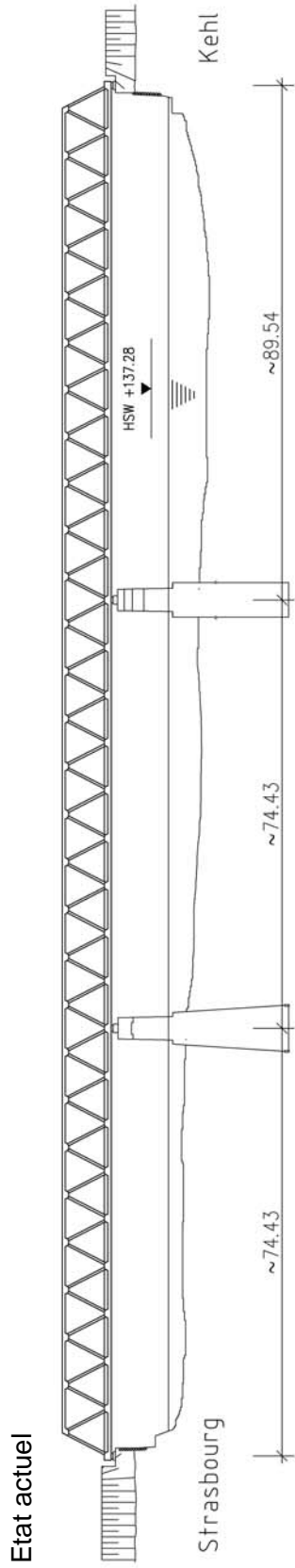
Querschnitt Pfeiler NEU M 1:100



Achse = Axe
Bauwerksachse = Axe de l'ouvrage

Les indications relatives à la hauteur sont basées sur NN (nouveau)

HSW = PHEN



PROTOCOLE 12

Mise en œuvre de la directive 2000/60/CE (Directive cadre relative à l'eau)

Résolution

La Commission Centrale,

se référant à sa résolution 2004-I-11,

prend acte du rapport ci-annexé de son Comité Technique Permanent,

constate avec satisfaction que l'Union européenne, dans le cadre de la stratégie commune de mise en œuvre de la directive cadre relative à l'eau (Common Implementation Strategy) et la Commission Internationale pour la Protection du Rhin (CIPR) / le comité de coordination Rhin, souhaite associer davantage le secteur de la navigation intérieure à cette mise en œuvre,

estime nécessaire que la CCNR et ses Etats membres fassent un usage plus intensif de ces modalités de coopération proposées par la Commission européenne et la CIPR,

invite son Secrétariat à examiner avec le Secrétariat de la CIPR la possibilité d'organiser une réunion commune au 1^{er} semestre 2006 sur l'intégration des objectifs du développement de la navigation intérieure et de la mise en œuvre de la directive cadre-eau,

invite ses Etats membres qui sont également membres de la Communauté européenne à mandater des représentants de leurs administrations du transport dans le cadre de la stratégie commune de mise en œuvre et de participer au comité d'orientation chargé des questions hydromorphologiques afin d'assurer, lors du traitement de ces questions, la connaissance et la prise en compte des conditions nécessaires pour une navigation rhénane et intérieure respectueuse de l'environnement,

renouvelle son souhait que la Commission Centrale soit représentée auprès du groupe de coordination stratégique et appuie les demandes faites en ce sens par son Secrétaire Général,

invite les délégations concernées fournir aussi à l'avenir au Comité Technique Permanent toutes les informations utiles relatives à l'incidence que pourrait avoir la mise en œuvre de cette directive sur le Rhin et sur la navigation intérieure.

Annexe

Annexe au protocole 12

**Mise en œuvre de la directive 2000/60/CE (Directive cadre relative à l'eau - DCE)
- Rapport du Comité Technique Permanent
de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin-**

L'état des lieux prévu à l'article 5 de la Directive cadre relative à l'eau est globalement achevé. Les Etats membres ont présenté leurs rapports correspondants à la Commission européenne. L'état des lieux concernant le bassin du Rhin reflète clairement les principales utilisations et leurs effets sur le Rhin. Les travaux préliminaires ont été entamés pour la réalisation des plans de gestion et la définition des mesures qui auront également une incidence sur le Rhin en tant que voie navigable. Ceci justifie le présent rapport à l'assemblée plénière, présenté en application de la résolution 2004-I-11 de la CCNR.

1. Analyse de l'état des lieux concernant la navigation intérieure

L'état des lieux attribue les principaux effets négatifs au déversement de certaines matières et aux conséquences des modifications morphologiques. Les premiers des effets négatifs susmentionnés ne sont guère voire pas du tout imputables à la navigation intérieure.

Le contraire est constaté pour les effets hydro-morphologiques. Les aménagements pour la navigation intérieure sont considérés comme étant le principal facteur négatif sur un secteur important du fleuve.

Le classement du Rhin, qui est déterminant pour la définition des objectifs de qualité, devra faire l'objet de vérifications. Toutefois, le Rhin navigable et ses principales voies affluentes ont été identifiés comme étant des candidats au classement en masses d'eau fortement modifiées ou artificielles *heavily modified or artificial water bodies*.

L'état des lieux constitue une appréciation provisoire des éventuelles futures questions à examiner en liaison avec l'exploitation, l'un des quatre principaux aspects mentionnés étant la mise en conformité des utilisations faites des eaux (navigation, production d'énergie, prévention des crues et autres) avec les objectifs écologiques de la Directive cadre relative à l'eau. Une analyse détaillée de l'état des lieux est annexée au présent rapport.

Les directeurs de l'eau de l'UE qui définissent la stratégie communautaire pour la mise en œuvre de la DCE (Common Implementation Strategy – CIS) ont indiqué que le principal impact sur les eaux de surface résulte des modifications hydro-morphologiques, la navigation intérieure étant mentionnée comme l'un des quatre facteurs déterminants.

2. Prise en compte de la navigation intérieure lors de la mise en œuvre de la Directive cadre relative à l'eau

Une concertation entre les administrations des voies navigables et des administrations de l'environnement est assurée dans les Etats membres de la CCNR qui doivent mettre en œuvre la DCE.

A ce jour, la CCNR a essentiellement pu intervenir dans le cadre de l'analyse économique réalisée dans le cadre de la DCE, ses contributions ayant été prises en compte partiellement dans l'état des lieux. La section concernée *Navigation et transport* de l'état des lieux indique à cet égard que : "Pour la présentation de la situation du transport sur le Rhin, de la structure de la flotte intérieure et de la répartition des automoteurs exploités sur le Rhin en fonction du port en lourd, il est renvoyé à la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin". En outre, il est indiqué que : "La CCNR* a établi une liste détaillée d'indicateurs pour la présentation de l'importance économique de la navigation. Cette liste pourrait être prise en compte pour la suite des travaux." Le Secrétariat de la CCNR a également fourni des informations relatives à d'autres thèmes.

* Document préparé par le Groupe de travail technique permanent de la CCNR

3. Etapes suivantes de la mise en œuvre de la DCE

Après l'état des lieux sont prévues les étapes suivantes de mise en œuvre :

- établissement de programmes de surveillance (monitoring) d'ici 2006,
- établissement de plans de gestion d'ici 2009,
- présentation d'ici mi-2006 d'un document comportant les premières propositions,
- mise en œuvre de programmes de mesures d'ici 2012,
- aboutissement des objectifs de qualité d'ici 2015.

4. Risques potentiels pour la navigation en liaison avec la poursuite de la mise en œuvre de la Directive cadre relative à l'eau

Dans le cadre de la mise en œuvre de la DCE, les autorités compétentes nationales ne mettent pas en question l'activité de navigation. Les représentants du monde politique soulignent l'importance économique des différentes utilisations faites du Rhin ainsi que, de manière générale, les avantages écologiques de la navigation intérieure.

D'importantes dispositions de la DCE devront faire l'objet de précisions. En coopération étroite avec la Direction générale Environnement de la Commission européenne, des groupes d'experts internationaux définissent des orientations qui devront être prises en compte par les administrations nationales compétentes lors de la mise en œuvre de la DCE. Les administrations de la navigation et les organisations professionnelles n'étaient pas représentées à ce jour au sein de ces groupes. De même, la Direction générale Transport et Energie énergie de la Commission européenne n'est réellement associée à ce processus que depuis le mois d'octobre de cette année.

Sur le plan pratique, le principal élément à examiner dans le cadre de la mise en œuvre de la DCE sera celui des plans de gestion à élaborer, lesquels contiennent les mesures à prendre pour atteindre les objectifs de ladite Directive. Il est probable que la DCE rende plus difficile l'entretien et le développement de la navigation intérieure, sans pour autant les rendre impossibles.

Des organisations qui coopèrent avec la CCNR, par exemple l'AIPCN, l'UENF et EFIP redoutent que la mise en œuvre de la DCE ait une incidence négative sur le développement de la navigation intérieure, notamment s'il s'avère impossible d'y intégrer des objectifs relevant de la politique du transport, d'aboutir à une gestion active des sédiments tenant compte des intérêts de la navigation ou de définir pour les eaux fortement modifiées des objectifs de qualité qui soient flexibles.

