

COMMISSION  
CENTRALE  
POUR LA  
NAVIGATION  
DU RHIN



**SESSION D'AUTOMNE 2003**

**RESOLUTIONS ADOPTEES**

**y compris les annexes**

**(2003 - II)**

**Strasbourg, le 26 et 27 novembre 2003**



**COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN**

**CC/R (03) 2**

**SESSION D'AUTOMNE 2003**

**RESOLUTIONS ADOPTEES**

**y compris les annexes**

**(2003-II)**

**Strasbourg, les 26 et 27 novembre 2003**



# 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 : Composition de la Chambre des Appels .....	1
Protocole 3 : Demande de statut d'Etat-observateur présentée par la Bulgarie .....	1
Protocole 4 : Echange avec les Etats observateurs .....	2
Protocole 5 : Présidence de la Commission Centrale, présidence et vice-présidence des Comités pour la période 2004-2005 .....	2
Protocole 6 : Répartition des travaux au sein du Secrétariat .....	2
Protocole 7 : Propositions de priorités présentées par la présidence néerlandaise .....	2
Protocole 8 : Relations avec la Commission européenne .....	3
Protocole 9 : Convention européenne sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport en navigation intérieure de substances nocives et potentiellement dangereuses (CRDNI) .....	3
Protocole 10 : Principes d'interprétation de l'Acte de Mannheim .....	3
Protocole 11 : Disposition transitoire complétant la suppression du régime du cachet trilingue .....	10
Protocole 12 : Priorité d'éclusage .....	10
Protocole 13 : Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR .....	10
Protocole 14 : Convention relative à la limitation de responsabilité des propriétaires de bateaux en navigation intérieure (CLNI) .....	10
Protocole 15 : Evolution de la flotte citerne .....	11
Protocole 16 : Agrément d'organisations non gouvernementales – Candidature d'Awes .....	13
Protocole 17 : Agrément d'organisations non gouvernementales – Candidature d'Europa .....	13
Protocole 18 : Activités de la Conférence consultative .....	14

### III. Questions économiques

Protocole 19 : Situation économique de la navigation rhénane .....	14
--	----

### IV. Questions concernant l'environnement et l'élimination des déchets

Protocole 20 : Etat de la mise en œuvre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure .....	24
Protocole 21 : Limitation des émissions de composés organiques volatils (COV) Dégazage de bateaux-citernes en navigation rhénane .....	24

### V. Questions techniques et réglementaires

Protocole 22 : Modification du Règlement de police par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 (Articles 1.01, 6.20, 7.08, 10.01 et 14.11) .....	27
Protocole 23 : Indicateurs de vitesse de giration en navigation rhénane agréés avant le 1 <sup>er</sup> janvier 1990 (1999-III-12) .....	29
Protocole 24 : Prorogation des prescriptions de caractère temporaire (articles 7.02, 24.01, 24.02, 24.06 et annexe B) .....	29
Protocole 25 : Amendement au Règlement de Visite des bateaux du Rhin au moyen de prescriptions de caractère temporaire (Articles 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 et 24.07) .....	30
Protocole 26 : Modifications définitives du RVBR (chapitre 24) .....	32
Protocole 27 : Emissions de gaz – Introduction de valeurs limites d'une étape II (articles 8bis.02, 24.02 et 24.06) .....	51
Protocole 28 : Modification du Règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin (article 3.02) .....	54
Protocole 29 : Programme de protection contre les crues aux Pays-Bas "Un espace pour le fleuve" .....	59
Protocole 30 : Construction d'un nouveau pont-route sur le Rhin à Worms (p.k. 443,27).....	59
Protocole 31 : Relevés d'actes de mise en vigueur par les Etats membres et de décisions des comités et groupes de travail .....	63

**VI. Questions administratives**

Protocole 32 : Approbation des comptes de l'exercice 2002 de la Commission Centrale .....	87
Protocole 33 : Approbation des comptes de l'exercice 2002 du Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans .....	87

**VII. Questions diverses**

Protocole 34 : Interruption de la manœuvre des écluses du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé et, aux Pays-Bas, du Neder-Rijn et du Lek les nuits de Noël et du Nouvel An .....	87
Protocole 35 : Interruption de la manœuvre des écluses aux Pays-Bas sur le Neder-Rijn et le Lek les fins de semaine .....	88
Protocole 36 : Communiqué à la presse .....	88
Protocole 37 : Date de la prochaine session .....	88







**CC/R (03) 2 – Final**  
27 novembre 2003

Or. f f/d/nl

## **RESOLUTIONS ADOPTEES LORS DE LA SESSION D'AUTOMNE 2003**

---

### **PROTOCOLE 1**

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

Pas de résolution.

### **PROTOCOLE 2**

#### **Composition de la Chambre des Appels**

Pas de résolution.

### **PROTOCOLE 3**

#### **Demande de statut d'Etat-observateur présentée par la Bulgarie**

##### **Résolution**

La Commission Centrale,

##### **I.**

vu la demande de statut d'observateur présentée par la République de Bulgarie,

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

constatant que la République de Bulgarie a fait connaître son acceptation des règles régissant le statut des Etats observateurs auprès de la Commission Centrale,

tenant compte du fait que la République de Bulgarie est concernée de manière significative par la navigation intérieure européenne,

estimant que la participation de la République de Bulgarie aux travaux de la Commission Centrale est de nature à contribuer de manière positive à ces travaux et à la promotion de la navigation intérieure européenne,

décide d'attribuer le statut d'Etat observateur à la République de Bulgarie,

## II.

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

### PROTOCOLE 4

#### Echange avec les Etats observateurs

Pas de résolution.

### PROTOCOLE 5

#### Présidence de la Commission Centrale Présidence et vice-présidence des Comités pour la période 2004-2005

#### 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 2004-2005.

#### Annexe au protocole 5

Comités	Présidents	Vice-présidents
Comité préparatoire	Président de la CCNR Délégation néerlandaise	Vice-Président de la CCNR Délégation suisse
Comité du budget	Président de la CCNR Délégation néerlandaise	Vice-Président de la CCNR Délégation suisse
Comité économique	Délégation néerlandaise	Délégation allemande
Comité du droit fluvial	Délégation belge	Délégation allemande
Comité des matières dangereuses	Délégation belge	Délégation française
Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle	Délégation allemande	Délégation suisse
Comité du Règlement de police	Délégation suisse	Délégation française
Comité du Règlement de visite	Délégation française	Délégation allemande
Comité technique permanent	Délégation française	Délégation néerlandaise
Comité de l'élimination des déchets et des questions liées à l'environnement	Délégation allemande	Délégation suisse

### PROTOCOLE 6

#### Répartition des travaux au sein du Secrétariat

Pas de résolution.

### PROTOCOLE 7

#### Propositions de priorités présentées par la présidence néerlandaise

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 8**

### **Relations avec la Commission européenne**

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 9**

### **Convention européenne sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport en navigation intérieure de substances nocives et potentiellement dangereuses (CRDNI)**

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 10**

### **Principes d'interprétation de l'Acte de Mannheim**

#### **Résolution**

La Commission Centrale approuve les principes d'interprétation de la Convention Révisée pour la Navigation du Rhin figurant en annexe à la présente résolution.

#### **Annexe au protocole 10**

- 1. La CCNR est compétente pour établir toute prescription relative à la sécurité et à la prospérité de la navigation du Rhin.**
- 1.1 Ces prescriptions qui doivent être conformes à l'Acte de Mannheim peuvent concerner les domaines les plus divers :
  - 1.1.1 mesures relatives au maintien de la sécurité générale (article 1<sup>er</sup> de l'Acte de Mannheim),
  - 1.1.2 prescriptions relatives aux bateaux, aux capitaines et aux équipages (articles 22 et 23 de l'Acte de Mannheim),
  - 1.1.3 prescriptions de police (article 32 de l'Acte de Mannheim),
  - 1.1.4 mesures visant à établir des prescriptions communes pour l'exercice de la navigation, dès lors qu'elles permettent d'assurer la prospérité de la navigation (article 45),
  - 1.1.5 règlements portant sur les installations terrestres pour autant qu'il s'agit de mesures correspondant aux objectifs sus-indiqués.
- 1.2 Les questions de sécurité spécifiques à la navigation rhénane sont réglées en principe par la CCNR. Sauf exception, ces prescriptions de la CCNR sont exhaustives. Les prescriptions nationales relatives à ces domaines ne portent que sur les questions relevant exclusivement du droit national, pour lesquelles la CCNR n'intervient pas ou pour lesquelles elle a expressément reconnu la compétence réglementaire des Etats contractants (Article 23 de l'Acte de Mannheim).
- 1.3 Pour les domaines qui ne sont pas spécifiques à la sécurité de la navigation rhénane et sous réserve de ne pas comporter une restriction à la liberté de navigation sur le Rhin (voir ci-après n° 2), les Etats membres peuvent prendre des mesures intéressant la navigation rhénane dans les conditions suivantes :

- 1.3.1 Ces mesures doivent être compatibles avec des prescriptions établies par la CCNR,
- 1.3.2 Les prescriptions nationales ne doivent pas affecter l'unité du régime de la navigation ni aboutir à une discrimination basée sur la nationalité.
- 1.4 Lorsqu'une prescription est adoptée dans le cadre de la CCNR, les Etats membres sont tenus d'abroger toute réglementation nationale contraire dès lors qu'il s'avère impossible d'en donner une interprétation aboutissant à une harmonisation.
  - 1.4.1 Les obligations souscrites par les Etats membres à l'égard d'autres Etats ou à l'égard d'organisations internationales doivent tenir compte des obligations (de droit international) découlant de l'Acte de Mannheim et des prescriptions établies dans le cadre de la CCNR,
  - 1.4.2 Les obligations résultant pour les Etats membres du droit européen ainsi que d'autres obligations résultant du droit international doivent être respectées.

**2. La compétence essentielle de la CCNR concerne la préservation de libre navigation sur le Rhin (article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, de l'Acte de Mannheim).**

- 2.1 Les restrictions à la libre navigation sur le Rhin résultent des stipulations de l'Acte de Mannheim ou des prescriptions communes établies par la CCNR (Article 1 AM).
- 2.2 Les Etats membres sont tenus de coopérer avec la CCNR afin d'adapter les prescriptions communes à l'état de la technique.

**2.3 Il y a en principe restriction à la libre navigation notamment dans les cas suivants :**

- 2.3.1 lorsqu'une réglementation est spécifique à la navigation rhénane et affecte les conditions de navigation,
- 2.3.2 lorsque des mesures ou des prescriptions impliquent une gêne importante pour la navigation,
- 2.3.3 lorsqu'il est imposé aux usagers de la voie d'eau une obligation de faire ou une interdiction sanctionnée dans l'action de navigation elle-même ou dans une activité qui en constitue l'accessoire direct,
- 2.3.4 lorsqu'une prescription qui ne concerne pas directement la navigation (prescription qui n'est pas spécifique à la navigation intérieure) constitue indirectement une restriction disproportionnée à la navigation.

**2.4 Par contre, il n'y a pas en principe restriction à la libre navigation notamment :**

- 2.4.1 du fait de l'application de prescriptions du droit civil ou du droit commercial qui concernent la navigation intérieure (par exemple : régime du contrat de transport en navigation intérieure),
- 2.4.2 du fait de prescriptions qui ne sont pas spécifiques à la navigation intérieure (exemple : prescriptions générales relatives à la protection de la sécurité et de l'ordre public, telles que les prescriptions relatives à la possession d'armes, à l'utilisation de certains produits ou les prescriptions générales du droit social),
- 2.4.3 du fait d'une interruption de courte durée de la navigation dans les conditions définies par le règlement de police.

## **Note du Secrétariat présentant un commentaire du protocole 2003-II-10 relatif aux principes d'interprétation de l'Acte de Mannheim**

### **Règles d'application de la Convention Révisée pour la Navigation du Rhin**

La Convention Révisée pour la Navigation du Rhin, reprenant les orientations fixées par le Congrès de Vienne, consacre le principe fondamental de libre navigation sur le Rhin (article 1).

Ce principe implique d'éviter ou de réduire au mieux les entraves à la navigation :

- entraves physiques liées à la disponibilité de la voie navigable et de ses aménagements accessoires,
- entraves administratives, fiscales ou douanières, résultant en particulier du paiement de droits basés sur le fait de la navigation (article 3),
- entraves juridiques ou réglementaires entraînant une restriction de l'usage de la voie d'eau.

Seules sont admises les limitations à la navigation prévues par la Convention révisée pour la Navigation du Rhin ou décidées par la CCNR.

De manière constante, la CCNR et ses Etats membres ont déduit de ce principe fondamental les principes accessoires suivants <sup>1</sup>:

- L'égalité de traitement (voir jugement de la Chambre des Appels du 10 février 2003 Herweck). Les différences de traitement doivent être justifiées par des éléments objectifs en relation avec la sécurité générale, le bon ordre de la circulation ou l'intérêt général. Elles ne sauraient être fondées sur la nationalité<sup>2</sup>.
- L'unité du régime de la navigation rhénane. Celle-ci implique le développement de règles uniformes applicables à tous les acteurs de la navigation du Rhin et à toutes les sections du fleuve (sous réserve de règles de police particulières que peuvent justifier les caractéristiques d'un tronçon déterminé de la voie d'eau).

Afin de mettre en œuvre ces principes, la CCNR<sup>3</sup> a été investie des compétences suivantes :

- mettre en œuvre les principes susmentionnés par des règlements communs (article 1),
- garantir un haut niveau de sécurité pour la navigation et son environnement,
- favoriser la prospérité de la navigation rhénane et européenne (article 45).

Par ailleurs, la CCNR est compétente pour adopter des protocoles additionnels à la Convention révisée pour la Navigation du Rhin.

Alors que les compétences résultant de la Convention révisée pour la Navigation du Rhin sont détenues par la CCNR en tant qu'organisation internationale disposant d'une autonomie juridique, la compétence d'adopter des protocoles additionnels est exercée par la CCNR comme conférence diplomatique permanente.