5. Rôle de la CCNR en liaison avec la mise en œuvre de la DCE

Déjà dans l'Acte de Mannheim, les Etats membres se sont engagés "à mettre et à entretenir en bon état" le chenal du Rhin et les installations qui en font partie. Il en résulte que les Etats membres de la CCNR se sont toujours concertés sur les mesures à prendre pour satisfaire à cette obligation d'aménager le Rhin en tant que voie navigable. A cet effet, la CCNR a créé ultérieurement son Comité technique permanent. Ceci justifie que la CCNR s'implique dans la mise en œuvre de la DCE pour les aspects concernant le Rhin en tant que voie de navigation intérieure.

La coordination internationale de la mise en œuvre de la DCE pour le Rhin est essentiellement assurée dans le cadre de la CIPR. LA CIPR souligne la nécessité, en ce qui concerne les mesures importantes à prendre dans le cadre de la mise en œuvre de la DCE, d'une coordination étendue aux usagers des eaux, y compris la navigation.

Concernant l'établissement des plans de gestion, les Etats intervenant dans le cadre de la mise en œuvre de la DCE procéderont également à une coordination internationale dans le cadre de la CIPR pour l'établissement d'un plan de gestion pour le bassin du Rhin parallèlement aux plans moins étendus. Celui-ci constitue un document cadre plus important, dans lequel sont notamment fixés les objectifs environnementaux pour le Rhin ainsi que les mesures nécessaires. Compte tenu de l'importance particulière de ce plan de gestion "Rhin" et de son incidence possible sur l'entretien et l'aménagement du Rhin en tant que voie navigable, il est nécessaire que la CCNR soit informée par la CIPR et ses Etats membres des principales étapes et des principaux résultats de la coordination internationale dudit plan de gestion. Ceci permettra à la CCNR, si nécessaire, d'assurer la prise en compte des intérêts de la navigation intérieure dans le cadre de ce processus.

La CCNR et la CIPR se sont accordées mutuellement le statut d'observateur, ce qui facilite considérablement la coopération et l'échange d'informations. Les liaisons entre les deux secrétariats sont opérationnelles. Il conviendrait que la CCNR et ses Etats membres intensifient l'utilisation des moyens d'information existants.

La CIPR a organisé une table ronde consacrée à la gestion des sédiments. La CCNR y a participé en qualité d'observateur. Notamment en raison de la pollution des sédiments, la CIPR a ensuite décidé d'établir un Groupe de travail international composé de représentants des administrations des voies navigables et chargé de la gestion des sédiments. Etant donné que la gestion des sédiments a une incidence majeure sur l'état de la voie navigable, il est souhaitable que la CIPR et les administrations des voies navigables concernées informent la CCNR de l'évolution des travaux et des décisions prévues.

La CCNR et la Commission européenne ont conclu un accord de coopération qui est mis en œuvre concrètement en ce qui concerne la Direction compétente pour la navigation intérieure. En revanche, le Secrétariat n'est pas parvenu à ce jour à établir des relations de travail suffisantes avec les Directions de la Commission européenne chargées des questions liées à l'environnement. Ceci vaut également pour l'organe des Directeurs européens de l'eau, lesquels prennent au niveau de l'UE les décisions stratégiques pour la mise en œuvre de la DCE.

La Commission européenne et l'organe des Directeurs de l'eau de l'UE estiment que la production d'énergie hydroélectrique et la navigation intérieure doivent être évoqués de manière explicite dans le cadre de la mise en œuvre de la DCE. La Commission a proposé de traiter aussi désormais les aspects liés à la navigation intérieure dans le cadre de la stratégie commune de mise en œuvre, étant donné que celle-ci a une incidence notable sur les masses d'eau. En réaction, le Secrétaire Général de la CCNR a proposé à la Commission européenne la création d'un Groupe de travail chargé de traiter les questions liées à la navigation intérieure. (Cf. document PRE (05) 6 = TP (05) 5). La Commission n'a pas encore donné de réponse écrite à cette proposition. La Commission a toutefois proposé à la CCNR de s'engager au sein du Groupe stratégique d'orientation de la CIS. Le Secrétaire Général a déposé la demande correspondante sur laquelle une réponse est attendue encore cette année.

Les directeurs de l'eau ont décidé entre temps de ne pas créer de groupe de travail chargé des questions liées à la navigation intérieure, mais de prévoir dans le cadre de la CIS une activité "Water Framework Directive and Hydromorphological Pressure Resulting from Hydropower, Navigation and Flood Defence Activities". Le mandat pour cette activité devrait couvrir des questions techniques, telles que les mesures compensatoires, ainsi que des questions politiques, notamment en ce qui concerne la compatibilité de la politique de l'eau et de la politique du transport. Cette activité sera conduite par un comité composé de représentant des Etats membres et des parties concernées (stakeholders). Il semble nécessaire que les Etats membres de la CCNR y soient représentés par des experts compétents des administrations du transport, étant donné que ces Etats membres représentent environ trois quarts de la navigation intérieure européenne.

Conclusion

Etant donné que la mise en œuvre de la DCE incombe aux Etats membres, une prise en compte appropriée des intérêts de la navigation intérieure nécessite, dans le cadre des procédures correspondantes, une participation active des administrations nationales de la navigation. Cette participation devrait être accompagnée par les délégations et le Secrétariat de la CCNR sous la forme d'un engagement dans les processus internationaux et d'une intensification de la coopération avec la CIPR, les Directeurs européens de l'eau et la Commission européenne.

La coopération avec la CIPR permet de définir directement les procédures à appliquer dans le bassin du Rhin avec des représentants des autorités compétentes dans le domaine de l'environnement. Ceci devrait faciliter l'aboutissement d'une mise en œuvre de la DCE qui soit compatible avec les objectifs de développement de la navigation rhénane tout en assurant la compatibilité des nécessaires mesures d'entretien de la voie navigable avec les objectifs de la DCE

L'intensification de la coopération entre la CCNR et les administrations des voies navigables de ses Etats membres d'une part et la Commission européenne et les Directeurs de l'eau de l'UE d'autre part est également importante sur le plan stratégique. Il s'agit d'influer sur la forme que prendra la stratégie commune de mise en œuvre (CIS) de la DCE afin que cette stratégie ne complique ou n'entrave pas les objectifs de la politique du transport de l'UE, de ses Etats membres et de la CCNR. Ceci suppose un engagement de la CCNR à un niveau plutôt stratégique ainsi que dans le cadre de l'activité prévue en liaison avec l'impact hydromorphologique, notamment en ce qui concerne l'impact de la navigation intérieure. A cet effet, le secrétariat pourrait représenter la CCNR au sein du groupe stratégique d'orientation de la CIS. Il conviendrait en outre que les Etats membres s'engagent au sein du Comité d'orientation pour cette activité qui concerne l'hydromorphologie.

Analyse de l'état des lieux de la DCE concernant la navigation intérieure

1. Principaux éléments de l'état des lieux, partie A, concernant la navigation intérieure

Ci-après sont énumérées les principales occurrences d'indications concernant la navigation intérieure dans l'état des lieux, partie A (Document TP/G (05) 6) :

- Résultats et perspectives
- Section 2.1.2 – diagnostic de l'état actuel des eaux de surface
- Section 3.1.3 – effets hydro-morphologiques et régulation du débit
- Section 3.1.4 – autres effets négatifs
- Section 4.1 – masses d'eau artificielles et fortement modifiées
- Section 4.2 – appréciation des objectifs pour les eaux de surface
- Section 5 – liste des secteurs protégés
- Section 6 – analyse économique
- Section 6.1 – utilisation des eaux
- Section 6.2 – scénario de base

2. Effets négatifs sur le Rhin

Il est constaté dans la section 3.1 du rapport : "Les principaux effets négatifs sont de nature ponctuelle et diffuse, notamment en liaison avec l'agriculture et les conséquences des modifications morphologiques, notamment des aménagements réalisés pour la navigation, la production d'énergie et la prévention des crues."

La pollution chimique du Rhin semble pouvoir être limitée, notamment par la baisse significative des déversements de ce type obtenue au cours des dernières années. Ce type de pollution n'est guère voire pas du tout imputable à la navigation intérieure.

Le contraire est constaté en ce qui concerne les effets hydro-morphologiques. Dans la section 3.1.3 du rapport, il est indiqué sous le titre *Mesures d'aménagement pour la navigation commerciale* "Les aménagements pour la navigation intérieure sont le principal facteur négatif sur un secteur important du fleuve compris entre Bâle (Rheinfelden) et Rotterdam, soit un secteur d'environ 800 km".

Enfin, dans la section 3.1.4, sous le titre *Autres facteurs négatifs*, la navigation intérieure est encore mentionnée comme principal facteur en raison des vagues et remous provoqués et en raison des éventuelles conséquences des avaries.

3. Classement du Rhin

Dans la section 4.1 de l'état des lieux, il est indiqué que : "A partir des chutes du Rhin près de Schaffhausen et jusqu'à son embouchure dans la mer du nord, le Rhin et ses principales voies affluentes, Neckar, Main, Moselle, Nahe moyenne et inférieure, Lahn, Ruhr inférieure et IJsselmeer ont été identifiés comme étant des candidats pour un classement en masses d'eau fortement modifiées ou artificielles." En outre, il est indiqué que : "La prévention des crues et la navigation sont les principales utilisations qui justifient un tel classement en masses d'eau fortement modifiées ou artificielles."

4. Questions liées à l'exploitation

Dans la partie *Résultats et perspectives* du rapport, il est indiqué que : "L'état des lieux constitue une appréciation provisoire d'éventuelles futures questions liées à l'exploitation qu'il conviendrait d'examiner de manière plus détaillée durant la période 2005 – 2009 et qui sont susceptibles d'évoluer (notamment après la mise en œuvre des programmes de surveillance et la première application de procédures d'appréciation encore à développer à l'échelle européenne." Parmi les quatre principaux aspects liés à l'exploitation est mentionnée : "La mise en conformité des utilisations des eaux (navigation, production d'énergie, prévention des crues et autres) avec les objectifs écologiques de la Directive cadre relative à l'eau".

PROTOCOLE 13

**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 14

**Etat des travaux du groupe conjoint CCNR-CD pour une rationalisation
des modes d'acquisition des connaissances de secteurs**

Pas de résolution

PROTOCOLE 15

Droit pour les détenteurs d'une patente rhénane de naviguer sur le Danube en qualité de timonier

Résolution

La Commission Centrale,
rappelant sa volonté de favoriser l'équivalence des documents intéressant les bateliers,
soucieuse de garantir une égalité de traitement entre bateliers danubiens et bateliers rhénans,
agissant dans le cadre de ses travaux de coopération avec la Commission du Danube,
charge son Secrétaire Général de transmettre à la Commission du Danube la lettre figurant en annexe.

Annexe au protocole 15

1^{er} décembre 2005

Objet : Droit pour les détenteurs d'une patente rhénane de naviguer sur le Danube en qualité de timonier

Monsieur le Directeur général,

En vertu de l'article 23.02 2.6 lettre d) du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin, tout batelier « [ayant] effectué en navigation intérieure un temps de navigation de quatre ans et [étant] titulaire d'un certificat de capacité équivalent à la Grande Patente conformément à l'article 3.05, chiffre 3, du Règlement des patentes du Rhin », peut naviguer sur le Rhin en qualité de timonier. Jusqu'à présent, la patente danubienne délivrée par la Hongrie, le certificat de conducteur- capitaine de classe I délivré par la République tchèque, et la patente de capitaine A délivrée par l'Autriche, ont été reconnus par la Commission centrale pour la navigation du Rhin comme des certificats équivalents à la Grande Patente sur la base de l'article 3.05 chiffre 3 du Règlement des patentes du Rhin. Les réglementations nationales de ces Etats étaient en effet connues des délégations de la CCNR et ont pu faire l'objet d'un examen immédiat. Tout détenteur d'un de ces titres peut dès lors immédiatement naviguer sur le Rhin en qualité de timonier. La Commission Centrale est bien sûr disposée à examiner de nouvelles demandes sur la base de la réglementation nationale d'autres Etats danubiens.

A son tour, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin sollicite auprès de la Commission du Danube qu'elle recommande à ses Etats membres de reconnaître, dans le cadre de leur réglementation, le droit pour les détenteurs d'une patente rhénane d'exercer les fonctions de timonier sur les tronçons du Danube situés sur leur territoire.

La Commission Centrale reste à votre disposition pour vous transmettre tout document et discuter de toute modalité nécessaire à l'examen de sa demande.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'expression de ma très haute considération.

Jean-Marie WOEHRLING
Secrétaire Général

Monsieur Danaïl NEDIALKOV
Directeur Général du Secrétariat de la
COMMISSION DU DANUBE
Benczur utca 25
H-1068 BUDAPEST

PROTOCOLE 16

Directive n° 1 aux autorités compétentes conformément à l'article 1.05 du Règlement relatif à la sécurité à bord des bateaux à passagers

Résolution

I

La Commission Centrale, sur proposition de son Comité de questions sociales, de travail et de formation professionnelle, adopte la directive n°1 aux autorités compétentes conformément à l'article 1.05 du règlement relatif à la sécurité en navigation à passagers, annexée à la présente résolution.

II

La Commission Centrale,

se référant à ses résolutions

2004-I-20 par laquelle la Commission Centrale a chargé son Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle de procéder à l'examen final du projet de règlement relatif au personnel de sécurité en navigation à passagers et

2004-II-22 par laquelle la Commission Centrale a adopté le projet de Règlement relatif au personnel de sécurité en navigation à passagers,

dans l'intérêt de la rapidité de la mise en vigueur des directives prévues à l'article 1.05 du Règlement susmentionné,

délègue l'approbation des directives prévues à l'article 1.05 du Règlement relatif au personnel de sécurité en navigation à passagers ainsi que leurs modifications ultérieures à son Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle. En cas de désaccord dans ce comité, les projets seront soumis à la Commission Centrale.

Le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, à chaque session, fera rapport sur les approbations données depuis la session précédente à la Commission Centrale qui en prendra acte.

Annexe

(voir fin du document)

PROTOCOLE 17

Amendement au Règlement de police par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 (articles 1.10, 1.19, 3.13, 3.23, 3.27, 6.31, 6.32, 7.04, 9.06, 11.02 et annexe 7)

Résolution

La Commission Centrale,

en vue de l'adaptation aux besoins de la navigation et afin de préciser certaines prescriptions,

sur la proposition de son Comité du Règlement de police,

conformément à l'article 1.22, chiffre 3, du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin,

adopte les amendements à l'article 1.10, chiffres 1 et 2, aux articles 1.19, 3.13, chiffre 1, aux articles 3.23, 3.27, 6.31, chiffre 1, à l'article 6.32, chiffre 2, à l'article 7.04, chiffre 2, à l'article 9.06, chiffres 1 et 2, à l'article 11.02, chiffres 3.6 et 3.7 et à l'annexe 7, lettre E, du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin annexés à la présente résolution.

Les modifications figurant à l'annexe 1 et à l'annexe 2 à la présente résolution seront en vigueur du 1^{er} avril 2006 au 31 mars 2009. Les prescriptions de caractère temporaire relatives aux dispositions figurant à l'annexe 2 adoptées avant le 1^{er} décembre 2005 et qui sont encore en vigueur seront abrogées à cette date.

Annexe 1 au protocole 17

1. *L'article 1.10, est applicable dans la teneur ci-après :*

a) *Le chiffre 1 lettre w est applicable dans la teneur ci-après :*

"w) Sur le secteur compris entre Bâle et Mannheim pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m : la preuve prescrite à l'article 22bis.05, chiffre 2, lettre b), du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin,"

b) *Au chiffre 1, la lettre x suivante est ajoutée :*

"x) les copies du certificat de réception par type et du recueil des paramètres du moteur de chaque moteur, requises conformément à l'article 8bis.02, chiffre 3, du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin."

c) *Au chiffre 2, la phrase suivante est ajoutée :*

"La présence à bord des papiers visés au chiffre 1, lettre x, n'est pas nécessaire lorsque le numéro de l'agrément de type au sens de l'annexe J, partie I, chiffre 1.1.3, du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin est apposé sur la plaque métallique."

2. *L'article 1.19 est applicable dans la teneur ci-après :*

"Article 1.19

Ordres particuliers

Les conducteurs doivent se conformer aux ordres particuliers qui leur sont donnés par les agents des autorités compétentes en vue de la sécurité ou du bon ordre de la navigation. Ceci s'applique également en cas de poursuite transfrontalière."

3. *L'article 3.13, chiffre 1, lettre e), est applicable dans la teneur ci-après :*

"e) les feux de côtés prescrits à la lettre b) ci-dessus ; toutefois, ces feux peuvent être placés l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne dans l'axe du bâtiment, ;"

4. *L'article 3.23 est applicable dans la teneur ci-après :*

"Article 3.23

*Signalisation des matériels flottants et des établissements flottants en stationnement
(Annexe 3 : croquis 47)*

Sans préjudice des conditions particulières qui pourront être imposées en vertu de l'article 1.21, les matériels flottants et les établissements flottants doivent porter en stationnement de nuit :

des feux ordinaires blancs, visibles de tous les côtés, en nombre suffisant pour indiquer leur contour du côté du chenal navigable.

Les feux prescrits à la première phrase ne sont pas exigés lorsque sont observées les conditions fixées à l'article 3.20, chiffre 3, lettres b ou c."

5. *L'article 3.27, deuxième phrase, est applicable dans la teneur ci-après :*

"Il en est de même pour les bâtiments des services d'incendie, quand ils vont porter secours, et pour les bâtiments de sauvetage intervenant avec l'autorisation de l'autorité compétente."

6. *L'article 6.31, chiffre 1, première phrase, est applicable dans la teneur ci-après :*

"Par temps bouché, les bâtiments stationnant dans le chenal ou à proximité du chenal navigable doivent régler leur appareil de radiotéléphonie sur écoute durant le stationnement."

7. *L'article 6.32, chiffre 2, lettre d), première phrase, est applicable dans la teneur ci-après :*

"d) lorsque le contact radiotéléphonique ne peut être établi avec les bâtiments venant en sens inverse, le bâtiment naviguant au radar doit

- émettre "un son prolongé" et répéter ce signal sonore autant que nécessaire,
- réduire sa vitesse et s'arrêter si nécessaire."