---

<sup>1</sup> ainsi qu'il ressort de la résolution 2001-I-3 relative aux objectifs de la CCNR.

<sup>2</sup> sous réserve des mesures particulières adoptées dans le cadre du protocole additionnel n° 2.

<sup>3</sup> dont la création remonte au Congrès de Vienne et est donc antérieur à la Convention Révisée pour la Navigation du Rhin.

## **I) Les compétences détenues par la CCNR en tant qu'organisation internationale**

La CCNR exerce ses compétences comme des attributions propres dans le cadre de ses organes de direction : les décisions sont prises par la réunion plénière à l'unanimité. Le caractère propre de ces compétences est illustré par le fait qu'à défaut de refus manifesté dans un délai d'un mois, ces décisions sont obligatoires pour les Etats membres (article 46).

Les compétences de la CCNR sont tantôt exclusives, tantôt concurrentes avec celles des Etats membres. Elles sont exercées en tenant compte du contexte international.

### **A) Compétences exclusives de la CCNR**

- 1) Ces compétences exclusives sont relatives à toute prescription qui implique une restriction à la libre navigation sur le Rhin.

Les Etats membres ont transféré à la CCNR la compétence de prendre des "règlements pour le maintien de la sécurité générale" qui recouvrent toutes les réglementations susceptibles d'affecter la libre circulation sur le Rhin.

Les Etats membres sont tenus de coopérer avec la CCNR afin d'adapter les règlements communs à l'évolution de la technique.

- 2) L'existence d'une éventuelle restriction à la libre navigation sur le Rhin au sens de la Convention révisée pour la Navigation du Rhin doit être analysée pour chaque type de mesures ayant une incidence sur la navigation rhénane.

- a) Un tel effet sur la libre navigation survient en règle générale pour toute mesure:

- o qui conditionne ou affecte spécifiquement les conditions de navigation. Il en est ainsi en particulier pour les prescriptions définissant les exigences imposées aux bateaux, aux capitaines et aux équipages (articles 22 et 23) ainsi que les prescriptions de police de la navigation (article 32) ;
- o qui implique une gêne importante ou disproportionnée pour la navigation même si elle n'est pas spécifique à la navigation ;
- o qui impose aux usagers de la voie d'eau une obligation de faire ou une interdiction sanctionnée dans l'action de navigation ou dans une activité qui en constitue l'accessoire direct.

- b) Par contre, un tel effet sur la libre navigation n'est en règle générale pas occasionné :

- o par les réglementations relatives au droit civil, au droit commercial ou au droit social, non sanctionnées par l'interdiction ou la suspension du droit de naviguer ;
- o du fait de prescriptions de caractère général non spécifiques à la navigation, notamment en matière d'ordre public, d'hygiène ou de sécurité ;
- o par des interruptions de courte durée de la navigation n'ayant pas de caractère répétitif et fréquent.

## **B) Les compétences de la CCNR concurrentes avec celles des Etats membres**

La CCNR est investie d'une compétence de décision dans certaines questions, sans que cette compétence ne puisse également faire l'objet de décisions de la part des Etats membres ou d'autres institutions.

1) Ce domaine est très large et concerne toute mesure utile pour la navigation rhénane et intérieure. Il inclut en particulier<sup>1</sup>:

- la garantie d'un cadre économique adéquat ;
  - . actions assurant des conditions loyales de concurrence ;
  - . observation du marché ;
  - . coordination des acteurs de la voie d'eau ;
  - . promotion de l'amélioration de l'infrastructure ;
  - . valorisation des métiers de la batellerie ;
  - . prise en compte des nouvelles technologies ;
  - . soutien à l'ouverture de nouveaux marchés.
- la compétitivité de la voie d'eau
  - . contribution à l'amélioration de l'image de marque de la navigation rhénane ;
  - . études, analyses et recherches ;
  - . surveillance en vue de l'amélioration de la fiabilité et de la disponibilité de la voie d'eau ;
  - . concours à l'intégration du transport fluvial dans le transport combiné ;
  - . adaptation des aménagements et installations terrestres intervenant dans les opérations de chargement/déchargement.
- l'harmonisation des règles juridiques applicables à la navigation intérieure au plan européen et pan-européen ;
- les mesures de police et de sécurité non incluses dans la compétence exclusive de la CCNR ;
- le développement des mesures de formation du personnel et d'attractivité de la profession hors la question relevant de la compétence exclusive ;
- les conditions d'emploi et de travail ;
- la réduction des émissions polluantes de toute nature originaires de la navigation intérieure ;
- toutes mesures favorables à l'intégration de la voie d'eau dans un cadre respectueux de l'environnement.

2) Les questions de sécurité spécifiques à la navigation intérieure sont réglées pour le Rhin en principe par la seule CCNR. Sauf exception, ces prescriptions sont exhaustives. Des prescriptions nationales dans ce domaine peuvent concerner des questions :

- . relevant traditionnellement du droit national ;
- . pour lesquelles la CCNR a reconnu expressément la compétence des Etats membres (article 23).

---

<sup>1</sup> Cette liste est issue de la résolution 2001-I-3 relative aux objectifs de la CCNR.

- 3) Les Etats peuvent, dans les domaines de compétence concurrente prendre des mesures relatives à la navigation rhénane dans les conditions suivantes :
- elles ne doivent pas méconnaître la Convention révisée pour la Navigation du Rhin,
  - elles ne doivent comporter de restriction à la liberté de navigation sur le Rhin,
  - elles ne doivent pas affecter l'unité du régime de la navigation rhénane ni aboutir à une discrimination basée sur la nationalité,
  - elles doivent être compatibles avec les prescriptions de la CCNR.

Par conséquent :

- . une mesure nouvelle prise par un Etat membre dans un domaine de compétence concurrente doit tenir compte de la réglementation prise par la CCNR ;
- . dans le cas d'une mesure nouvelle prise par la CCNR dans un domaine de compétence concurrente, les Etats membres sont tenus d'abroger les réglementations nationales contraires, dès lors qu'il s'avère impossible d'en donner une interprétation permettant d'aboutir à une harmonisation avec la réglementation de la CCNR.

Il n'y a pas de difficultés si les règles édictées d'une part par la CCNR et d'autre part par une autorité concurrente concernent des questions différentes, si elles se complètent ou du moins, si elles sont compatibles entre elles.

### **C) Les compétences de la CCNR et le cadre international**

#### **1) Combinaison des compétences de la CCNR avec d'autres compétences internationales**

L'exercice des compétences de la CCNR doit se concilier avec les obligations internationales des Etats membres ou les compétences d'autres organisations internationales (en particulier de la Communauté européenne) de la manière suivante :

- a) Les obligations souscrites par les Etats membres à l'égard d'autres Etats, d'autres organisations internationales ou à l'égard de la Communauté européenne doivent tenir compte des obligations de droit international découlant de la Convention Révisée pour la Navigation et des prescriptions établies dans le cadre de la CCNR (article 30 Convention de Vienne sur les traités ; article 307 Traité CE).

Les Etats parties à la Convention de Mannheim ne peuvent légalement s'engager à l'égard de tiers que dans le respect des compétences à caractère exclusif qu'ils ont transférées à la CCNR.

- b) Dans l'exercice de ses compétences, la CCNR doit tenir compte des obligations acceptées par les Etats membres dans le cadre du droit international ou dans le cadre de la Communauté européenne :
- Dans le domaine des compétences concurrentes, si un ou plusieurs Etats membres ont pris des engagements internationaux, la CCNR doit tenir compte de ces engagements dans les prescriptions qu'elle adopte.
  - Dans le domaine des compétences exclusives de la CCNR, les Etats ne peuvent prendre d'engagements internationaux car ils ont transféré les compétences en cause à la CCNR, mais celle-ci veille à harmoniser l'exercice de ses compétences avec celles d'autres instances compétentes en matière de navigation intérieure.



2) L'action de la CCNR en tant qu'organisation internationale

Dans l'exercice de ses compétences, la CCNR coopère avec les autres organisations internationales. Elle dispose à cette fin des pouvoirs juridiques nécessaires (article 44 quinquies).

Dans ce cadre, la CCNR a conclu un accord de siège avec la République française, un accord de coopération avec la Commission européenne et procédé à des échanges de lettres avec d'autres organisations.

**II) Compétence de la CCNR en tant que conférence diplomatique permanente**

- A) La CCNR dispose de manière traditionnelle du pouvoir de préparer et d'approuver en son sein les amendements qui paraissent appropriés à la Convention Révisée pour la Navigation du Rhin, l'acceptation définitive de ces amendements étant subordonnée à la signature et à la ratification par les Etats membres.

Ceux-ci ont ainsi reconnu à la CCNR le pouvoir d'examiner et d'approuver tout projet d'amendement à la Convention révisée pour la Navigation du Rhin avant qu'il soit adopté par les Etats membres.

- B) Dans sa qualité de conférence diplomatique permanente, la CCNR constitue le cadre habituel dans lequel les Etats membres se concertent au sujet de toute question relative à l'évolution de la navigation intérieure rhénane et européenne.

Dans ce cadre, les Etats membres peuvent :

- adopter des positions communes ;
- préparer la conclusion d'accords spécifiques ;
- définir des actions concertées ;
- adresser des recommandations à leurs autorités respectives ;
- définir des modalités de coopération spécifiques.

## **PROTOCOLE 11**

### **Disposition transitoire complétant la suppression du régime du cachet trilingue**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

se référant à sa résolution 2003-I-7 relative à l'abrogation avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2004 du règlement du 28 novembre 1985 relatif à l'attribution du cachet ou de la mention trilingues aux bateliers rhénans,

invite ses Etats membres à conserver, aux bateliers actuellement titulaires du cachet trilingue, les droits et facilités attachés à ce document pour la durée de sa validité.

## **PROTOCOLE 12**

### **Priorité d'éclusage**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

rappelant l'arrêt 415 P-1/03 du 10 février 2003, par lequel la Chambre des Appels de la Commission Centrale a précisé que les priorités d'éclusage sont subordonnées au principe d'égalité de traitement, lequel constitue une composante de la liberté de navigation, en d'autres termes que l'octroi d'une priorité d'éclusage n'est autorisé que pour des motifs qui sont en relation avec les objectifs de la Convention révisée pour la navigation du Rhin (sécurité, bon ordre de navigation, utilisation optimale des écluses) ou fondées sur l'intérêt général,

demande à son Comité du Règlement de Police d'examiner les conditions dans lesquelles peuvent être accordées des priorités d'éclusage et de présenter d'ici la prochaine session plénière une proposition relative à l'octroi de priorités d'éclusage,

demande aux délégations concernées de prendre, dans l'attente d'une clarification complète des règles applicables, toutes les dispositions nécessaires pour le respect des principes rappelés par l'arrêt susmentionné.

## **PROTOCOLE 13**

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

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 14**

### **Convention relative à la limitation de responsabilité des propriétaires de bateaux en navigation intérieure (CLNI)**

Pas de résolution.

## PROTOCOLE 15

### Evolution de la flotte citerne

#### Résolution

La Commission Centrale

prend acte du rapport de ses Comités économique et des matières dangereuses figurant en annexe à la présente résolution,

constate

- que si le niveau de sécurité sur le Rhin du transport en citernes compte parmi les plus élevés du monde et répond aux aléas connus, certaines questions méritent toutefois d'être approfondies en vue d'un renforcement de la réglementation et de son efficacité,
- que les nouvelles constructions en navigation citerne intérieure sont réalisées en double coque,
- que des possibilités sont actuellement examinées au sein de la CCNR afin de renforcer, avec d'autres modes de construction ou d'autres mesures, le niveau de sécurité du transport en bateaux-citernes sur le Rhin,

considérant que l'interface du bateau et de l'installation terrestre, ainsi que le rôle du facteur humain au niveau des opérations y afférentes seraient à prendre davantage en compte dans la réflexion et dans la réglementation relative à la sécurité,

considérant que les mesures destinées à assurer une meilleure protection des transports concernés méritent une réflexion sur les conséquences économiques,

constitue un groupe ad hoc "interface bateau-terre" composé d'experts des Etats et des organisations professionnelles agréées que le Secrétariat convoquera en vue :

- d'examiner les conditions de sécurité au niveau de l'interface du bateau et de l'installation terrestre sur les plans technologique, personnel et opérationnel et d'élaborer, le cas échéant, des propositions d'amélioration de la réglementation ou aux méthodes de travail appliquées par les professionnels concernés,
- d'examiner les dispositions en matière de formation du personnel et l'utilisation du personnel dûment formé, notamment pour ce qui concerne les activités dans le cadre de l'interface bateau-installation terrestre,
- d'en faire rapport, de concert avec les comités concernés,

charge son Comité des Matières dangereuses :

- d'examiner les implications pour la réglementation des accidents survenus dans le passé récent,
- de poursuivre sa réflexion sur la mise en place d'un schéma directeur pour le classement des matières selon leur nocivité potentielle pour l'environnement,
- de lui en faire rapport,

charge son Comité économique de poursuivre son analyse de la flotte citerne et d'examiner d'éventuelles mesures d'accompagnement permettant une évolution équilibrée de celle-ci et de lui en faire rapport.

#### Annexe

## Annexe au protocole 15

### Evolution de la flotte citerne

#### Rapport succinct à la Commission Centrale

Donnant suite à la résolution 2003-I-14, les comités économique et des Matières dangereuses ont procédé à un examen général des mesures de sécurité et de leur mise en œuvre en ce qui concerne le transport en citernes, en vue de l'identification d'éventuelles possibilités d'amélioration de la sécurité de ce type de transport. Les catégories professionnelles directement concernées ont été impliquées dans les délibérations. Les observations suivantes résument cette analyse et indiquent les mesures proposées.