8. *L'article 7.04, chiffre 2, est applicable dans la teneur ci-après :*

"2. Dans les sections où l'amarrage à la rive est interdit en vertu des dispositions du chiffre 1, lettre a), ci-dessus, les bâtiments et matériels flottants, ainsi que les établissements flottants, ne peuvent s'amarrer que dans les secteurs indiqués par l'un des panneaux E.7 ou E.7.1 (annexe 7) et seulement du côté de la voie où ce panneau est placé."

9. *L'article 9.06, chiffres 1 et 2, est applicable dans la teneur ci-après :*

"1. La navigation est autorisée :

- a) sur le vieux Rhin de Lampertheim, depuis le débouché jusqu'au p.k. 4,75 du vieux Rhin et
- b) sur le bras principal du vieux Rhin de Stockstadt-Ehrfelden, depuis le débouché jusqu'au p.k. 9,80 du vieux Rhin.

2. Sur le vieux Rhin de Lampertheim, la vitesse des bâtiments ne doit pas dépasser 5 km/h par rapport à la rive ; sur le vieux Rhin de Stockstadt-Ehrfelden elle ne doit pas dépasser 12 km/h par rapport à la rive. Cette prescription ne s'applique pas aux menues embarcations non motorisées".

10. L'annexe 7, lettre E, chiffre 7, est applicable dans la teneur ci-après :

"**E.7** Autorisation de s'amarrer à la rive
du côté de la voie où le panneau est placé
(voir article 7.04, ch. 2)



E.7.1 Autorisation de s'amarrer à la rive
pour le chargement ou le déchargement
immédiat d'un véhicule motorisé
(voir article 7.04, ch. 2)"



Annexe 2 au protocole 17

L'article 11.02, chiffres 3.6 et 3.7, est applicable dans la teneur ci-après :

"3.6	a) Pannerden (p.k. 867,46) - Lekkanaal (p.k. 949,40)	110	17,70
	b) en outre, pour les convois poussés d'une longueur supérieure à 110 m équipés d'un boteur actif d'une puissance suffisante. Une interdiction de dépassement et de croisement est applicable entre IJsselkop (p.k. 878,60) et Arnhem (p.k. 885,00)	186,50	11,45
L'autorité compétente peut autoriser une longueur supérieure. Les dimensions maximales des convois poussés naviguant sur le canal Amsterdam-Rhin et croisant le Lek à Wijk bij Duurstede sont de 200 m en longueur et 23,00 m en largeur.			

3.7	Lekkanaal (p.k. 949,40) - Krimpen (p.k. 989,20)		
	a) formation courte	116,50	22,90
	b) formation longue	193	11,45
L'autorité compétente peut autoriser des dimensions supérieures."			

PROTOCOLE 18

Règlement de police - Prescriptions relatives à la couleur et à l'intensité des feux ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navigation du Rhin (1990-I-16)

Amendements à l'article 6 (Relation entre I_O , I_B et t) et à l'article 9 (Dispersion des feux de navigation), chiffre 2, par une prescription de caractère temporaire conformément à l'article 16

Résolution

La Commission Centrale,

afin d'adapter les prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navigation du Rhin à l'évolution de la technique et aux dispositions du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin relatives à la signalisation des bateaux rapides sur le Rhin,

sur la proposition de son Comité du Règlement de police,

conformément à l'article 16 des prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navigation du Rhin,

adopte les amendements aux articles 6 et 9 des prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navigation du Rhin annexés à la présente résolution.

Ces modifications seront en vigueur du 1^{er} avril 2006 au 31 mars 2009.

Annexe au protocole 18

1. *L'article 6 est applicable dans la teneur ci-après :*

"Article 6

Relation entre I_O , I_B et t

1. I_O est l'intensité lumineuse photométrique en candelas (cd), mesurée sous la tension normale pour les feux électriques.
2. I_B est l'intensité lumineuse de service en candelas (cd).
3. t est la portée en kilomètres (km).
4. Compte tenu par exemple de l'usure de la source lumineuse, de la salissure de l'optique et des variations de la tension du réseau de bord, I_B est réduit de 25 % par rapport à I_O .

Par suite

$$I_B = 0,75 \cdot I_O$$

5. La relation entre I_B et t des feux de signalisation est donnée par la relation suivante :

$$I_B = 0,2 \cdot t^2 \cdot q^{-t}$$

6. Le facteur de transmission atmosphérique q est fixé à 0,76, ce qui correspond à une visibilité météorologique de 14,3 km."
7. Pour la portée des feux scintillants arborés de nuit et de jour, l'intensité lumineuse efficace (I_{EFF}) est déterminante. I_{EFF} est une unité de mesure pour la visibilité et l'efficacité de la lumière émise par le feu scintillant.
 I_{EFF} est calculé comme suit à partir de la valeur instantanée de l'intensité lumineuse maximale dans le sens d'observation (I_{MAX}) suivant l'équation de Blondel-Rey :

$$I_{EFF} = \frac{\int_{t_1}^{t_2} I_{MAX} dt}{0,2 + (t_2 - t_1)}$$

où :

- I_{EFF} intensité lumineuse efficace en Candela (cd),
 I_{MAX} valeur instantanée en Candela (cd),
0,2 constante de Blondel-Rey en secondes (s),
 t_1 et t_2 limites de la durée d'intégration en secondes (s).

Si la durée de la période de lumière après déduction de la durée d'apparition et de disparition est supérieure à 0,3 s, le feu peut être considéré comme étant un feu fixe. Dans ce cas, il n'est pas nécessaire d'en déterminer l'intensité lumineuse efficace."

2. *L'article 9, chiffre 2, est applicable dans la teneur ci-après :*

"2. Dispersion verticale des intensités

- a) En cas d'inclinaison du fanal jusqu'à $\pm 5^\circ$, respectivement $\pm 7,5^\circ$, sur l'horizontale, l'intensité lumineuse doit rester au moins égale à 80 %, respectivement 60 %, de l'intensité lumineuse correspondant à 0° d'inclinaison, sans cependant dépasser 1,2 fois celle-ci.
- b) Par dérogation à la lettre a) ci-dessus, la disposition suivante est applicable pour la dispersion verticale des intensités lumineuses d'un feu scintillant :

En cas d'inclinaison du feu scintillant jusqu'à $\pm 2^\circ$ sur l'horizontale, les intensités lumineuses doivent rester au moins égales à 80 % de l'intensité lumineuse correspondant à 0° d'inclinaison."

PROTOCOLE 19

Règlement de visite – Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (Articles 1.01, 8.02, 10.02, 21.02, 22bis.01 à 22bis.04 et 22bis.06, 22ter.01 à 22ter.12, Annexe D)

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 1.01, chiffre 20bis – bateaux rapides
(adopté par la résolution 2002-II-22),
- b) Article 8.02, chiffre 4 – Isolations d'éléments des machines
(adopté par la résolution 2002-II-20),
- c) Article 10.02, chiffre 2, lettre a) – Câbles en acier pour l'amarrage
(adopté par la résolution 2002-II-20),
- d) Article 21.02, chiffre 2, lettre d) – références à des dispositions
(adopté par la résolution 2002-II-20),
- e) Articles 22bis.01 à 22bis.04 (sauf chiffres 5 et 8) et article 22bis.06 – Dispositions particulières pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m
(adoptés par la résolution 2002-II-19),
- f) Article 22bis.04, chiffres 5 et 8 – Référence à l'ADNR
(adopté par la résolution 2002-II-20),
- g) Articles 22ter.01 à 22ter.12 – Bateaux rapides
(adoptés par la résolution 2002-II-22),
- h) annexe D, modèles 1 et 2 – Transport de matières dangereuses
(adoptée par la résolution 2002-II-20).

Les prescriptions visées aux lettres a, b, c, g et h seront en vigueur du 1^{er} avril 2006 au 31 mars 2009.

Les prescriptions visées à la lettre d) seront en vigueur du 1^{er} janvier 2006 au 30 septembre 2008.

Les prescriptions visées aux lettres e et f seront en vigueur du 1^{er} avril 2006 au 30 septembre 2007.

PROTOCOLE 20

Amendements au Règlement de Visite par des prescriptions de caractère temporaire (Articles 8bis.01, 8bis.03, 8bis.07, 8bis.11, annexe A, annexe J, parties I, II et VIII)

Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du Règlement de visite,

conformément à l'article 1.06 du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin,

adopte les amendements à l'article 8bis.01, chiffres 16 et 17, à l'article 8bis.03, chiffre 1, aux articles 8bis.07, 8bis.11, chiffre 3, à l'annexe A, chiffre 20, à l'annexe J, partie I, chiffre 2.4, partie II, annexe 3 et partie VIII, annexés à la présente résolution.

Les amendements figurant en annexe seront en vigueur du 1^{er} avril 2006 au 31 mars 2009.

Annexe au protocole 20

1. *L'article 8bis.01, chiffres 16 et 17 est applicable dans la teneur ci-après :*

"16. "Recueil des paramètres du moteur", le document visé à l'annexe J, Partie VIII, dans lequel sont portés tous les paramètres, y compris les pièces (composants) et réglages du moteur, qui ont une incidence sur l'émission de gaz et de particules polluant l'air ainsi que leurs modifications ; "

"17. "Notice du constructeur pour le contrôle des composants et paramètres du moteur qui sont déterminants pour les émissions de gaz d'échappement" le document établi conformément à l'article 8bis.11, chiffre 3, pour la réalisation des contrôles de montage, contrôles intermédiaires et contrôles spéciaux."

2. *L'article 8bis.03, chiffre 1, est applicable dans la teneur ci-après :*

"1. Toute demande de réception par type de moteur, famille de moteurs ou groupe de moteurs est introduite par le constructeur auprès de l'autorité compétente en matière de réception. Elle est accompagnée d'un dossier constructeur, d'un projet de recueil des paramètres du moteur et de projet de notice du constructeur pour le contrôle des composants et paramètres du moteur qui sont déterminants pour les émissions de gaz d'échappement. Le constructeur doit présenter pour les essais de réception un moteur possédant les caractéristiques essentielles énoncées à l'annexe J, partie II, appendice 1."

3. *L'article 8bis.07, chiffres 1 et 2, est applicable dans la teneur ci-après :*

"1. Les agréments de type délivrés conformément aux directives de la Communauté européenne sont réputés équivalents aux agréments de type visés par les conditions et dispositions du présent chapitre suivant le tableau ci-après :

Utilisation du moteur	Directive	Catégorie de moteurs
Propulsion principale du bateau	2004/26/CE	V
Moteur auxiliaire à régime constant	2004/26/CE	V
	97/68/CE	H, I, J, K
Moteur auxiliaire à régime et charge variables	2004/26/CE	D, E, F, G,
		V
		H, I, J, K L, M, N, P Q, R

2. La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin peut reconnaître l'équivalence d'autres normes correspondantes établies par des réglementations internationales, des prescriptions d'un Etat riverain du Rhin ou de Belgique ou de pays tiers en matière de réception de moteurs et les conditions et dispositions fixées au présent chapitre."

4. *L'article 8bis.11 est applicable dans la teneur ci-après :*

Le chiffre 3 ci-après est ajouté :

"3. Les contrôles visés au chiffre 1 sont effectués sur la base de la notice du constructeur relative au contrôle des composants et paramètres du moteur qui sont déterminants pour les émissions de gaz d'échappement. Cette notice fournie par le constructeur et approuvée par une autorité compétente doit spécifier les éléments constitutifs qui sont déterminants pour les émissions de gaz d'échappement ainsi que les réglages et paramètres dont l'application et l'observation assurent durablement la conformité aux valeurs limites fixées pour les gaz d'échappement. Elle doit comporter au minimum :

- a) l'indication du type de moteur, de la famille ou du groupe de moteurs avec la spécification de la puissance nominale et du régime nominal ;
- b) la liste des composants et paramètres du moteur qui sont déterminants pour les émissions de gaz d'échappement ;
- c) les caractéristiques permettant l'identification des composants agréés qui sont déterminants pour les émissions de gaz d'échappement (par exemple le numéro de pièce figurant sur les composants) ;
- d) l'indication des paramètres du moteur qui sont déterminants pour les émissions de gaz d'échappement, tels que la gamme de réglage de l'avance à l'injection, de la température admissible de l'eau de refroidissement et la contre-pression maximale à l'échappement.

Pour les moteurs équipés de systèmes de post-traitement des gaz d'échappement, la notice doit également comporter des procédures pour le contrôle du bon fonctionnement de l'installation de post-traitement des gaz d'échappement."

5. *L'annexe A, chiffre 20, est applicable dans la teneur ci-après :*

"20 Les annexes suivantes sont jointes en communication à la présente demande :

- a)*) Certificat d'enregistrement ou d'immatriculation,
- b)*) Document d'attribution du numéro officiel,
- c)*) Certificat de jaugeage,
- d)*) Documents relatifs aux chaudières et aux autres réservoirs sous pression,
- e)*) Certificat d'agrément pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin,
- f)*) Certificat de visite précédent,
- g)*) Attestation délivrée par la Société de classification agréée visée à l'article 2.12,
- h)*) Plan des installations et des commandes électriques,
- i)*) Attestation relative aux installations fixes d'extinction,
- k)*) Attestation relative aux installations à gaz liquéfiés,
- l)*) Plans et notes de calcul pour les bateaux à passagers,
- m)*) Autres notes de calcul et justificatifs,
- n)*) Certificat de réception par type,
- o)*) Recueil des paramètres du moteur et notice du constructeur pour le contrôle des composants et paramètres déterminants pour les émissions de gaz d'échappement."

6. *L'annexe J, est applicable dans la teneur ci-après :*

a) *La Partie I, chiffre 2.4, est applicable dans la teneur ci-après:*

"2.4 Les moteurs doivent être conçus de manière à permettre un contrôle aisé des composants, des parties réglables et des paramètres du moteur ayant une incidence sur les émissions. Le constructeur doit joindre à la fiche de renseignements une notice relative au contrôle des composants et paramètres du moteur visés à l'article 8bis.01, chiffre 17."

b) *Dans la Partie II, appendice 3, la phrase suivante est ajoutée à la note de bas de page associée au titre :*

"Les listes sous forme de tableau sont admissibles."

c) *La Partie VIII est applicable dans la teneur ci-après :*

**Règlement de Visite des Bateaux du Rhin
Annexe J, VIII (Modèle)**

Partie VIII

RECUEIL DES PARAMETRES MOTEUR

0. Généralités

0.1 Indications relatives au moteur

0.1.1 Marque :

0.1.2 Désignation du constructeur :

0.1.3 Numéro de réception par type :

0.1.4 Numéro d'identification du moteur :

0.2 Attestation

Les paramètres du moteur doivent être contrôlés et les résultats du contrôle doivent être attestés. L'attestation est effectuée au moyen de formulaires distincts portant un numéro individuel ainsi que la signature du contrôleur et qui doivent être agrafés au recueil.

0.3 Contrôle

Le contrôle est effectué suivant les instructions⁽¹⁾ du constructeur relatives au déroulement du contrôle des composants, aux parties réglables et aux paramètres moteur. L'agent de contrôle est libre, au cas par cas, de renoncer au contrôle de certains paramètres moteur lorsque ceci est justifié.

0.4 Ce recueil des paramètres moteur comporte au total⁽²⁾ pages, pièces jointes incluses.

⁽¹⁾ Cf. Règlement de Visite des Bateaux du Rhin, Annexe J, Partie I, section 2.4, article 8bis.11, chiffre 3.

⁽²⁾ A compléter par la personne ayant effectué le contrôle.

1. Paramètres moteur

Il est attesté par le présent document que les paramètres du moteur contrôlé ne s'écartent pas de manière non conforme des paramètres prescrits.

1.1 Contrôle de montage

Nom et adresse de l'organisme de contrôle :

.....

.....

Nom de l'inspecteur :

Lieu et date :

Signature :

Essai reconnu par :

Autorité compétente :

Lieu et date :

Signature :

Cachet de l'autorité compétente

1.2 Contrôle intermédiaire Contrôle spécial¹

Nom et adresse de l'organisme de contrôle :

.....

.....

Nom de l'inspecteur :

Lieu et date :

Signature :

Essai reconnu par :

Autorité compétente :

Lieu et date :

Signature :

Cachet de l'autorité compétente

¹ Cocher la case appropriée

1.2 Contrôle intermédiaire Contrôle spécial²

Nom et adresse de l'organisme de contrôle :
.....
.....

Nom de l'inspecteur :

Lieu et date :

Signature :

Essai reconnu par :

Autorité compétente :

Lieu et date :

Signature :

Cachet de l'autorité compétente

1.2 Contrôle intermédiaire Contrôle spécial¹

Nom et adresse de l'organisme de contrôle :
.....
.....

Nom de l'inspecteur :

Lieu et date :

Signature :

Essai reconnu par :

Autorité compétente :

Lieu et date :

Signature :

Cachet de l'autorité compétente

² Cocher la case appropriée

Règlement de visite des bateaux du Rhin
Annexe J, Partie VIII, appendice 1 (Modèle)
ANNEXE AU RECUEIL DES PARAMETRES DU MOTEUR

Nom du bateau : Numéro officiel :
Eventuellement, n° du certificat du bateau

Contrôle de montage¹⁾ Contrôle intermédiaire¹⁾ Contrôle spécial¹⁾

Constructeur : Type de moteur :
(Marque de fabrication/Marque de commercialisation/Désignation commerciale du constructeur) (Famille de moteurs/Groupe de moteurs/Désignation du constructeur)

Puissance nominale (kW) : Régime nominal [1/min.] : Nombre de cylindres :

Usage fait du moteur :
(Propulsion principale du bateau/générateur/bouteur actif/moteur auxiliaire etc.)

N° d'agrément de type : Année de construction du moteur :

N° d'identification du moteur : Lieu du montage :
(Numéro de série/numéro d'identification)

Le moteur et ses éléments constitutifs déterminants pour les émissions de gaz d'échappement ont été identifiés au moyen de la plaque de marquage.
 Le contrôle a été effectué sur la base de la "Notice du constructeur pour le contrôle des composants et paramètres du moteur qui sont déterminants pour les émissions de gaz d'échappement.

A) Contrôle des éléments constitutifs

Les éléments constitutifs supplémentaires déterminants pour les émissions de gaz d'échappement mentionnés dans la "Notice du constructeur pour le contrôle des composants et paramètres du moteur qui sont déterminants pour les émissions de gaz d'échappement" doivent être indiqués.