1. Le niveau de sécurité sur le Rhin dans le domaine du transport en citernes a été jugé généralement satisfaisant et compte parmi les plus élevés sur le plan mondial. Les propositions avancées et les priorités à retenir sont destinées au maintien de cette position de pointe et ne reflètent pas de déficits manifestes. Leur prise en compte est néanmoins souhaitable afin de pouvoir surmonter un certain nombre de problèmes d'ordre opérationnel et/ou réglementaire.
2. Les expériences ont révélé le caractère sensible de l'interface du bateau et de l'installation terrestre où deux systèmes complexes sont connectés dans le cadre du transbordement des cargaisons dangereuses. Cette interface demande une plus grande attention au niveau des procédures, des techniques et des modalités mises en œuvre, ainsi qu'au niveau des caractéristiques des installations de part et d'autre. Une meilleure prise en compte de cette problématique dans la réglementation internationale et dans les normes de caractère opérationnel pourrait s'avérer nécessaire. Les études en cours sur les accidents graves qui ont eu lieu dans un passé récent seraient à approfondir. Un inventaire des incompatibilités ou imprécisions opérationnelles devrait clarifier les possibilités d'amélioration.
3. Malgré une application de technologies très avancées, mais également très complexes, le facteur humain prend une place centrale pour les opérations au niveau de l'interface bateaux-installation terrestre. Plusieurs questions peuvent se poser à cet égard : le contenu de la formation spécialisée, le nombre de personnes de part et d'autre de l'interface ayant suivi une telle formation, la répartition du travail entre navigation et transbordement. Une réflexion serait à mener sur la question de savoir à quel point la réglementation relative au personnel pourrait comporter une double orientation, c'est-à-dire concerner non seulement les aspects nautiques mais aussi les opérations à terre concernées par l'interface.
4. Le haut niveau de sécurité déjà atteint dans la navigation rhénane rend le transport en citernes moins dépendant de mesures de protection telle que la configuration à double coque. Cependant, comme le démontrent les tendances observables sur ce marché, il est probable que les industries concernées feront un recours de plus en plus important à des bateaux de cette configuration. Il en résultera une position concurrentielle affaiblie des bateaux à coque simple. Cette tendance incontournable pourrait s'accélérer sous l'impulsion de la politique. Une analyse sous forme d'élaboration de scénarii devrait permettre de pronostiquer les conséquences sur le plan économique pour la profession concernée. Une réflexion serait à mener sur d'éventuelles dispositions réglementaires qui pourraient préserver une évolution équilibrée de la flotte citerne.
5. Eu égard aux expériences des administrations compétentes, le vieillissement de la flotte citerne ne semble pas porter atteinte à la sécurité générale. Les dispositions en vigueur paraissent assurer convenablement le maintien d'un bon état général. Celui-ci résulte notamment du fait que des parties entières des bateaux sont renouvelées par leurs propriétaires après un certain temps d'utilisation. Cette particularité serait à prendre en compte davantage quant à l'évaluation de l'état d'ancienneté de la flotte et au niveau du recensement des flottes.

## **PROTOCOLE 16**

### **Agrément d'organisations non gouvernementales**

#### **Candidature d'AWES**

##### **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 20 janvier 2003 par laquelle l'Association des constructeurs et réparateurs navals (AWES) s'engage à respecter les règles régissant le statut d'organisation non gouvernementale agréée,

vu le caractère représentatif, au plan international, d'AWES au regard du secteur de la construction et de la réparation navale,

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 :

- adaptation et harmonisation au plan européen des prescriptions techniques en matière de sécurité pour les bateaux de navigation intérieure ;
- études dans le domaine technique, économique et environnemental concernant les bateaux de navigation intérieure ;
- amélioration de l'image de marque du transport fluvial ;

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

## **PROTOCOLE 17**

### **Agrément d'organisations non gouvernementales**

#### **Candidature d'EUROPIA**

##### **Résolution**

La Commission Centrale,

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

vu la demande d'agrément du 6 mars 2003 de l'Association Pétrolière Européenne (EUROPIA) et la lettre du 14 mai 2003 par laquelle elle s'engage à respecter les règles régissant le statut d'organisation non gouvernementale agréée,

vu le caractère représentatif, au plan international, d'EUROPIA au regard du secteur des chargeurs et destinataires de l'industrie pétrolière européenne,

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 :

- adaptation des prescriptions techniques en ce qui concerne le transport de matières dangereuses ;
- réduction des émissions polluantes pouvant provenir de la cargaison et prise en compte de la protection de l'environnement pour ce qui concerne l'interface bateau – terre ;
- suivi économique et statistique du transport de produits pétroliers ;
- amélioration des conditions de compétitivité du transport fluvial et d'accès aux marchés dans le transport des produits pétroliers ;
- études prospectives sur l'évolution technologique et économique du transport fluvial ;
- harmonisation et développement des règles juridiques relatives au transport fluvial, en particulier en matière de responsabilité et d'assurance pour le transport de matières dangereuses ;
- intégration des procédures de certification dans les actions visant la sécurité et la fiabilité des bateaux ;

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

## **PROTOCOLE 18**

### **Activités de la Conférence consultative**

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 19**

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

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

après avoir entendu le rapport oral du Président de son Comité économique,

prend acte du rapport sur la situation économique de la navigation rhénane pour le premier semestre de l'année 2003.

**Annexe**

## Annexe au protocole 19

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

1<sup>er</sup> semestre 2003

#### I Remarques générales

##### a) Situation générale

Au cours du premier semestre 2003, les volumes de marchandises transportées sur le Rhin ont progressé de l'ordre de 1,8 % et les prestations de 2 % par rapport au premier semestre 2002. Cette évolution est d'autant plus remarquable que la croissance économique en Europe s'est elle encore ralentie au cours de cette période et que l'hydraulicité n'a parfois pas permis un chargement à pleine capacité des bateaux. On notera cependant des évolutions très contrastées selon les secteurs auxquels appartiennent ces marchandises.

##### b) Hydraulicité

Bien que l'année ne soit pas encore entièrement terminée, elle se démarque déjà par une hydraulicité très marquée. Au cours de la première quinzaine du mois de janvier, la navigation a dû être arrêtée pendant plusieurs jours au niveau du Rhin moyen et ce n'est qu'à compter de la mi-janvier que le niveau du Rhin est repassé sous la première marque de crue. Par la suite l'hydraulicité a fluctué au gré des précipitations, avec une tendance générale à la baisse s'accroissant avec l'absence de précipitations en fin de semestre. Depuis, la sécheresse de l'été et du début de l'automne a provoqué une baisse exceptionnelle quant au niveau et à la durée, engendrant une réduction sensible de la capacité de chargement des unités. Ainsi en septembre le point le plus bas depuis l'enregistrement des niveau du Rhin a été atteint avec 34 cm à Caub, ce qui correspond à un enfoncement maximum de 1,50 m, rendant impossible la navigation des unités importantes équipées de doubles coques. Néanmoins, la continuité du transport par voie d'eau n'a pas été mise en cause durant cette période.

##### c) Prix des carburants

Sur l'ensemble du 1<sup>er</sup> semestre 2003, les prix du carburant se sont situés en moyenne 2,5 euros / 100l au-dessus du niveau observé au premier semestre 2002. Au cours des trois premiers mois de l'année, des prix dépassant 38 euros / 100 l ont été observables. Ce n'est qu'au mois d'avril suite à l'apaisement de la situation en Irak qu'une baisse qui atteignait en moyenne 8 euros / 100 l est intervenue et s'est poursuivie jusqu'en été.

#### II Situation de la cale sèche

##### a) Volumes transportés

Dans la cale sèche, l'évolution de la demande de transport a été très variable selon les secteurs économiques.

###### *Secteur agricole*

Dans ce secteur, l'augmentation des transports de denrées alimentaires et fourrages (+ 1,1 %) n'est pas parvenue à compenser la diminution des volumes de produits agricoles (- 3,2 %). Les transports d'engrais ont connu une nette diminution de -10,2 % en terme de volumes et de 14,4 % en terme de prestations. Cette évolution s'explique par le caractère saisonnier de ces transports.

###### *Secteur sidérurgique*

Le rétablissement de la situation économique sectorielle s'est poursuivi au début de l'année 2003 comme en témoigne la forte hausse des transports de minerais et déchets pour la métallurgie, s'élevant à environ 11 % en volume par rapport au premier semestre de l'année 2002.

Le corollaire de cette reprise peut être trouvé au niveau des importations de produits métallurgiques bruts vers l'amont qui ont poursuivis la baisse déjà observable en 2002. Les exportations ont, comme cela était prévisible, progressé.

#### *Secteur énergétique : charbon*

Une baisse de l'ordre de 4 % des volumes de charbon transportés sur le Rhin traditionnel a pu être observée au premier semestre 2003. Si les importations de charbon-vapeur ont stagné au cours de cette période, ce sont surtout les importations de coke en Allemagne qui ont diminué nettement. Pour l'année 2003, les importations de charbons en Allemagne devraient se situer légèrement sous le niveau de l'année 2002.

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

La diminution des transports de matériaux de construction s'est poursuivie avec - 3 % en volumes. Son origine est avant tout structurelle avec le tarissement des sites d'extraction de gravier le long du Rhin. La conjoncture défavorable du secteur du bâtiment en Allemagne qui se poursuit et le volume limité de cale disponible pour ce type de transports constituent des causes conjoncturelles supplémentaires.

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

Au cours des mois de janvier et février, les frets ont évolué à un niveau assez bas, la demande de transport étant assez faible. Au cours du printemps, l'hydraulicité faible a contribué temporairement à une légère hausse des frets qui n'a cependant pas eu d'incidence sur la rentabilité, les bateaux n'ayant pu être chargés à pleine capacité. Au cours de l'été, les frets ont continué à évoluer à un niveau élevé en rapport direct avec le niveau d'hydraulicité.

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

Les transports par conteneurs ont connu une forte progression au cours du premier semestre 2003. Sur le Rhin traditionnel, celle-ci a dépassé 15 % en tonnage et a atteint 11 % pour les conteneurs vides et 13 % pour les conteneurs chargés en EVP. On constate donc une progression plus forte pour les conteneurs chargés, ce qui pourrait être le signe pour un recours à la voie d'eau plus systématique notamment pour les transports de conteneurs chargés vers l'arrière-pays. Cette forte hausse des transports par conteneurs sur le Rhin reflète l'évolution des transbordements dans les ports maritimes. Il semblerait que la part modale de la voie d'eau ait poursuivi son développement, le taux de progression des transports sur le Rhin étant supérieur à celui des transbordements dans les ports maritimes.

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

#### **a) Volumes transportés**

Dans le secteur de la cale citerne, c'est une progression globale des volumes transportés qui peut être constatée.

#### *Produits pétroliers*

Sur le Rhin traditionnel, les transports de produits pétroliers ont progressé d'environ 3,3 % au cours de ce semestre. C'est essentiellement à partir du mois d'avril que la demande de transport s'est accrue sous l'effet notamment de l'arrivée des carburants d'été. Cette augmentation des transports fut particulièrement nette entre les ports maritimes et la Ruhr en ce qui concerne l'essence et le diesel. La demande de transport est restée soutenue jusqu'en été, malgré des prix fluctuant à un niveau élevé sur le marché du pétrole.

#### *Secteur chimique*

Les transports de produits chimiques ont progressé de 1,6 % en volumes et de 3,5 % en terme de prestations, confirmant ainsi une certaine reprise dans ce secteur économique. Néanmoins, les professionnels de la chimie n'attendent pour l'année 2003 en Europe qu'une croissance de 0,7 % dans ce secteur, une révision à la baisse des prévisions antérieures ayant été effectuée.



**b) Niveau des frets**

Au début de l'année, les frets ont évolué à un niveau très bas, faute de demande de transport. A partir de la fin du mois de février, une hausse a pu être observée, due essentiellement à une hydraulicité faible, puis au mois de mars par l'arrivée des carburants d'été. Cette tendance s'est amplifiée au mois d'avril et surtout de mai où un manque de cale est temporairement apparu s'accompagnant d'un niveau des frets élevé. Au cours de l'été, les frets se sont montrés d'une très grande volatilité du fait de l'hydraulicité. Comme cela a été le cas pour la cale sèche, la faible hydraulicité a ici aussi engendré une hausse des niveaux de frets, qu'il ne faut cependant pas traduire par une amélioration de la situation conjoncturelle.

**IV Evolution de l'offre de cale**

Une confrontation des capacités retirées du marché aux nouvelles capacités ajoutées au marché au cours des 9 premiers mois de l'année 2003, permet de constater que les nouvelles capacités mises sur le marché sont nettement supérieures à celles retirées du marché aussi bien pour la cale sèche que pour la cale citerne. La comparaison avec les années antérieures permet de constater une rupture assez nette au niveau des investissements et désinvestissements, le volume de cale déchiré ayant fortement diminué et les nouvelles constructions ayant repris de manière significative. Il s'agit incontestablement des premiers effets observables suite à l'échéance des mesures d'assainissement structurel du 29 avril 2003.

**V Conclusions et perspectives**

Les conditions d'hydraulicité ont été extrêmes au cours de l'été et au début de l'automne, des niveaux d'eau exceptionnellement bas ayant été enregistrés sur le Rhin. Malgré ces conditions, la navigation rhénane a su confirmer sa fiabilité, le trafic n'ayant jamais été arrêté, même si le niveau de chargement a dû être nettement réduit. Ceci a entre autre été possible grâce à la disponibilité d'une capacité de réserve constituée notamment de bateaux de faibles tirant d'eau qui ont pu être mis en oeuvre

De très fortes fluctuations des frets ont dans ce contexte pu être observées, notamment dans la cale citerne, ce marché étant marqué par un nombre très limité de contrats d'affrètement de longue durée.

Si au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2003 les transports par conteneurs ont nettement progressé, au cours de l'été et de l'automne de nombreuses sociétés de transport ont dû par manque d'eau, réduire leur activité et même partiellement recourir au transport routier ou ferroviaire pour certains trajets, afin de remplir leurs contrats. Ces conditions ont réduit leur rentabilité, le paiement des suppléments pour basses eaux qui n'est intervenu que plus tard, n'ayant compensé que partiellement le surcroît de charges.