Elément constitutif	Numéro de l'élément constitutif relevé	Conformité ¹⁾		
Arbre à cames/pistons		<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Néant
Soupape d'injection		<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Néant
Données/N° du logiciel		<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Néant
Pompe d'injection		<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Néant
Culasse de cylindre		<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Néant
Turbocompresseur à l'échappement		<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Néant
Echangeur intermédiaire à l'admission		<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Néant
		<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Néant
		<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Néant
		<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	<input type="checkbox"/> Néant

B) Contrôle des caractéristiques et paramètres réglables du moteur

Paramètres	Valeur relevée	Conformité ¹⁾	
Avance à l'injection, durée de l'injection		<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non

C) Contrôle du système d'aspiration et de l'installation de gaz d'échappement

<input type="checkbox"/>	L'observation des valeurs autorisées a été contrôlée par un relevé Dépression à l'admission : kPa au régime nominal et en pleine charge Contre-pression dans le système d'échappement : kPa au régime nominal et en pleine charge
<input type="checkbox"/>	Un contrôle visuel du système d'aspiration et de l'installation de gaz d'échappement a été réalisé. Aucun indice permettant de conclure au non respect des valeurs autorisées n'a été relevé.

D) Observations :

.....
(Les réglages, modifications et changements non conformes suivants ont été constatés sur le moteur Diesel installé.)

.....

Nom de l'inspecteur :

Lieu et date :

Signature :

¹⁾ Cocher la case correspondante

PROTOCOLE 21

Amendements au Règlement de Visite par des prescriptions de caractère temporaire (Articles 10.03bis, 10.03ter, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03 24.06)

Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du Règlement de visite,

prenant acte du consensus obtenu au sein du groupe conjoint d'experts des Etats membres de la Commission Centrale et de l'Union européenne sur les amendements proposés,

consciente de l'objectif maintenu d'un parallélisme des prescriptions techniques de la Commission Centrale et de la communauté lors d'une adoption définitive de ces amendements,

considérant que ces amendements contribuent au développement de la navigation à passagers,

conformément à l'article 1.06 du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin,

adopte les amendements à l'article 10.03bis, chiffre 8, à l'article 10.03ter, chiffre 9, à l'article 15.03, chiffres 1 à 4, 9 à 11, à l'article 15.06, chiffres 3, 8 et 14, à l'article 15.09, chiffre 4, à l'article 15.10, chiffre 6, à l'article 15.11 titre, chiffres 1, 2, 14 et 15, à l'article 15.12, titre, chiffres 6 et 10, à l'article 15.15, chiffres 1, 5 et 10, à l'article 21.02, chiffre 1, à l'article 24.02, chiffre 2, à l'article 24.03, chiffre 1, à l'article 24.06, chiffre 5, figurant aux annexes 1 et 2 à la présente résolution.

Les amendements figurant aux annexes 1 et 2 devront entrer en vigueur entre le 1^{er} janvier 2006 et le 30 septembre 2007 et resteront en vigueur jusqu'au 30 septembre 2008. Les prescriptions de caractère temporaire relatives aux dispositions figurant à l'annexe 2 adoptées avant le 1^{er} décembre 2005 et qui sont encore en vigueur à la date d'entrée en vigueur des amendements correspondants seront alors abrogées.

Annexe 1 au protocole 21

1. *L'article 10.03bis, chiffre 8, est applicable dans la teneur ci-après (versions allemande et française uniquement) :*

"8. L'expert qui a effectué le contrôle établit et signe une attestation relative à la vérification, avec mention de la date du contrôle."

2. *L'article 10.03ter, chiffre 9, lettre e), est applicable dans la teneur ci-après (versions allemande et française uniquement) :*

"e) L'expert qui a effectué le contrôle établit et signe une attestation relative à la vérification, avec mention de la date du contrôle."

3. *L'article 15.03 est applicable dans la teneur ci-après :*

- a) *La phrase suivante est ajoutée au chiffre 1 :*

"Les données relatives au bâtiment à l'état lège sur lesquelles sont basés les calculs de stabilité doivent être déterminées par un essai de gîte."

b) *Au chiffre 2, troisième phrase, la partie introductive de la phrase est applicable dans la teneur ci-après :*

"En outre, la condition de chargement suivante doit être prouvée pour le chiffre 3, lettre d) :"

c) *Au chiffre 2, la dernière phrase n'est pas applicable.*

d) *Le chiffre 3, lettres a à c, est applicable dans la teneur ci-après :*

"a) le bras de levier de redressement maximal h_{max} doit être atteint à un angle de gîte φ_{max} égal ou supérieur à $(\varphi_{mom} + 3^\circ)$ et atteindre au moins 0,20 m ; Si $\varphi_f < \varphi_{max}$, le bras de levier de redressement pour l'angle d'envahissement φ_f doit être de 0,20 m au minimum.

b) L'angle d'envahissement φ_f ne doit pas être inférieur à $(\varphi_{mom} + 3^\circ)$.

c) L'aire A sous la courbe de bras de levier de redressement doit atteindre au minimum les valeurs suivantes en fonction de la position de φ_f et de φ_{max} :

Cas			A
1	$\varphi_{max} \leq 15^\circ$ ou $\varphi_f \leq 15^\circ$		0,05 m·rad jusqu'à l'angle qui est inférieur φ_{max} ou φ_f
2	$15^\circ < \varphi_{max} < 30^\circ$	$\varphi_{max} \leq \varphi_f$	$0,035 + 0,001 \cdot (30 - \varphi_{max})$ m·rad jusqu'à l'angle φ_{max}
3	$15^\circ < \varphi_f < 30^\circ$	$\varphi_{max} > \varphi_f$	$0,035 + 0,001 \cdot (30 - \varphi_f)$ m·rad jusqu'à l'angle φ_f
4	$\varphi_{max} \geq 30^\circ$ et $\varphi_f \geq 30^\circ$		0,035 m·rad jusqu'à l'angle $\varphi = 30^\circ$

où

h_{max} le bras de levier maximal ;

φ l'angle de gîte ;

φ_f l'angle d'envahissement, c'est-à-dire l'angle de gîte à partir duquel sont immergées les ouvertures dans la coque et les superstructures qui ne peuvent être fermées de manière étanche aux intempéries ;

φ_{mom} l'angle de gîte maximal visé à la lettre e) ;

φ_{max} l'angle de gîte correspondant au bras de levier de redressement maximal ;

A l'aire sous la courbe des bras de levier de redressement."

e) *Le chiffre 3, lettre e), première phrase , est applicable dans la teneur ci-après :*

"e) l'angle de gîte φ_{mom} ne doit pas être supérieur à la valeur de 12° dans les deux cas suivants :"

f) *Le chiffre 4, alinéa 12, est applicable dans la teneur ci-après :*

" $n_i = 3,75$ pour les surfaces de pont libres et les surfaces comportant du mobilier mobile ; pour les surfaces comportant des sièges fixes tels que des bancs, n_i doit être calculé sur la base d'une largeur d'assise de 0,50 m et d'une profondeur d'assise de 0,75 m par personne ;"

g) *Le tableau ad chiffre 9, deuxième phrase, est applicable dans la teneur ci-après :*

"

	Statut de stabilité 1	Statut de stabilité 2
Etendue de la brèche latérale		
longitudinale l [m]	0,10 · L _F , mais pas inférieur à 4,00 m	0,05 · L _F , mais pas inférieur à 2,25 m
transversale b [m]	B/5	0,59
verticale h [m]	du fond du bateau vers le haut, sans limite	
Etendue de la brèche au fond du bateau		
longitudinale l [m]	0,10 · L _F , mais pas inférieur à 4,00 m	0,05 · L _F , mais pas inférieur à 2,25 m
transversale b [m]	B/5	
verticale h [m]	0,59 ; les tuyauteries posées conformément à l'article 15.02, chiffre 13, lettre c, sont réputées intactes	

"

h) *Le chiffre 9, deuxième phrase, lettre a), dernière phrase, est applicable dans la teneur ci-après :*

"Les cloisons longitudinales situées à une distance de la coque inférieure à B/3 mesurée en angle droit par rapport à la ligne médiane au plan du plus grand enfoncement ne doivent pas être prises en compte lors du calcul."

i) *Au chiffre 9, lettre d), la dernière phrase n'est pas applicable.*

j) *Au chiffre 10, la lettre d) suivante est ajoutée :*

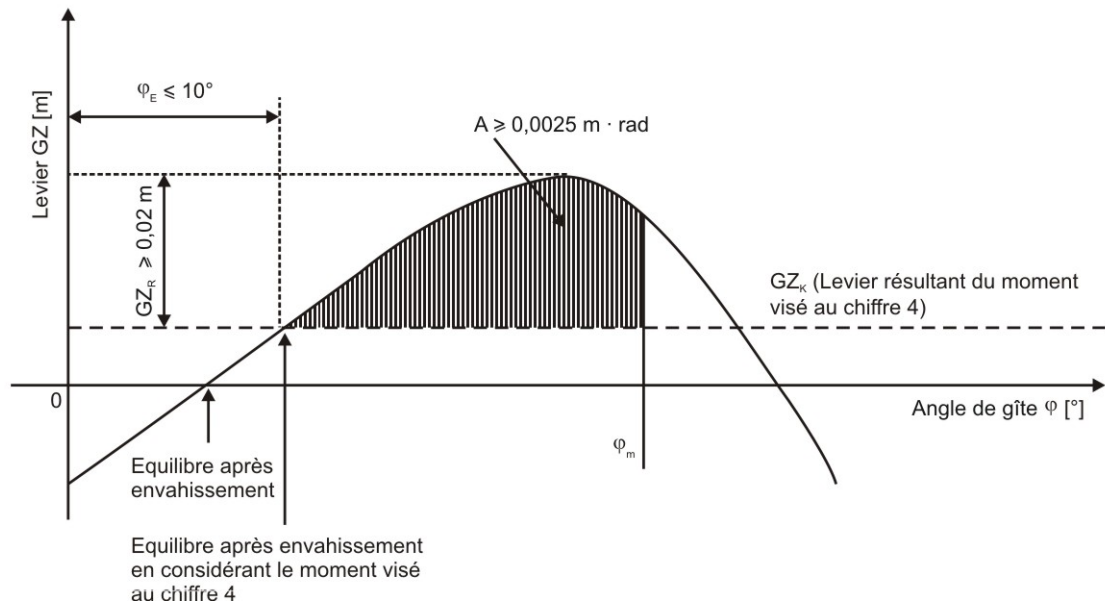
"d) Pour le calcul de l'effet de surface libre à tous les stades intermédiaires de l'invasion, on retient la superficie brute des locaux endommagés."

k) *Au chiffre 11, la première phrase est applicable dans la teneur ci-après :*

"11. Les critères ci-après doivent être observés au stade final de l'invasion avec prise en compte du moment de gîte visé au chiffre 4 :"

l) Le chiffre 11, lettre b), est applicable dans la teneur ci-après :

"b) La partie positive de la courbe du bras de levier de redressement au delà de l'inclinaison correspondant au stade d'équilibre doit présenter un bras de redressement $GZ_R \geq 0,02$ m avec une aire $A \geq 0,0025$ m rad ; Ces valeurs minimales de stabilité doivent être respectées jusqu'à l'immersion de la première ouverture non protégée ou en tout cas avant que ne soit atteint un angle de gîte de 25° .



où :

φ_E l'angle de gîte au stade final de l'envahissement en considérant le moment visé au chiffre 4 ;

φ_m l'angle de la perte de stabilité ou l'angle auquel la première ouverture non protégée commence à être immergée, ou 25° , la plus faible de ces valeurs devant être utilisée ;

GZ_R le bras de levier résiduel au stade final de l'envahissement, en en considérant le moment visé au chiffre 4 ;

GZ_K le bras de levier d'inclinaison résultant du moment visé au chiffre 4."

m) Le graphique au chiffre 11, après la lettre c), n'est pas applicable.

4. *L'article 15.06 est applicable dans la teneur ci-après :*

a) *Au chiffre 3, lettre a), la phrase suivante est ajoutée :*

"Les locaux, à l'exception des cabines, ou les groupes de locaux qui ne possèdent qu'une issue doivent posséder une issue de secours au minimum."

b) *Le chiffre 8, lettre a), phrase 1, est applicable dans la teneur ci-après :*

"a) La surface totale des aires de rassemblement (A_R) doit correspondre au minimum à la valeur résultant de la formule suivante :"

c) *Ne concerne que la version allemande.*

5. *L'article 15.09, chiffre 4, phrase 2, n'est pas applicable.*

6. *L'article 15.10, chiffre 6, dernière phrase, est applicable dans la teneur ci-après :*

"L'installation électrique de secours doit être située au-dessus de la ligne de surimmersion en un endroit suffisamment éloigné des sources d'énergie visées à l'article 9.02, chiffre 1, pour ne pas être envahie en même temps que ces sources d'énergie en cas de brèche visée à l'article 15.03, chiffre 9."

7. *L'article 15.11 est applicable dans la teneur ci-après :*

a) *Ne concerne que la version allemande.*

b) *Le chiffre 1, lettre d), alinéa aa) est applicable dans la teneur ci-après :*

"aa) L'annexe 1, partie 3, du Code des méthodes d'essai au feu"

c) Chiffre 2, lettre a), est applicable dans la teneur ci-après :

„a) Les cloisonnements de séparation des locaux doivent être effectués conformément aux tableaux ci-après :

aa) Tableau pour les cloisonnements de séparation des locaux dépourvus d’installations de diffusion d’eau sous pression visés à l’article 10.03bis.

Locaux	Postes de commande	Cages d'escaliers	Aires de rassemblement	Locaux d'habitation	Salles des machines	Cuisines	Magasins
Postes de commande	-	A0	A0/B15 ¹⁾	A30	A60	A60	A60
Cages d'escaliers		-	A0	A30	A60	A60	A60
Aires de rassemblement			-	A30/B15 ²⁾	A60	A60	A60
Locaux d'habitation				-/B15 ³⁾	A60	A60	A60
Salles des machines					A60/A0 ⁴⁾	A60	A60
Cuisines						A0	A60/B15 ⁵⁾
Magasins							-

bb) Tableau pour les cloisonnements de séparation des locaux pourvus d’installations de diffusion d’eau sous pression visés à l’article 10.03bis.

Locaux	Postes de commande	Cages d'escaliers	Aires de rassemblement	Locaux d'habitation	Salles des machines	Cuisines	Magasins
Postes de commande	-	A0	A0/B15 ¹⁾	A0	A60	A30	A30
Cages d'escaliers		-	A0	A0	A60	A30	A0
Aires de rassemblement			-	A30/B15 ²⁾	A60	A30	A30
Locaux d'habitation				-/B0 ³⁾	A60	A30	A0
Salles des machines					A60/A0 ⁴⁾	A60	A60
Cuisines						-	B15
Magasins							-

- 1) Les cloisonnements entre les stations de contrôle et les aires de rassemblement intérieures doivent être conformes au type A0, pour les aires de rassemblement externes, uniquement au type B15.
- 2) Les cloisonnements entre les locaux d'habitation et les aires de rassemblement intérieures doivent être conformes au type A30, pour les aires de rassemblement externes, uniquement au type B15.
- 3) Les parois entre les cabines, les parois entre cabines et couloirs et les cloisonnements verticaux de séparation des locaux d'habitation visés au chiffre 10 doivent être conformes au type B15 pour les locaux équipés d'installations de diffusion d'eau sous pression de type B0.
- 4) Les cloisonnements entre les salles des machines au sens des articles 15.07 et 15.10, chiffre 6 doivent être conformes au type A60, dans les autres cas au type A0.
- 5) B15 est suffisant pour les cloisonnements entre les cuisines d'une part et les chambres froides ou locaux à provisions alimentaires d'autre part.“

d) *Ne concerne que la version allemande.*

e) *Ne concerne que la version allemande.*

8. *L'article 15.12 est applicable dans la teneur ci-après :*

a) *Ne concerne que la version allemande.*

b) *Ne concerne que la version allemande.*

c) *Le chiffre 10, lettre b), est applicable dans la teneur ci-après :*

"b) deux lots d'équipement comportant au minimum une combinaison de protection, un casque, des bottes, des gants, une hache, un pied de biche, une lampe-torche et un câble de guidage ;"

9. *L'article 15.15 est applicable dans la teneur ci-après :*

a) *Le chiffre 1, phrase 1, est applicable dans la teneur ci-après :*

"Les bateaux à passagers admis à transporter moins de 50 passagers et dont L_F n'est pas supérieur à 25 m doivent soit apporter la preuve d'une stabilité suffisante après avarie au sens de l'article 15.03, chiffres 7 à 13, ou apporter la preuve qu'ils satisfont aux critères suivants après envahissement symétrique :"

b) *Le chiffre 5, phrase 1, est applicable dans la teneur ci-après :*

"La commission de visite peut déroger à l'application de l'article 10.04 pour les bateaux à passagers autorisés à transporter 250 passagers au maximum et dont L_F n'est pas supérieur à 25 m, sous réserve qu'ils soient équipés d'une plate-forme accessible par les deux côtés et située juste au-dessus de la ligne de flottaison, afin de permettre le sauvetage de personnes à l'eau. Le bateau à passagers peut être équipé d'une installation comparable, aux conditions suivantes :"

c) *Au chiffre 10, phrase 1, la partie introductive de la phrase est applicable dans la teneur ci-après :*

"Les prescriptions suivantes ne s'appliquent pas aux bateaux à passagers dont L_F n'est pas supérieur à 25 m :"

10. *Le tableau ad article 24.02, chiffre 2 est applicable dans la teneur ci-après :*

a) *L'indication relative à l'article 15.01, chiffre 2, lettre e), est applicable dans la teneur ci-après :*

"lettre e	Interdiction des installations à gaz liquéfié visées au chapitre 14	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2045. La prescription transitoire n'est applicable qu'en présence de dispositifs d'alerte au sens de l'article 15.15, chiffre 9."
-----------	---	---

b) *Les indications relatives à l'article 15.06, chiffre 6, lettre c), sont applicables dans la teneur ci-après :*

"lettre c	Voies de repli ne devant pas traverser les salles des machines	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2007
	Voies de repli ne devant pas traverser les cuisines	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015"

c) *L'indication relative à l'article 15.06, chiffre 7, est rédigée comme suit :*