Concernant les transports de marchandises en vrac, l'importance de la navigation intérieure a pu être confirmée dans cette situation, une solution de remplacement immédiate faisant appel aux autres modes de transport terrestres étant très difficile à mettre en oeuvre avec des capacités suffisantes.

Concernant l'évolution des capacités de transport, il est notable qu'avec la disparition de la règle dite "vieux pour neuf", le volume des capacités nouvelles apportées au marché a augmenté, les capacités retirées du marché ayant parallèlement fortement diminué.

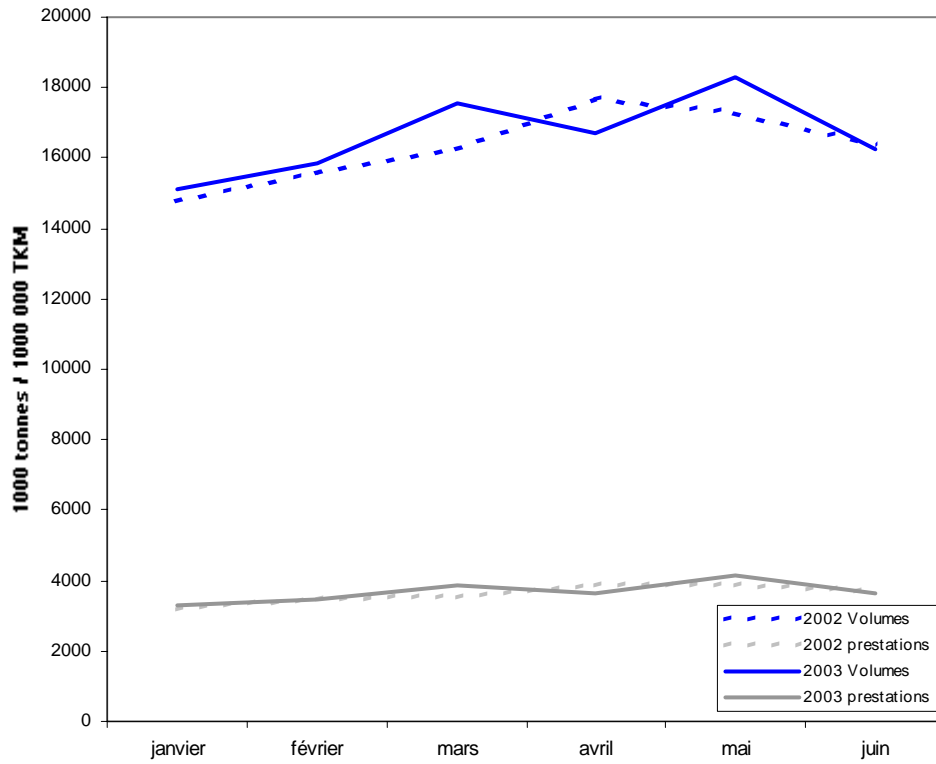
### Evolution du trafic rhénan traditionnel (semestriel)

1er semestre 2003	Total		Aval		Amont	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
<b>0 Produits agricoles</b>	4714	1132	3380	893	1335	239
<b>1 Denrées alimentaires, fourrages</b>	5630	1408	2103	434	3528	973
<b>2 Combustibles minéraux solides</b>	12182	2738	253	26	11929	2712
<b>3 Produits pétroliers</b>	16831	4626	2821	629	14010	3997
<b>4 Minerais et déchets pour la métallurgie</b>	18090	2272	1180	181	16912	2092
<b>5 Produits métallurgiques</b>	5830	1193	3496	602	2334	592
<b>6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction</b>	19386	3866	14541	2942	4845	924
<b>7 Engrais</b>	2471	652	887	236	1584	414
<b>8 Produits chimiques</b>	7422	1660	2920	511	4504	1148
<b>9 Machines, véhicules, objets manufacturés</b>	8164	2574	5280	1616	2884	959
<b>99 dont Transactions spéciales</b>	7432	2427	4740	1494	2692	933
<b>Total</b>	<b>100720</b>	<b>22121</b>	<b>36861</b>	<b>8070</b>	<b>63865</b>	<b>14050</b>

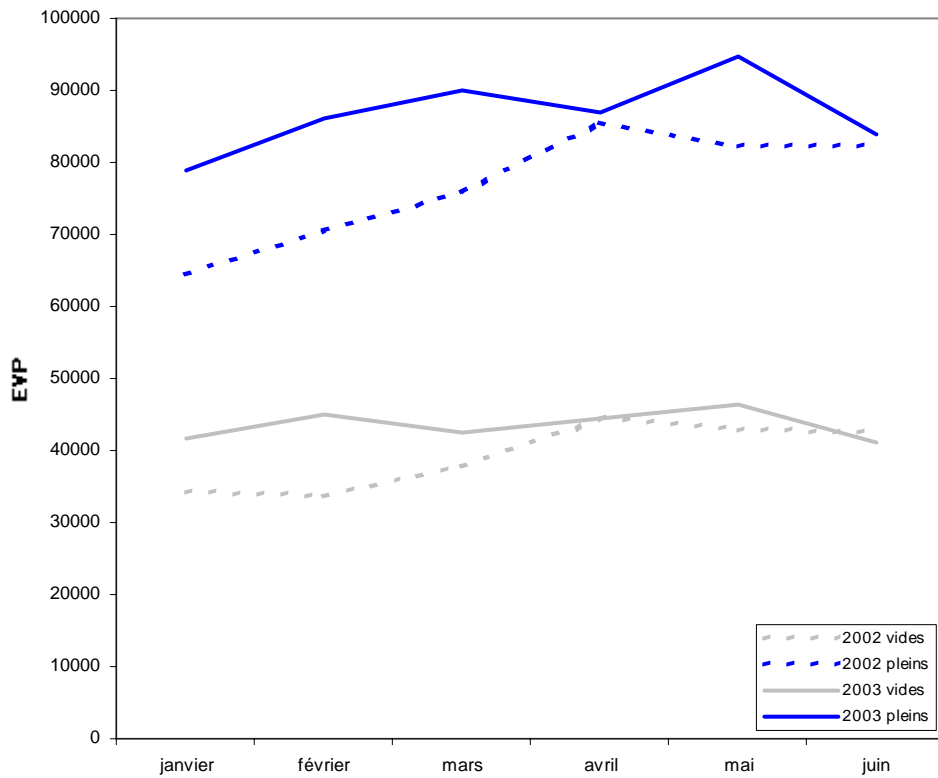
1er semestre 2002	Total		Aval		Amont	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
<b>0 Produits agricoles</b>	4870	1265	3442	953	1428	312
<b>1 Denrées alimentaires, fourrages</b>	5565	1321	1965	346	3601	974
<b>2 Combustibles minéraux solides</b>	12686	2844	219	24	12467	2820
<b>3 Produits pétroliers</b>	16292	4580	2501	533	13791	4046
<b>4 Minerais et déchets pour la métallurgie</b>	16489	1945	1254	190	15236	1756
<b>5 Produits métallurgiques</b>	5868	1208	3353	530	2515	678
<b>6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction</b>	20010	3921	15558	3055	4452	866
<b>7 Engrais</b>	2752	762	1112	340	1640	421
<b>8 Produits chimiques</b>	7302	1604	2771	433	4532	1171
<b>9 Machines, véhicules, objets manufacturés</b>	7074	2227	4685	1446	2389	781
<b>99 dont Transactions spéciales</b>	6449	2110	4231	1353	2218	757
<b>Total</b>	<b>98908</b>	<b>21677</b>	<b>36860</b>	<b>7850</b>	<b>62051</b>	<b>13825</b>

Evolution en comparaison avec le 1er semestre de 2002 (en %)						
<b>0 Produits agricoles</b>	-3,20	-10,51	-1,80	-6,30	-6,51	-23,40
<b>1 Denrées alimentaires, fourrages</b>	1,17	6,59	7,02	25,43	-2,03	-0,10
<b>2 Combustibles minéraux solides</b>	-3,97	-3,73	15,53	8,33	-4,32	-3,83
<b>3 Produits pétroliers</b>	3,31	1,00	12,79	18,01	1,59	-1,21
<b>4 Minerais et déchets pour la métallurgie</b>	9,71	16,81	-5,90	-4,74	11,00	19,13
<b>5 Produits métallurgiques</b>	-0,65	-1,24	4,26	13,58	-7,20	-12,68
<b>6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction</b>	-3,12	-1,40	-6,54	-3,70	8,83	6,70
<b>7 Engrais</b>	-10,21	-14,44	-20,23	-30,59	-3,41	-1,66
<b>8 Produits chimiques</b>	1,64	3,49	5,38	18,01	-0,62	-1,96
<b>9 Machines, véhicules, objets manufacturés</b>	15,41	15,58	12,70	11,76	20,72	22,79
<b>99 dont Transactions spéciales</b>	15,24	15,02	12,03	10,42	21,37	23,25
<b>Total</b>	<b>1,83</b>	<b>2,05</b>	<b>0,00</b>	<b>2,80</b>	<b>2,92</b>	<b>1,63</b>

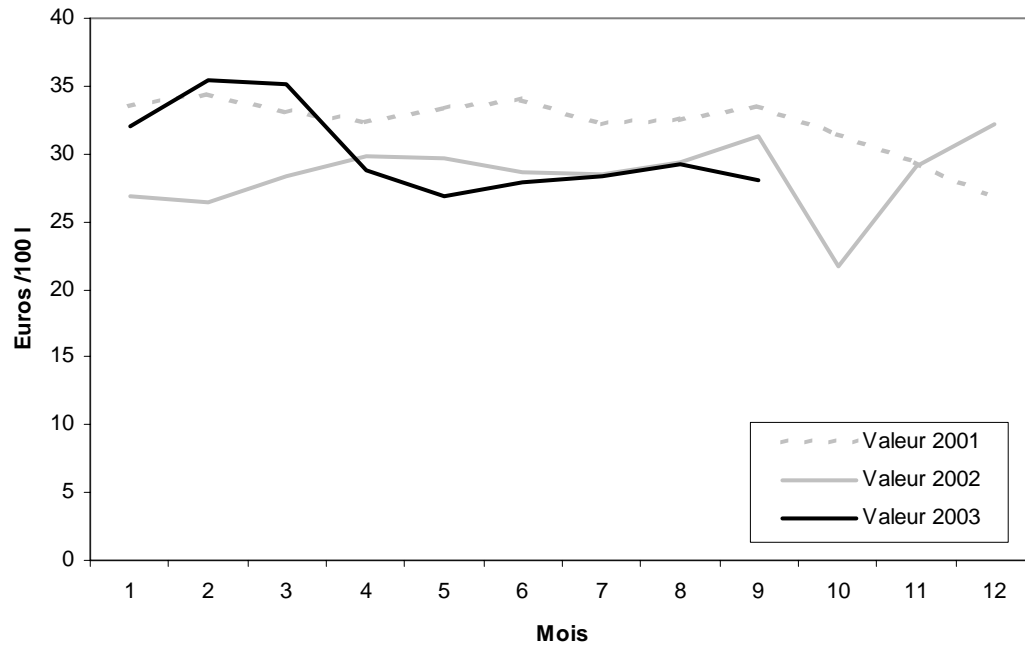
### Evolution des volumes transportés et des prestations fournies



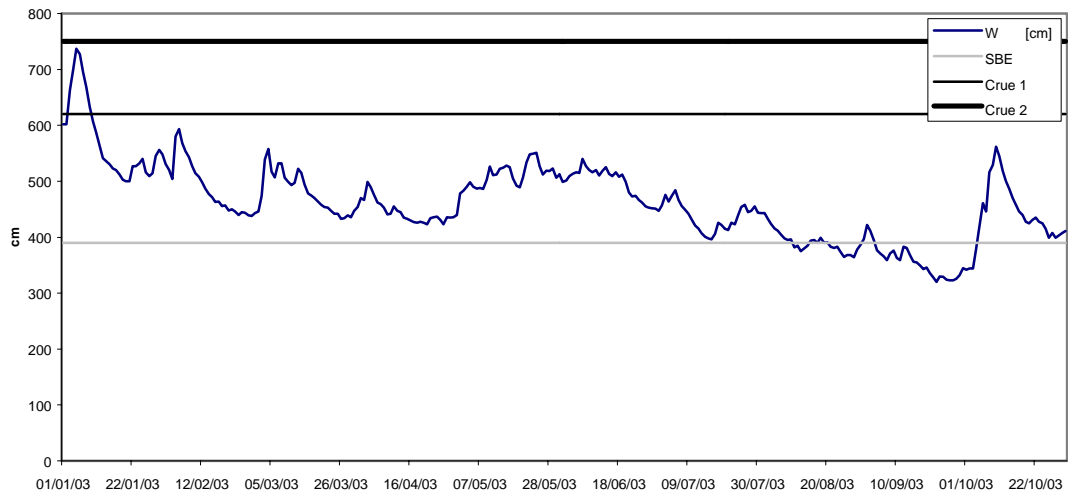
### Evolution mensuelle des transports par conteneurs



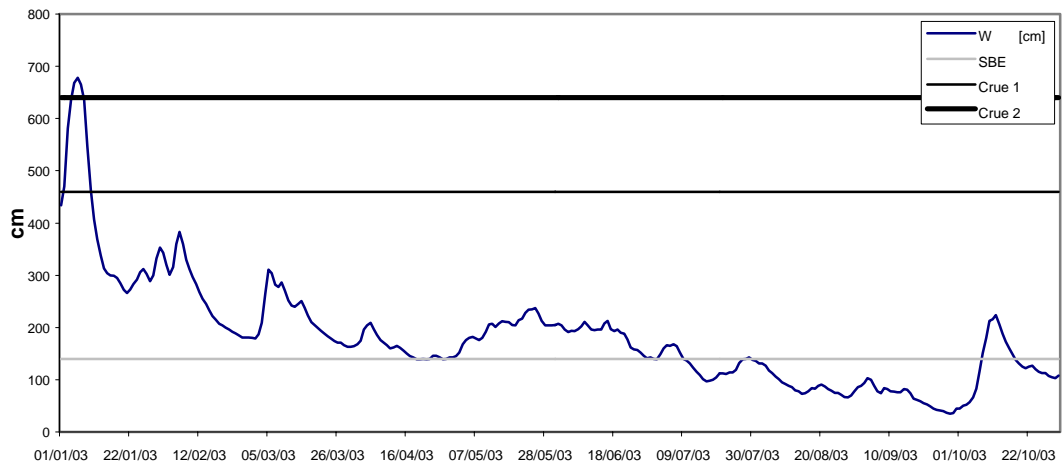
### Evolution du prix du gasoil



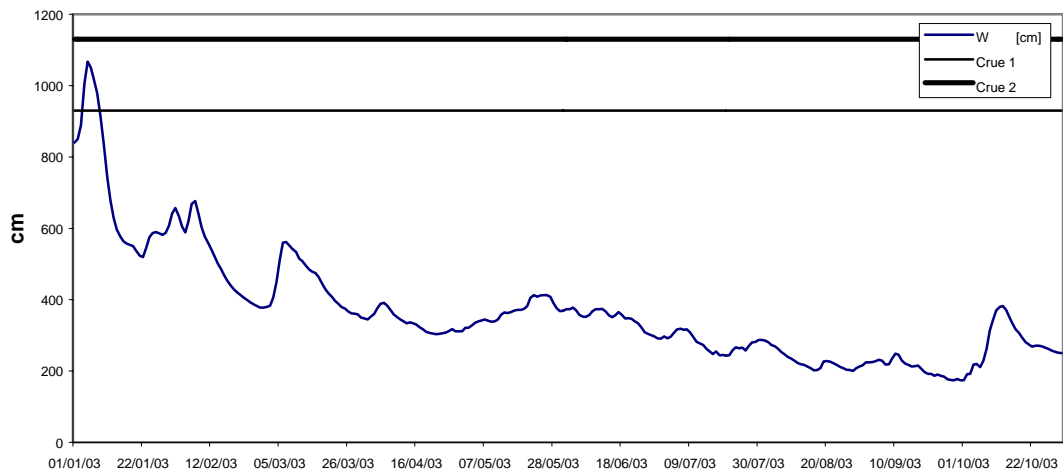
### Niveaux d'eau à Maxau



### Niveau d'eau à Kaub



### Niveaux d'eau à Ruhrott



### Nouvelles constructions mises en service en 2003

source : fonds de déchargement nationaux

Flotte	Automoteurs		Barges		Automoteurs citerne		Barges citerne		Pousseurs	
	nombre	tonnage	nombre	tonnage	nombre	tonnage	nombre	tonnage	nombre	puissance
<b>Allemagne</b>	1	3206	2	4540	2	4281	0	0	0	0
<b>Belgique</b>	5	12485	4	2478	0	0	0	0	1	237
<b>France</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Pays-Bas</b>	40	107641	15	35272	21	60494	0	0	0	0
<b>Suisse</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>46</b>	<b>123332</b>	<b>21</b>	<b>42290</b>	<b>23</b>	<b>64775</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>237</b>

### Bateaux déchirés en 2003

Flotte	Automoteurs		Barges et chalands		Automoteurs citernes		Barges citernes		Pousseurs	
	nombre	tonnage	nombre	tonnage	nombre	tonnage	nombre	tonnage	nombre	puissance
<b>Allemagne</b>	2	1703	4	1709	0	0	0	0	0	0
<b>Belgique</b>	9	6486	0	0	1	541	1	588	1	740
<b>France</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Pays-Bas</b>	10	8155	2	1778	4	3758	0	0	0	0
<b>Suisse</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>19</b>	<b>14641</b>	<b>2</b>	<b>1778</b>	<b>5</b>	<b>4299</b>	<b>1</b>	<b>588</b>	<b>1</b>	<b>740</b>

### Nouvelles constructions

	cale sèche		cale citerne		pousseurs	
	nombre	tonnage	nombre	tonnage	nombre	KW
<b>moyenne annuelle entre 1989 et 1998 (UE)</b>	<b>30</b>	<b>67334</b>	<b>12,00</b>	<b>24648</b>	<b>1,00</b>	<b>1745</b>
<b>en 2001</b>	<b>86</b>	<b>180655</b>	<b>9</b>	<b>18170</b>	<b>1</b>	<b>1474</b>
<i>écart 2001 / moy. en %</i>	<i>186,67</i>	<i>168,30</i>	<i>-25,00</i>	<i>-26,28</i>	<i>0,00</i>	<i>-15,53</i>
<b>en 2002</b>	<b>69</b>	<b>136270</b>	<b>17</b>	<b>41163</b>	<b>2</b>	<b>2241</b>
<i>écart 2002 / moy. en %</i>	<i>130,00</i>	<i>102,38</i>	<i>41,67</i>	<i>67,00</i>	<i>100,00</i>	<i>28,42</i>
<b>en 2003 (9 mois)</b>	<b>67</b>	<b>165622</b>	<b>23</b>	<b>64775</b>	<b>1</b>	<b>237</b>
<i>écart 2003 / moy. en %</i>	<i>123,33</i>	<i>145,97</i>	<i>91,67</i>	<i>162,80</i>	<i>0,00</i>	<i>-86,42</i>
<b>Total 2001 - 2003</b>	<b>222</b>	<b>482547</b>	<b>49</b>	<b>124108</b>	<b>4</b>	<b>3952</b>

### Déchirages

	cale sèche		cale citerne		pousseurs	
	nombre	tonnage	nombre	tonnage	nombre	KW
<b>moyenne annuelle entre 1990 et 1998 (UE)</b>	<b>372</b>	<b>253188</b>	<b>68</b>	<b>67824</b>	<b>17</b>	<b>12741</b>
<b>en 2001</b>	<b>196</b>	<b>155964</b>	<b>26</b>	<b>27194</b>	<b>2</b>	<b>848</b>
<i>écart 2001 / moy. en %</i>	<i>-47,31</i>	<i>-38,40</i>	<i>-61,76</i>	<i>-59,91</i>	<i>-88,24</i>	<i>-93,34</i>
<b>en 2002</b>	<b>86</b>	<b>94843</b>	<b>28</b>	<b>29875</b>	<b>3</b>	<b>1175</b>
<i>écart 2002 / moy. en %</i>	<i>-76,88</i>	<i>-62,54</i>	<i>-58,82</i>	<i>-55,95</i>	<i>-82,35</i>	<i>-90,78</i>
<b>en 2003 (9 mois)</b>	<b>21</b>	<b>16419</b>	<b>6</b>	<b>4887</b>	<b>1</b>	<b>740</b>
<i>écart 2003 / moy. en %</i>	<i>-94,35</i>	<i>-93,52</i>	<i>-91,18</i>	<i>-92,79</i>	<i>-94,12</i>	<i>-94,19</i>
<b>Total 2001 - 2003</b>	<b>303</b>	<b>267226</b>	<b>60</b>	<b>61956</b>	<b>6</b>	<b>2763</b>

## **PROTOCOLE 20**

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

#### **Résolution**

La Commission Centrale prend acte du rapport de la Présidente du Comité de l'élimination des déchets et des questions liées à l'environnement en navigation rhénane.

## **PROTOCOLE 21**

### **Limitation des émissions de composés organiques volatils (COV) Dégazage de bateaux-citernes en navigation rhénane**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

rappelant sa résolution 2001-I-11,

prend acte du rapport de son Groupe de travail ad hoc "Dégazage des bateaux-citernes" ci-annexé,

se félicite des initiatives prises par les professionnels visant la réduction des émissions dans l'atmosphère des vapeurs COV,

considérant qu'un rapprochement des règles, transposant les normes internationales en droit national, est indispensable au vu des objectifs escomptés,

attentive au maintien de l'unité du régime rhéan,

invite ses délégations à communiquer au secrétariat les textes concernant les interdictions de dégazage des COV,

demande à son Comité Elimination des déchets et des questions environnementales d'examiner en temps utile les dispositions nationales concernant le dégazage des COV en vue d'une harmonisation de celles-ci ainsi que l'intégration dans les textes de la convention sur l'élimination des déchets du 9 septembre 1996 des dispositions concernant le traitement des résidus de cargaison gazeux,

demande à son Comité des Matières dangereuses d'examiner l'intégration dans l'ADNR des dispositions concernant l'enregistrement des cargaisons transportées et la certification des systèmes d'assèchement ainsi que l'adaptation de ces dispositions concernant le dégazage aux nouvelles normes adoptées par des Etats membres.

#### **Annexe**



## Annexe au protocole 21

### Rapport à la Commission Centrale concernant le traitement des produits COV

1. Dans la Directive 94/63 CE les Etats membres sont appelés à prendre les mesures permettant d'éviter l'émission des vapeurs d'essence dans l'atmosphère dans le cadre de la distribution d'essence dans la chaîne logistique entre les raffineries et les consommateurs. La directive prévoit une exonération pour le transport par bateaux intérieurs : les Etats membres peuvent autoriser une ventilation dans l'atmosphère des vapeurs d'essence en cas de changement de cargaison. Il y a quelques années, il est apparu que les Etats membres de la CCNR n'avaient pas mis en oeuvre de manière uniforme cette possibilité de permettre des ventilations (ou dégazages) en cas d'un changement de cargaison.
2. Dans l'objectif d'aboutir à une législation nationale harmonisée autant que possible, au sein du groupe ad hoc COV des concertations exhaustives ont eu lieu entre les représentants des Etats membres et avec la profession concernée sur la façon dont la directive pouvait être transposée en droit national des Etats concernés, ainsi que sur les possibilités d'y répondre dans la pratique.
3. Le mode de travail commun, convenu par les professions concernées (juin 2001) a constitué une étape intermédiaire importante. Celui-ci prévoit un chargement consécutif sans dégazage en cas de cargaisons compatibles entre elles, bien entendu sous le respect de conditions-cadre en vue d'un déchargement optimal et concernant un enregistrement adéquat des cargaisons transportées. Ce mode de travail semble répondre aux attentes et il aurait d'ores et déjà permis une réduction substantielle des dégazages dans l'atmosphère. Aucune des parties concernées n'a émis des réserves à l'égard de la liste des compatibilités mutuellement convenue.
4. Entre-temps, les Etats membres qui sont également membres de la Communauté européenne ont transposé (ou ont annoncé) la directive dans leur droit national selon les modalités suivantes :
  - a) En Allemagne, une réglementation stricte sera applicable à partir de 2006, interdisant le dégazage de bateaux-citernes ayant transporté de l'essence, à l'exception d'exonérations au cas par cas ; dans ce cadre le chargement et le déchargement sont également soumis à la règle qu'aucune ventilation d'essence dans l'atmosphère n'est autorisée ; de ce fait, soit des "Gaspendelleitungen", soit des installations URV devraient être appliquées. L'objet de cette réglementation est l' "essence/Ottokraftstoff" sans précision ; une citerne qui contient une concentration de vapeurs résiduelles < 3,5 g/m<sup>3</sup> sera considérée dans le cadre de ce règlement comme exempt de gaz. Jusqu'à l'entrée en vigueur de ce règlement, un régime transitoire est applicable, permettant de ventiler dans l'atmosphère dans des situations particulières de changement de cargaison.
  - b) A partir de la même date (2006), un règlement conforme sera applicable aux Pays-Bas. Ce règlement vise les produits sous les cotes UN 1203, ce qui correspond à la définition appliquée en Allemagne. Les Pays-Bas ont également annoncé de mettre en œuvre un régime transitoire selon le modèle allemand.
  - c) La Directive communautaire a été transposée en droit belge à partir du 1<sup>er</sup> novembre 2001. L'administration fédérale a la possibilité d'accorder des demandes d'exonération, mais, selon les informations disponibles, cette possibilité n'est pas utilisée. Il en découle, dans les faits, une interdiction générale de dégazage.
  - d) Par des décrets de 1995 et 1998, la directive a été transposée en droit français. Etant donné l'absence de zones, déterminées par l'administration française où un dégazage serait autorisé, il en découle également une interdiction de fait pour tout le territoire français. D'autres précisions ne sont pas connues.
5. En Suisse, l'ADNR est applicable, autorisant des dégazages sauf dans des zones d'agglomérations. Il en découle pour ce pays également une interdiction générale de fait.
6. Par ailleurs, l'Allemagne et les Pays-Bas envisagent d'étendre le règlement concernant les vapeurs d'essence (tel qu'applicable à partir de 2006) à d'autres vapeurs de COV nocives pour l'environnement et notamment au naphte.. Les réflexions n'ont pas encore abouti.