"ch. 7	Système de guidage de sécurité approprié	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015"
--------	--	---

d) *L'indication relative à l'article 15.06, chiffre 16, est applicable dans la teneur ci-après :*

16	"ch. 16	Installations d'eau potable conformes à l'article 12.05	N.R.T., au plus tard au 31.12.2006"
----	---------	---	-------------------------------------

e) *L'indication relative à l'article 15.07 est applicable dans la teneur ci-après :*

"15.07	Exigences relatives au système de propulsion	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015"
--------	--	---

f) *Les indications relatives à l'article 15.09, chiffre 4, sont applicables dans la teneur ci-après :*

"ch. 4	Moyens de sauvetage individuels conformes à la norme européenne EN 395 : 1998 ou EN 396 : 1998 pour 100 % des passagers	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2007
	Nature des moyens de sauvetage	Pour les bateaux à passagers équipés avant le 1.1.2005 de moyens de sauvetage collectifs appropriés, ceux-ci sont pris en compte en remplacement des moyens de sauvetage individuels. Pour les bateaux à passagers équipés de moyens de sauvetage collectifs conformes à l'article 15.09, chiffre 6, avant le 1.1.2005, ceux-ci sont pris en compte en remplacement des moyens de sauvetage individuels jusqu'au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010."

g) *L'indication relative à l'article 15.10, chiffre 3, est applicable dans la teneur ci-après :*

"ch. 3	Eclairage de secours suffisant	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015"
--------	--------------------------------	---

h) *Les indications relatives à l'article 15.10, chiffre 6, sont applicables dans la teneur ci-après :*

"ch. 6 1 ^{ère} phrase	Cloisonnements conformes à l'article 15.11 chiffre 2	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
2 ^{ème} et 3 ^{ème} phrases	Montage des câbles	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
4 ^{ème} phrase	Installation électrique de secours au-dessus de la ligne de surimmersion	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015"

i) *L'indication relative à l'article 15.12, chiffre 1, est applicable dans la teneur ci-après :*

"15.12, ch. 1, lettre c	Extincteurs portatifs dans les cuisines	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite "
----------------------------	---	--

j) *L'indication relative à l'article 15.12, chiffre 2, est applicable dans la teneur ci-après :*

lettre a	"ch. 2, 2 ^{ème} pompes d'incendie	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010"
----------	--	---

k) *L'indication relative à l'article 15.12, chiffre 3, est applicable dans la teneur ci-après :*

lettres b et c	"ch. 3, Pression et longueur du jet d'eau	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010"
----------------	---	---

l) *L'indication relative à l'article 15.12, chiffre 9, est applicable dans la teneur ci-après :*

"ch. 9	Installations d'extinction d'incendie dans les salles des machines	Pour N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015"
--------	--	--

11. *Dans le tableau ad article 24.03, chiffre 1 l'indication relative à l'article 15.05 est applicable dans la teneur ci-après :*

"15.05	Nombre de passagers	Renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2045"
--------	---------------------	---

12. *Le tableau ad article 24.06, chiffre 5 est applicable dans la teneur ci-après :*

a) *L'indication relative à l'article 15.01, chiffre 2, lettre e), est applicable dans la teneur ci-après :*

"lettre e	Interdiction des installations à gaz liquéfié visées au chapitre 14	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2045. La prescription transitoire n'est applicable qu'en présence de dispositifs d'alerte au sens de l'article 15.15, chiffre 9.	1.1.2006"
-----------	---	---	-----------

b) *Les indications relatives à l'article 15.06, chiffre 6, lettre c), sont applicables dans la teneur ci-après:*

"lettre c	Voies de repli ne devant pas traverser les salles des machines Voies de repli ne devant pas traverser les cuisines	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2007 N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015.	1.1.2006"
-----------	---	---	-----------

c) *L'indication relative à l'article 15.06, chiffre 7, est applicable dans la teneur ci-après :*

"ch. 7	Système de guidage de sécurité approprié	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015	1.1.2006"
--------	--	--	-----------

d) *L'indication relative à l'article 15.06, chiffre 16, est applicable dans la teneur ci-après :*

"ch. 16	Installations d'eau potable conformes à l'article 12.05	N.R.T., au plus tard au 31.12.2006	1.1.2006"
---------	---	------------------------------------	-----------

e) *L'indication relative à l'article 15.07 est applicable dans la teneur ci-après :*

"15.07	Exigences relatives au système de propulsion	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015	1.1.2006"
--------	--	--	-----------

f) *Les indications relatives à l'article 15.09, chiffre 4, sont applicables dans la teneur ci-après :*

"ch. 4	Moyens de sauvetage individuels conformes à la norme européenne EN 395 : 1998 ou EN 396 : 1998 pour 100 % des passagers	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2007	1.1.2006
	Nature des moyens de sauvetage	Pour les bateaux à passagers équipés avant le 1.1.2005 de moyens de sauvetage collectifs appropriés, ceux-ci sont pris en compte en remplacement des moyens de sauvetage individuels. Pour les bateaux à passagers équipés de moyens de sauvetage collectifs conformes à l'article 15.09, chiffre 6, avant le 1.1.2005, ceux-ci sont pris en compte en remplacement des moyens de sauvetage individuels jusqu'au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010.	1.1.2006"

g) *L'indication relative à l'article 15.10, chiffre 3, est applicable dans la teneur ci-après :*

"ch. 3	Eclairage de secours	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015	1.1.2006"
--------	----------------------	--	-----------

h) *Les indications relatives à l'article 15.10, chiffre 6, sont applicables dans la teneur ci-après:*

"ch. 6, 1 ^{ère} phrase	Cloisonnements conformes à l'article 15.11 chiffre 2	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015	1.1.2006
2 ^{ème} et 3 ^{ème} phrases	Montage des câbles	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015	1.1.2006
4 ^{ème} phrase	Installation électrique de secours au-dessus de la ligne de surimmersion	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015	1.1.2006"

i) *L'indication relative à l'article 15.12, chiffre 1, est applicable dans la teneur ci-après :*

"15.12 ch.. 1 lettre c	Extincteurs portatifs dans les cuisines	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite	1.1.2006"
---------------------------	---	---	-----------

j) *L'indication relative à l'article 15.12, chiffre 2, est applicable dans la teneur ci-après :*

"ch. 2, lettre a	2 ^{ème} pompes d'incendie	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010	1.1.2006"
---------------------	------------------------------------	---	-----------

k) *L'indication relative à l'article 15.12, chiffre 9, est applicable dans la teneur ci-après :*

"ch. 9	Installations d'extinction d'incendie dans les salles des machines	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015. La prescription transitoire n'est pas applicable aux bateaux à passagers dont la quille a été posée après le 31.12.1995 et dont la coque est en bois, aluminium ou matériau synthétique et dont les salles des machines ne sont pas construites dans les matériaux visés à l'article 3.04, chiffres 3 et 4.	1.1.2006"
--------	---	--	-----------

Annexe 2 au protocole 21

L'article 21.02, chiffre 1, lettre g), est applicable dans la teneur ci-après :

"g) au chapitre 10 :

article 10.01, chiffres 2, 3 et 5 à 14, article 10.02, chiffre 1, lettres a à c, et chiffre 2, lettres a et e à h, article 10.03, chiffre 1, lettres a, b et d : toutefois au minimum deux extincteurs doivent se trouver à bord ; article 10.03, chiffres 2 à 6, articles 10.03bis, 10.03ter, 10.03quater et 10.05 ;"

PROTOCOLE 22

Transport de marchandises dangereuses

Pas de résolution

PROTOCOLE 23

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.

Annexe au protocole 23
(voir fin du document)

PROTOCOLE 24

Approbation des comptes de l'exercice 2004 de la Commission Centrale

Résolution

Après avoir pris connaissance du rapport du vérificateur des comptes, la Commission Centrale approuve les comptes de l'exercice 2004.

PROTOCOLE 25

Approbation des comptes de l'exercice 2004 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 2004 du Centre Administratif. Ces comptes seront communiqués à cet organisme.

PROTOCOLE 26

Interruption de la manœuvre des écluses du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé et, aux Pays-Bas sur le Neder-Rijn et le Lek les nuits de Noël et du Nouvel An

Résolution

La Commission Centrale constate que l'interruption de la manœuvre des écluses

- du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé en amont de Strasbourg les nuits du 24 au 25 décembre 2005 et du 31 décembre 2005 au 1^{er} janvier 2006 entre 20 heures et 06 heures, et,
- du Neder-Rijn et du Lek les nuits du 24 au 25 décembre et du 25 au 26 décembre 2005 et celle du 31 décembre 2005 au 1^{er} janvier 2006 entre 18 heures et 08 heures

ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 27

Interruption de la manœuvre des écluses aux Pays-Bas sur le Neder-Rijn et le Lek les fins de semaine

Résolution

La Commission Centrale constate que l'interruption de la manœuvre des écluses du Neder-Rijn et du Lek les fins de semaine, à savoir du samedi à 20.00 heures au dimanche à 08.00 heures et du dimanche à 20.00 heures au lundi à 06.00 heures, pour la période du 1^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2006, ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 28

Communiqué à la presse

Résolution

Le communiqué à la presse est approuvé.

PROTOCOLE 29

Date de la prochaine session

Résolution

La prochaine session plénière se tiendra le 31 mai 2006 à Strasbourg.