7. Dans aucun des pays il n'existe une installation opérationnelle de traitement des vapeurs d'essence qui soit apte à assurer le dégazage des bateaux-citernes. Les installations existantes ont été conçues pour le traitement des vapeurs qui se dégagent lors du chargement des bateaux.
8. La pratique du transport en citerne à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2006 et notamment la nécessité de pouvoir disposer d'installations de dégazage adéquates ont fait l'objet de délibérations intensives. Dans le contexte des flux de transport existant dans le segment des produits pétroliers légers (environ 80 % du marché en citernes), les tendances observables depuis l'introduction du mode de travail commun ont été analysées et extrapolées vers la situation après 2005. Celle-ci semble justifier les attentes que les dégazages peuvent être largement évités, soit par un recours plus important au transport direct qui évite des changements de cargaison, soit par un recours à la liste des compatibilités permettant d'assurer la flexibilité opérationnelle nécessaire. En se basant sur quelques paramètres quantitatifs tels que la fréquence des arrêts dans les chantiers navals, le nombre de dégazages inévitables pourrait être pronostiqué. Seulement quelque 40 dégazages complets seraient à prévoir annuellement en navigation rhénane afin de pouvoir effectuer des réparations imprévues et imminentes. Il faut reconnaître que même une seule installation de dégazage pour l'ensemble du bassin rhénan ne pourrait être exploitée d'une manière économique. Ainsi, il semble que même une seule installation de dégazage pour l'intégralité du bassin fluvial du Rhin ne puisse être exploitée de manière rentable. Dans cette situation, il conviendrait de faire avec la profession un bilan de l'application des arrangements volontaires avant d'envisager la mise en place d'une telle installation. Le nombre très limité –en termes absolus et relatifs- des dégazages inévitables justifie pour le temps à venir l'adoption d'une politique ponctuelle d'exonération.
9. Ainsi se dessine une situation où la perte de flexibilité au niveau de l'exploitation des bateaux du fait des interdictions de dégazage peut être rétablie par le biais de la liste des compatibilités, encore inconnue jusqu'alors. Ceci permettra d'assurer la continuité du transport en citerne. Il en découle que la liste devient ainsi la pierre angulaire de la faisabilité du nouveau régime. Pour cette raison, il est primordial que des mesures complémentaires, assurant une application uniforme, soient adoptées :
  - le groupe ad hoc COV recommande que l'obligation d'enregistrer les chargements et les déchargements des citernes soit prescrite dans un des instruments de la Commission Centrale. La systématique de l'application de la liste des compatibilités impose la présence d'un tel enregistrement et permettra le contrôle des interdictions de dégazage dans tous les Etats membres de la CCNR ; les modalités de cet enregistrement devraient se baser sur la proposition élaborée par la profession ;
  - afin d'assurer la qualité du système d'assèchement à utiliser dans le cadre du déchargement, la profession insiste à ce que des prescriptions soient adoptées. Le groupe ad hoc COV recommande de prévoir dans les règlements de la CCNR la certification de ces installations.
  - Le groupe ad hoc COV observe qu'il importe que les installations où auront lieu des chargements de produits compatibles soient connectées à des URV afin de permettre le chargement des bateaux ayant transportés auparavant de l'essence. Ces dispositions permettent d'éviter que des vapeurs d'essence soient dégagées dans l'atmosphère.
10. Dans l'intérêt de l'unité du régime, il semble adapté que les autres Etats membres adoptent des mesures correspondantes à celles prévues par l'Allemagne et les Pays-Bas. En outre, il convient également d'adapter l'ADNR en conséquence (dégazage des COV en dessous de la limite de 3,5 g/m<sup>3</sup> et régime d'exonération au cas par cas au-dessus de cette limite).
11. Si la mission du Groupe ad hoc peut être considérée comme accomplie, celui-ci se tient à disposition pour des concertations sur des aspects de la mise en œuvre des régimes entrant en vigueur en 2006.

<b>REGLEMENT DE POLICE POUR LA NAVIGATION DU RHIN</b>
---

## PROTOCOLE 22

### **Modification du Règlement de police par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 (Articles 1.01, 6.20, 7.08, 10.01 et 14.11)**

#### **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 la modification des articles 1.01, 6.20, 7.08, 10.01 et 14.11 du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin figurant aux annexes 1 et 2 à la présente résolution.

Les amendements figurant à l'annexe 1 seront en vigueur du 1<sup>er</sup> avril 2004 au 31 mars 2007.

L'amendement figurant à l'annexe 2 sera en vigueur du 1<sup>er</sup> janvier 2004 au 31 décembre 2006.

#### **Annexe 1 au protocole 22**

1. *L'article 1.01, chiffre 1, lettre m, est applicable dans la teneur ci-après :*

- "m) "menue embarcation" un bâtiment dont la longueur maximale de la coque, gouvernail et beaupré non compris, est inférieure à 20 m, sauf s'il s'agit
- d'un bâtiment autorisé à remorquer, pousser ou mener à couple des bâtiments qui ne sont pas des menues embarcations,
  - d'un bâtiment autorisé au transport de plus de 12 passagers,
  - d'un bac, ou
  - d'une barge de poussage ;"

2. *L'article 6.20, chiffre 2, est applicable dans la teneur ci-après :*

- "2. Sous réserve des dispositions de l'article 1.04, les bâtiments ne sont pas tenus à l'obligation prévue au chiffre 1, 2<sup>ème</sup> phrase, lettres b) et c), ci-dessus à l'égard des menues embarcations."

3. L'article 7.08 est applicable dans la teneur ci-après :

**"Article 7.08**  
*Garde et surveillance*

1. Une garde opérationnelle doit se trouver en permanence à bord des bâtiments en stationnement qui portent une signalisation visée à l'article 3.14. Toutefois, les autorités compétentes peuvent dispenser de cette obligation les bâtiments en stationnement dans les bassins des ports.
2. Une garde opérationnelle doit se trouver en permanence à bord des bateaux à passagers en stationnement lorsque s'y trouvent des passagers.
3. Tous les autres bâtiments, les matériels flottants et les établissements flottants doivent en stationnement être surveillés par une personne capable d'intervenir rapidement en cas de besoin, à moins que cette surveillance ne soit pas nécessaire eu égard aux circonstances locales ou que les autorités compétentes en dispensent.
4. S'il n'y a pas de conducteur, la responsabilité de la mise en place de la garde et de la surveillance incombe au propriétaire, armateur ou autre exploitant."

4. L'article 14.11 est applicable dans la teneur ci-après :

**"Article 14.11**

(sans objet)"

**Annexe 2 au protocole 22**

L'article 10.01, chiffre 3, est applicable dans la teneur ci-après en ce qui concerne le secteur *Germersheim – Mannheim-Rheinau* :

"

Secteurs	Echelles de référence pour les montants et les avalants	
	Hauteur des eaux	
	Marque I	Marque II
...		
<i>Germersheim (p.k. 384,00)</i> _____		
Germersheim - Mannheim-Rheinau	6,20	Spire 7,30
<i>Mannheim-Rheinau (p.k. 410,50)</i> _____		
...		
"		

## PROTOCOLE 23

### **Indicateurs de vitesse de giration en navigation rhénane agréés avant le 1<sup>er</sup> janvier 1990 (1999-III-12)**

La Commission Centrale,

dans le souci d'assurer la possibilité de poursuivre pour une durée limitée l'utilisation d'indicateurs de vitesse de giration agréés avant le 1<sup>er</sup> janvier 1990, sous réserve qu'ils soient conformes aux exigences relatives à leur utilisation,

sur la proposition de son Comité du Règlement de police,

abroge le point 2 de la résolution 1999-III-12 et

adopte la prescription complémentaire suivante :

L'utilisation d'indicateurs de vitesse de giration agréés avant le 1<sup>er</sup> janvier 1990 est autorisée jusqu'au 31 décembre 2009 inclus avec une attestation de montage conforme (1989-I-35).

<b>REGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN</b>
--

## PROTOCOLE 24

### **Règlement de visite – Prorogation de prescriptions de caractère temporaire (Articles 7.02, 24.01, 24.02, 24.06 et Annexe B)**

#### **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 7.02, chiffre 3 – Timonerie, vue dégagée (adopté par la résolution 2000-III-20),
- b) Annexe B, chiffre 36 - Mention des organes de fermeture (adopté par la résolution 2000-III-20).
- c) Article 24.01, chiffre 3 - Application des dispositions transitoires (adopté par la résolution 2000-III-20),
- d) Article 24.02, chiffre 2, disposition transitoire à l'article 10.05, chiffre 1 (adopté par la résolution 2000-III-20),
- e) Article 24.06 - Dérogations pour les bâtiments non visés par l'article 24.01 (adopté par la résolution 2000-III-20).

Les prescriptions visées aux lettres a) et b) seront en vigueur du 1<sup>er</sup> avril 2004 au 31 mars 2007.

Les prescriptions visées aux lettres c) à e) seront en vigueur du 1<sup>er</sup> avril 2004 au 30 septembre 2004.

## PROTOCOLE 25

### Amendement au Règlement de Visite des bateaux du Rhin par des prescriptions de caractère temporaire (Articles 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 et 24.07)

#### Résolution

La Commission Centrale,

en vue de l'adaptation des dispositions à l'état de la technique et afin de préciser certaines prescriptions,

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

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

adopte les amendements aux articles 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 et 24.07 figurant aux annexes 1, 2 et 3 à la présente résolution.

Les amendements figurant à l'annexe 1 seront en vigueur du 1<sup>er</sup> avril 2004 au 31 mars 2007, ceux figurant à l'annexe 2 seront en vigueur du 1<sup>er</sup> avril 2004 au 30 septembre 2004 et celui figurant à l'annexe 3 sera en vigueur du 1<sup>er</sup> octobre 2004 au 31 mars 2005.

#### Annexe 1 au protocole 25

1. *L'article 1.02, chiffre 2, est applicable dans la teneur ci-après :*

"2. En outre, le présent Règlement s'applique aux

- a) remorqueurs et aux pousseurs destinés à remorquer, pousser ou mener à couple des bateaux visés au chiffre 1 ou des engins flottants ;
- b) bateaux possédant un certificat d'agrément conformément à l'ADNR ;
- c) bateaux à passagers ;
- d) engins flottants."

2. *L'article 8.03 est applicable dans la teneur ci-après :*

a) *Le chiffre 4 est rédigé comme suit :*

"4. Pour les bateaux disposant d'une seule machine de propulsion, celle-ci ne peut être équipée d'un dispositif automatique de réduction du régime, que si cette réduction automatique du régime déclenche un signal optique et acoustique dans la timonerie et si le dispositif de réduction du régime peut être arrêté depuis le poste de gouverne."

b) *l'ancien chiffre 4 devient chiffre 5.*

3. *L'article 11.05, chiffre 5, est applicable dans la teneur ci-après :*

"5. Les bateaux avec cale doivent disposer au minimum d'un dispositif de montée à chaque extrémité de chaque cale.

Par dérogation à la phrase 1 ci-dessus, l'échelle installée à demeure n'est pas obligatoire lorsque sont présentes au minimum deux échelles de cale portables qui, si elles sont posées avec une inclinaison de 60°, dépassent d'au moins trois échelons par rapport au bord supérieur de l'écouille."

4. L'article 11.07, chiffre 5, n'est pas applicable.

5. L'article 23.03, chiffre 1, est applicable dans la teneur ci-après :

"1. Pour l'aptitude à l'exercice de la profession s'appliquent les exigences fixées aux annexes B1 et B2 du Règlement des patentes du Rhin. Elle doit être attestée par les documents suivants lors du premier établissement du livret de service :

a) un certificat médical conformément à l'annexe B2 au Règlement des patentes du Rhin ou

b) aa) un certificat médical ou

bb) un certificat de capacité valable

établi conformément à l'article 3.02 du Règlement des patentes du Rhin.

Un certificat médical ne doit pas dater de plus de trois mois."

#### **Annexe 2 au protocole 25**

1. Dans le tableau relatif à l'article 24.02, chiffre 2, les indications relatives à l'article 8.03, chiffres 2 et 4 sont applicables dans la teneur ci-après :

"8.03	ch. 2	Installations de contrôle	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
	ch. 4	Dispositifs de réduction automatique du régime	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
	ch. 5	Passages d'arbres des installations de propulsion	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015"

2. Dans le tableau relatif à l'article 24.06, chiffre 5, les indications relatives à l'article 8.03, chiffre 4, sont applicables dans la teneur suivante :

" 8.03	ch. 4	Dispositifs de réduction automatique du régime	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010	1.4.2004"
--------	-------	--	--	-----------

#### **Annexe 3 au protocole 25**

L'article 24.07 nouveau est applicable dans la teneur ci-après :

#### **"Article 24.07**

##### *Disposition transitoire relative à l'article 8bis.12*

Les Services Techniques visés à l'article 8bis.12 sont tenus de satisfaire à la norme EN ISO/CEI 17025 : 2000 lors du renouvellement de leur accréditation après le 30.3.2002, toutefois au plus tard le 1.4.2005."

## PROTOCOLE 26

### Amendements définitifs au Règlement de Visite des bateaux du Rhin – Nouvelle rédaction du chapitre 24

#### Résolution

La Commission Centrale,

consciente qu'en raison de l'existence des dispositions transitoires une partie des bateaux munis d'un certificat rhénan n'est pas tenue de satisfaire à toutes les exigences techniques du Règlement de visite des bateaux du Rhin et des implications possibles de cet état de fait,

en vue d'une harmonisation progressive des dispositions techniques relatives à la sécurité des bateaux en Europe,

après examen des prescriptions transitoires du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin du point de vue technique, économique et juridique par son Comité du Règlement de visite,

dans le but de réduire si possible le nombre des prescriptions transitoires et d'éviter autant que possible les dispositions transitoires illimitées dans le temps,

sur la proposition de son Comité du Règlement de visite,

adopte l'amendement définitif au chapitre 24 du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin.

Cet amendement annexé à la présente résolution entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2004. Les prescriptions de caractère temporaire relatives aux dispositions figurant en annexe qui ont été adoptées avant le 27 novembre 2003 et qui seront encore en vigueur seront abrogées à cette date.

#### Annexe au protocole 26

*Le chapitre 24 est rédigé comme suit :*

#### "PARTIE IV

#### CHAPITRE 24

#### DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

##### Article 24.01

*Application des dispositions transitoires aux bâtiments déjà en service  
et validité des anciens certificats de visite*

1. Les dispositions des articles 24.02 à 24.04 ne s'appliquent qu'aux bâtiments qui, au moment de l'entrée en vigueur du présent Règlement, sont munis d'un certificat de visite valable établi sur la base du Règlement de visite des bateaux du Rhin valable jusqu'au 31 décembre 1994 ou qui sont en cours de construction ou de transformation.
2. Sans préjudice des dispositions de l'article 2.09, chiffre 2, les certificats de visite qui ont été établis sur la base du Règlement de visite des bateaux du Rhin valable jusqu'au 31 décembre 1994 restent valables jusqu'à la date d'expiration inscrite au certificat.
3. Pour les bâtiments non visés au chiffre 1 les dispositions de l'article 24.06 sont applicables.



## Article 24.02

### *Dérogations pour les bâtiments déjà en service*

1. Sans préjudice des dispositions des articles 24.03 et 24.04 les bâtiments qui ne répondent pas entièrement aux dispositions du présent Règlement
  - a) doivent être rendus conformes à celles-ci dans les délais et conformément aux dispositions transitoires énumérées au tableau ci-dessous ;
  - b) doivent répondre, avant leur mise en conformité, à la version du Règlement de visite des bateaux du Rhin valable jusqu'au 31 décembre 1994.

2. Dans le tableau ci-dessous, le terme

- "NRT" : la prescription ne s'applique pas aux bâtiments en service sauf si les parties concernées sont remplacées ou transformées, c'est-à-dire que la prescription ne s'applique qu'aux bâtiments neufs, aux parties remplacées et aux parties transformées. Si des parties existantes sont remplacées par des pièces de rechange ou de renouvellement, de même technique et fabrication, il ne s'agit pas d'un remplacement "R" aux sens des présentes prescriptions transitoires.
- "Renouvellement du certificat de visite" : La prescription doit être remplie lors du prochain renouvellement de la durée de validité du certificat de visite qui suivra la date indiquée.

Articles et chiffres	OBJET	DELAI OU OBSERVATIONS
	<b>CHAPITRE 3</b>	
3.03 ch. 1 lettre a)	Position de la cloison d'abordage	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035
ch. 2	Logements	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
	Installations de sécurité	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
ch. 4	Séparation étanche au gaz des logements par rapport aux salles des machines, des chaudières et des cales	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
ch. 5 2 <sup>ème</sup> alinéa	Surveillance à distance des portes de la cloison du pic arrière	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
ch. 7	Proues avec niches d'ancres	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2041
3.04 ch. 3, 2 <sup>ème</sup> phrase	Isolation dans les salles des machines	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite

Articles et chiffres	OBJET	DELAI OU OBSERVATIONS
ch. 3 3 <sup>ème</sup> phrase et 4 <sup>ème</sup> phrase	Ouvertures et organes de fermeture	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite
ch. 6	Sorties des salles des machines	Les salles des machines qui, avant 1995, n'étaient pas à considérer comme salles des machines en vertu de l'article 1.01, sont uniquement tenues d'être équipées d'une 2 <sup>ème</sup> sortie dans les cas N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035.
<b>CHAPITRE 5</b>		
5.06 ch. 1 1 <sup>ère</sup> phrase	Vitesse minimale	Pour les bâtiments construits avant 1996, au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035
<b>CHAPITRE 6</b>		
6.01 ch. 1	Manœuvrabilité prescrite au chapitre 5	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035
ch. 3	Gîte et températures ambiantes	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
ch. 7	Passages d'arbres des mèches de gouvernails	Pour les bâtiments construits avant 1996, au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
6.02 ch. 2	Mise en service de la 2 <sup>ème</sup> installation de commande par une seule manipulation	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
ch. 3	Manœuvrabilité prescrite au chapitre 5 par la seconde installation de commande ou la commande à main	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035
6.03 ch. 1	Raccordement d'autres utilisateurs à des installations de commande hydraulique	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
ch. 2	Réservoirs hydrauliques séparés	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
6.05 ch. 1	Découplage automatique de la roue à main	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
6.06 ch. 1	Deux systèmes de commande indépendants	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
6.07 ch. 2 lettre a)	Alarme de niveau des deux réservoirs hydrauliques et pression du système hydraulique	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
lettre e)	Contrôle des dispositifs tampons	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite
6.08 ch. 1	Exigences relatives aux installations électroniques conformes à l'article 9.20	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015

Articles et chiffres	OBJET	DELAI OU OBSERVATIONS
<b>CHAPITRE 7</b>		
7.02 ch. 3 2 <sup>ème</sup> alinéa	Champ de visibilité à l'emplacement normal de l'homme de barre	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
ch. 5	Degré minimal de transparence	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
7.03 ch. 7	Arrêt du signal d'alarme	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite, pour autant que la timonerie n'est pas conçue pour une seule personne
ch. 8	Raccordement automatique à une autre source d'énergie	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
7.04 ch. 1	Commande des machines de propulsion et des installations de gouverne	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite
ch. 2	Commande des moteurs de propulsion	si la timonerie n'est pas conçue pour une seule personne : N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035 pour les machines à inversion directe et le 1.1.2010 pour les autres machines
7.09	Installation d'alarme	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
7.12 1 <sup>er</sup> alinéa	Timoneries déplaçables en hauteur	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite En l'absence d'un dispositif d'abaissement hydraulique : au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035
alinéas 2 et 3		N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite
<b>CHAPITRE 8</b>		
8.01 ch. 3	Uniquement moteurs à combustion interne fonctionnant avec des combustibles à point d'éclair supérieur à 55 °C	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
8.02 ch. 1	Garantie des machines contre une mise en marche	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
ch. 4	Isolation d'éléments des machines	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite
8.03 ch. 2	Installations de contrôle	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
ch. 3	Dispositif de réduction automatique du régime	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
ch. 4	Passages d'arbres des installations de propulsion	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015

Articles et chiffres	OBJET	DELAI OU OBSERVATIONS
8.05 ch. 1	Citernes à combustibles en acier	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
ch. 2	Soupapes à évacuation d'eau à fermetures automatiques	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite
ch. 3	Aucune citerne à combustible en avant de la cloison d'abordage	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
ch. 4	Pas de citernes de consommation journalière et d'armatures au-dessus des moteurs ou des tuyaux d'échappement	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010. Il doit être garanti d'ici cette date que le combustible qui s'écoule peut être évacué sans danger par des récipients de collecte ou des égouttoirs.
ch. 6	Installation et dimensionnement des tuyaux d'aération et des tuyaux de liaison	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
ch. 7	Dispositif de fermeture manœuvrable depuis le pont	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
ch. 9 1 <sup>ère</sup> phrase	Dispositifs de jaugeage lisibles jusqu'au maximum de remplissage	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
ch. 13	Surveillance du degré de remplissage non seulement pour les machines de propulsion mais également pour les autres moteurs nécessaires à la navigation	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
8.06 ch. 8	Un simple organe de fermeture n'est pas suffisant comme liaison des cellules de ballastage au système d'assèchement lorsqu'il s'agit de cales aménagées pour le ballastage	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
ch. 9	Dispositifs de jaugeage pour les fonds de cale	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
8.07 ch. 2	Dispositifs de collecte d'eaux huileuses et d'huiles usées	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
8.08 ch. 3	Limite de 65 dB(A) à ne pas dépasser par les bateaux en stationnement	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
	<p><b>CHAPITRE 8bis</b></p>	<p>Les prescriptions ne s'appliquent pas</p> <p>a) aux moteurs installés à bord avant le 1.1.2003 et</p> <p>b) aux moteurs de remplacement* installés avant le 31.12.2011 inclus à bord de bateaux en service au 1.1.2002.</p>

\* Un moteur de remplacement est un moteur d'occasion révisé, similaire au moteur qu'il remplace en ce qui concerne la puissance, le régime et les conditions d'installation.

Articles et chiffres	OBJET	DELAI OU OBSERVATIONS
<b>CHAPITRE 9</b>		
9.01 ch. 1 2 <sup>ème</sup> phrase	Présentation des documents requis à la Commission de visite	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035
ch. 2 2 <sup>ème</sup> tiret	Plans de commutation à bord pour le tableau principal, le tableau de l'installation de secours et les tableaux de distribution	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
ch. 3	Températures intérieures ambiantes et températures sur le pont	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
9.02 ch. 1 à 3	Systèmes d'alimentation en énergie électrique	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
9.05 ch. 4	Section des conducteurs de mise à la masse	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
9.11 ch. 4	Aération de compartiments, armoires ou coffres fermés dans lesquels sont installés des accumulateurs	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite
9.12 ch. 2, lettre d)	Alimentation directe des appareils d'utilisation nécessaires à la propulsion et à la manœuvre du bateau	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
ch. 3 lettre b)	Installations pour contrôle de l'isolement par rapport à la masse	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
9.13	Dispositifs de coupure de secours	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
9.14 ch. 3 2 <sup>ème</sup> phrase	Interdiction des interrupteurs unipolaires dans les laveries, les salles de bain et les salles d'eau	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
9.15 ch. 2	Section minimale unitaire des conducteurs de 1,5 mm <sup>2</sup>	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
ch. 9	Câbles reliant les timoneries mobiles	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
9.16 ch. 3 2 <sup>ème</sup> phrase	Répartition sur deux circuits	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
9.19	Systèmes d'alarme et de sécurité pour les installations mécaniques	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
9.20	Installations électroniques	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035
9.21	Compatibilité électromagnétique	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035
<b>CHAPITRE 10</b>		
10.01	Ancres, chaînes et câbles d'ancres	N.R.T., au plus tard au premier renouvellement du certificat de visite à partir du 1.1.2010

Articles et chiffres	OBJET	DELAI OU OBSERVATIONS
10.02 ch. 2 lettre a)	Attestation pour les câbles et autres cordages	1 <sup>er</sup> câble remplacé à bord du bateau : N.R.T. au plus tard 1.1.2008 2 <sup>ème</sup> et 3 <sup>ème</sup> câble : 1.1.2013
10.03 ch. 1	Norme européenne	En cas de remplacement, au plus tard 1.1.2010
ch. 2	Catégories de feu A, B et C	En cas de remplacement, au plus tard 1.1.2010
ch. 4	Masse de remplissage du CO <sub>2</sub> et volume du local	En cas de remplacement, au plus tard 1.1.2010
10.03bis	Installations d'extinction fixées à demeure dans les logements, timoneries et locaux destinés aux passagers	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035
10.03ter	Installations d'extinction fixées à demeure dans les salles des machines, de chauffe et des pompes	*)
10.04	Application de la norme européenne aux canots de service	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
10.05 ch. 2	Gilets de sauvetage gonflables	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010. Les gilets de sauvetage se trouvant à bord au 30.9.2003 peuvent être utilisés jusqu'au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010.
<b>CHAPITRE 11</b>		
11.02 ch. 4	Equipement des bords extérieurs des ponts, des plats-bords et autres postes de travail	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
11.04	Plat-bord	**) Premier renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035, si largeur supérieure à 7,30 m

- \*) 1. Les installations d'extinction au CO<sub>2</sub> fixées à demeure montées avant octobre 1980 continuent à être admises jusqu'au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035, à condition qu'elles répondent à l'article 7.03, ch. 5, dans sa version de la résolution 1975-I-23.
2. Les installations d'extinction fixées à demeure fonctionnant avec l'agent extincteur halon 1301 (CBrF<sub>3</sub>) montées avant le 1<sup>er</sup> avril 1992 restent admises jusqu'au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2005 mais jusqu'au 1.1.2010, lorsqu'elles sont conformes à l'article 7.03, chiffre 5, dans sa version de la résolution 1985-II-26.
3. Les installations d'extinction fixées à demeure fonctionnant avec l'agent extincteur CO<sub>2</sub> montées entre le 1<sup>er</sup> avril 1992 et le 31 décembre 1994 restent admises jusqu'au premier renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035 lorsqu'elles sont conformes à l'article 7.03, chiffre 5, dans la version du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin du 31 décembre 1994.
4. Les recommandations de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin relatives à l'article 7.03, chiffre 5, dans la version du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin du 31 décembre 1994, délivrées entre le 1<sup>er</sup> avril 1992 et le 31 décembre 1994 conservent leur validité jusqu'au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035.
5. L'article 10.03ter, ch. 2, lettre a), ne sera applicable qu'aux installations à bord des bateaux dont la quille est posée après le 1<sup>er</sup> octobre 1992 et jusqu'au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035.

- \*\*) Pour les bateaux mis en chantier après le 31.12.1994 et les bateaux en service, la prescription est applicable aux conditions suivantes :
- En cas de renouvellement de l'ensemble de la zone des cales les prescriptions de l'article 11.04, doivent être respectées. En cas de transformations concernant toute la longueur de la zone du plat-bord et modifiant la largeur libre du plat-bord,
- a) l'article 11.04 doit être respecté lorsque la largeur libre du plat-bord jusqu'à une hauteur de 0,90 m, disponible avant la transformation, doit être réduite
- b) la largeur libre du plat-bord jusqu'à une hauteur de 0,90 m ou la largeur libre au-dessus, disponibles avant la transformation, ne doivent pas être réduites si leurs dimensions sont inférieures à celles qui sont prescrites à l'article 11.04.

Articles et chiffres	OBJET	DELAI OU OBSERVATIONS
11.05 ch. 1	Accès des postes de travail	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035
ch. 2 et 3	Portes ainsi qu'entrées, sorties et couloirs présentant une différence de hauteur supérieure à 0,50 m.	Renouvellement du certificat de visite
ch. 4	Escaliers de postes de travail occupés en permanence	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035
11.06 ch. 2	Issues et issues de secours	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035
11.07 ch. 1 2 <sup>ème</sup> phrase	Dispositifs de montée	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035
ch. 2 et 3		Renouvellement du certificat de visite
11.10	Panneaux d'écoutes	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
11.11	Treuils	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
11.12 ch. 2 à 6 et 8 à 10	Grues : Plaque du fabricant, charge maximale admissible, dispositifs de protection, preuve par le calcul, contrôle par les experts, documents à bord	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
11.13	Stockage de liquides inflammables	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite
<b>CHAPITRE 12</b>		
12.01 ch. 1	Logements pour les personnes vivant normalement à bord	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035
12.02 ch. 3	Situation des planchers	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035
ch. 4	Locaux de séjour et chambres à coucher	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035
ch. 6	Hauteur libre des logements	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035
ch. 8	Surface au sol des locaux de séjour	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035
ch. 9	Volumes des locaux	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035

Articles et chiffres	OBJET	DELAI OU OBSERVATIONS
ch. 10	Volume d'air par personne	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035
ch. 11	Dimensions des portes	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035
ch. 12 lettres a) et b)	Aménagement des escaliers	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035
ch. 13	Conduites de gaz dangereux et de liquides dangereux	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035
12.03	Installations sanitaires	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035
12.04	Cuisines	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035
12.05	Installations d'eau potable	N.R.T., au plus tard le 31.12.2006
12.06	Chauffage et ventilation	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035
12.07 ch. 1 2 <sup>ème</sup> phrase	Autres installations des logements	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035
<b>CHAPITRE 15</b>		
15.01 ch. 4	Locaux à passagers en arrière du plan de la cloison d'abordage	N.R.T.
ch. 5	Locaux du personnel de bord	N.R.T.
15.02 ch. 5	Envahissements à prendre en compte	La prescription ne s'applique pas aux bateaux à passagers dont la quille a été posée avant le 1.1.1996.
15.03 ch. 1	Ligne de surimmersion en l'absence de pont de cloisonnement	La prescription ne s'applique pas aux bateaux à passagers dont la quille a été posée avant le 1.1.1996.
ch. 4	Temps de fermeture	N.R.T.
ch. 5	Alarme optique	N.R.T.
15.07 ch. 1	Hauteur minimale du bastingage et des rambardes	N.R.T.
ch. 2 lettre a) 2 <sup>ème</sup> phrase	Largeur disponible des portes des cabines de passagers et d'autres petits locaux	N.R.T. pour la largeur de 0,7 m
lettre c)	Zone de sécurité d'escaliers sous le pont principal	N.R.T.
ch. 7	Constitution des vitres de fenêtres	N.R.T.



Articles et chiffres	OBJET	DELAI OU OBSERVATIONS
15.08 ch. 4	Gilets de sauvetage gonflables	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010. Les gilets de sauvetage se trouvant à bord au 30.9.2003 peuvent être utilisés jusqu'au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010.
15.09 ch. 1 1 <sup>ère</sup> phrase	Installations ignifuges	N.R.T.
5 <sup>ème</sup> phrase	Eléments de construction résistant au feu	N.R.T.
ch. 2	Marches d'escaliers difficilement inflammables	N.R.T.
ch. 6	Fermeture centralisée des portes	N.R.T.
ch. 9	Pression et longueur du jet d'eau	N.R.T.
15.10 ch. 10	Installations d'extinctions fixées à demeure dans la salle des machines	La prescription ne s'applique pas aux bateaux à passagers dont la quille a été posée avant le 1.1.1996.
15.11	Installations de collecte et d'élimination des eaux usées	La prescription s'applique aux bateaux à cabines dont la quille a été posée après le 1.1.1995.
<b>CHAPITRE 16</b>		
16.01 ch. 2	Treuils spéciaux ou installations équivalentes à bord des bateaux aptes à pousser	La prescription s'applique aux bateaux admis à pousser sans être munis de dispositifs d'accouplement appropriés avant le 1.1.1995, uniquement N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035.
ch. 3 dernière phrase	Exigences relatives aux installations de propulsion	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035.
<b>CHAPITRE 17</b>		
17.02 ch. 3	Dispositions complémentaires	S'appliquent les mêmes dispositions transitoires que pour les articles mentionnés sous ce chiffre.
17.03 ch. 1	Système d'alarme général	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite
ch. 4	Charge maximale admissible pour les engins de levage	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite
17.04 ch. 2 et 3	Distance de sécurité résiduelle aux ouvertures	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite
17.05 ch. 2 et 3	Franc-bord résiduel	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite
17.06, 17.07 et 17.08	Essai de gîte et preuve de stabilité	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite
17.09	Marques d'enfoncement et échelles de tirant d'eau	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite

Articles et chiffres	OBJET	DELAI OU OBSERVATIONS
	<b>CHAPITRE 20</b>	
20.01	Articles 7.01, chiffre 2, 8.05, chiffre 13 et 8.08	Les articles 7.01, ch. 2 ; 8.05, ch. 13, et 8.08 sont applicables aux navires de mer qui ne sont pas destinés au transport de matières visées à l'ADNR et dont la quille a été posée avant le 1.10.1987, uniquement dans les cas N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015.
20.01	Article 8.07 ch. 2	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010.
	<b>CHAPITRE 21</b>	
21.01 à 21.03		Pour les bâtiments de sport construits avant le 1.1.1995 les prescriptions s'appliquent de la manière suivante : uniquement dans les cas N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035.

### Article 24.03

*Dérogations pour les bâtiments dont la quille a été posée le 1<sup>er</sup> avril 1976 ou antérieurement*

1. Pour les bâtiments dont la quille a été posée le 1<sup>er</sup> avril 1976 ou antérieurement, les dispositions suivantes peuvent être appliquées en plus des dispositions de l'article 24.02.

Dans le tableau ci-dessous, le terme

- "T.R." : signifie que la prescription ne s'applique pas aux bâtiments en service sauf si les parties concernées sont remplacées ou transformées, c'est-à-dire que la prescription ne s'applique qu'aux parties ou zones remplacées ou transformées. Si des parties existantes sont remplacées par des pièces de rechange ou de renouvellement, de même technique et fabrication, il ne s'agit pas d'un remplacement "R" aux sens des présentes prescriptions transitoires.
- "Renouvellement du certificat de visite" : La prescription doit être remplie lors du prochain renouvellement de la durée de validité du certificat de visite qui suivra la date indiquée.

Articles et chiffres	OBJET	DELAI OU OBSERVATIONS
	<b>CHAPITRE 3</b>	
3.03 ch. 1	Position de la cloison d'abordage	T.R., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035
3.04 ch. 2	Surfaces communes de réservoirs d'avitaillement et de logements ainsi que les locaux à passagers	T.R., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035
ch. 7	Niveau de pression acoustique maximal admissible	Renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
	<b>CHAPITRE 4</b>	
4.01 ch. 2, 4.02 et 4.03	Distance de sécurité, franc-bord et franc-bord minimum	Renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
	<b>CHAPITRE 7</b>	
7.01 ch. 2	Niveau du bruit de fond	T.R., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
7.05 ch. 2	Contrôle des feux de signalisation	Renouvellement du certificat de visite
	<b>CHAPITRE 8</b>	
8.06 ch. 3 et 4	Débit minimum et diamètre des tuyaux d'assèchement	Renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015

Articles et chiffres	OBJET	DELAI OU OBSERVATIONS
8.08 ch. 2	Bruit durant la navigation	T.R., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
<b>CHAPITRE 9</b>		
9.01	Exigences relatives aux installations électriques	T.R., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
9.03	Protection contre le toucher, la pénétration de corps solides et de l'eau	T.R., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
9.06	Tensions maximales admissibles	T.R., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
9.10	Génératrices et moteurs	T.R., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
9.11 ch. 2	Emplacement des accumulateurs	T.R., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
9.12	Installations de connexion	TR, au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
9.14	Matériel d'installation	T.R., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
9.15	Câbles	T.R., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
9.17	Feux de signalisation	T.R., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
9.18	Installations de secours	T.R., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
<b>CHAPITRE 12</b>		
12.02 ch. 5	Bruit et vibrations dans les logements	Renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
<b>CHAPITRE 15</b>		
15.01 ch. 3	Preuve de la flottabilité	T.R.
15.02 ch. 2	Fenêtres étanches à l'eau	La prescription ne s'applique pas aux bateaux à passagers dont la quille a été posée avant le 1.1.1996.
15.03 ch. 2 à 8	Ligne de surimmersion en l'absence de pont de cloisonnement	La prescription ne s'applique pas aux bateaux à passagers dont la quille a été posée avant le 1.1.1996.
15.04 ch. 1, 3, 4, 6 à 8	Preuve de la stabilité	T.R.
15.05	Nombre de passagers	Renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
15.06	Distance de sécurité, franc-bord, marques d'enfoncement	T.R.

2. L'article 15.09, chiffre 2, n'est applicable aux bateaux d'excursions journalières dont la quille a été posée le 1<sup>er</sup> avril 1976 ou antérieurement que dans la mesure où la charpente métallique n'est pas exigée pour les escaliers servant de voie d'évacuation s'ils peuvent être utilisés en cas d'incendie aussi longtemps environ que les escaliers à charpente métallique.
3. L'article 15.09, chiffre 4, 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> phrases, n'est applicable aux bateaux d'excursions journalières dont la quille a été posée le 1<sup>er</sup> avril 1976 ou antérieurement que dans la mesure où l'exigence d'un type difficilement inflammable et la prescription de ne pas donner lieu à un dégagement dangereux de fumée ou de gaz toxique, pour les peintures, vernis et autres produits de traitement de surface et pour les matériaux servant au revêtement et à l'isolation ne sont applicables qu'aux surfaces tournées vers les chemins d'évacuation.

#### **Article 24.04**

##### *Autres dérogations*

1. Pour les bâtiments dont le franc-bord minimum a été fixé conformément à l'article 4.04 de la version du Règlement de visite en vigueur le 31 mars 1983, la Commission de visite peut, à la demande du propriétaire, fixer le franc-bord conformément à l'article 4.03 de la version en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1995.
2. Les bâtiments dont la quille a été posée avant le 1<sup>er</sup> juillet 1983 ne sont pas soumis au chapitre 9 ; toutefois, ils doivent répondre au minimum au chapitre 6 en vigueur le 31 mars 1983.
3. L'article 15.07, chiffre 2, lettre b) et l'article 15.09, chiffre 9, 2<sup>ème</sup> phrase, en ce qui concerne l'atteinte de tout endroit au moyen d'une seule manche d'incendie, ne sont applicables qu'aux bâtiments dont la quille a été posée après le 30 septembre 1984 ainsi qu'aux transformations des parties concernées.
4. Au cas où l'application du présent chapitre, après expiration des délais transitoires, n'est pas pratiquement réalisable ou entraînerait des dépenses déraisonnables, la Commission de visite peut accorder des dérogations à ces prescriptions sur la base de recommandations établies par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. Ces dérogations doivent être mentionnées au certificat de visite.
5. Lorsque la prescription comporte un renvoi à une norme européenne ou internationale concernant les exigences relatives à la constitution des matériels d'équipement, l'utilisation de ces matériels d'équipement reste admise pour une durée de 20 ans à compter de l'introduction d'une nouvelle version ou d'une version révisée de cette norme.

## **Article 24.05**

### *Dispositions transitoires relatives au chapitre 23 – "Equipages"*

Sans préjudice des dispositions de l'article 23.03 relatives à l'aptitude physique, la disposition transitoire suivante est applicable pour le chapitre 23 :

1. Un homme de pont en service en navigation intérieure au 31 décembre 2001 pourra obtenir la qualification de matelot lorsqu'il sera âgé de 19 ans au moins et qu'il aura navigué en faisant partie d'un équipage de pont pendant trois ans au moins dont un an au moins en navigation intérieure et deux ans soit en navigation intérieure, soit en navigation maritime, côtière ou de pêche. Ce matelot pourra obtenir la qualification de
  - a) maître-matelot lorsqu'il aura navigué comme matelot pendant un an au moins en navigation rhénane,
  - b) timonier lorsqu'il aura navigué comme matelot pendant deux ans au moins en navigation rhénane.
2. Un matelot en service en navigation intérieure au 31 décembre 2001 pourra obtenir la qualification de maître-matelot lorsqu'il aura navigué comme matelot pendant un an au moins en navigation rhénane.
3. Un matelot en service en navigation intérieure au 31 décembre 2001 pourra obtenir la qualification de timonier lorsqu'il aura navigué comme matelot pendant deux ans au moins en navigation rhénane.
4. Un maître-matelot en service en navigation intérieure au 31 décembre 2001 pourra obtenir la qualification de timonier lorsqu'il aura navigué comme maître-matelot pendant un an au moins en navigation rhénane.
5. Jusqu'au renouvellement du certificat de visite mais au plus tard jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2007 la conformité à l'article 23.09, chiffre 1.1 ou 1.2 exigée à l'article 23.09, chiffre 2, peut être indiquée comme suit dans le certificat de visite :
  - a) pour la conformité à l'article 23.09, chiffre 1.1, la mention suivante au point 47 : "Le bateau répond à l'article 23.09, chiffre 1" suffit.

b) pour la conformité à l'article 23.09, chiffre 1.2 les mentions suivantes suffisent :

- pour les automoteurs naviguant isolément et pour les automoteurs assurant la propulsion d'une formation à couple:

- au point 47: "Le bateau répond à l'article 23.09, chiffre 1" et
- au point 34:

34.	Installation de gouverne à l'avant	-	Commande à distance	Mise en service à distance
	oui	-	bouteur actif à réaction	oui

- pour les bateaux à passagers :

soit

- au point 47: "Le bateau répond à l'article 23.09, chiffre 1" et
- au point 34:

34.	Installation de gouverne à l'avant	-	Commande à distance	Mise en service à distance
	oui	-	bouteur actif à réaction	oui
			ou	
		-	autre installation	

ou

- au point 27 :

"

27. Nombre de moteurs de la propulsion principale
".." (supérieur à 1)

"

et

- au point 29 :

"

29. Nombre d'hélices principales
".." (supérieur à 1)

"

## Article 24.06

### *Dérogations pour les bâtiments non visés par l'article 24.01*

1. Les dispositions ci-après s'appliquent aux bâtiments ayant obtenu à partir du le 1<sup>er</sup> janvier 1995 leur premier certificat de visite visé par le présent règlement, sous réserve qu'ils n'étaient pas en construction ou en cours de transformation le 31 décembre 1994.
2. Les bâtiments doivent être conformes à la version du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin en vigueur le jour de la délivrance de leur certificat de visite.

3. Les bâtiments doivent être adaptés aux prescriptions entrées en vigueur après le premier établissement de leur certificat de visite conformément aux dispositions transitoires figurant dans le tableau ci-après.

4. L'article 24.04, chiffres 4 et 5 s'appliquent par analogie.

5. Dans le tableau ci-dessous, le terme

- "N.R.T." :

La prescription ne s'applique pas aux bâtiments en service sauf si les parties concernées sont remplacées ou transformées, c'est-à-dire que la prescription ne s'applique qu'aux bâtiments neufs, aux parties remplacées et aux parties transformées. Si des parties existantes sont remplacées par des pièces de rechange ou de renouvellement, de même technique et fabrication, il ne s'agit pas d'un remplacement "R" aux sens des présentes prescriptions transitoires.

- "Renouvellement du certificat de visite" : La prescription doit être remplie lors du prochain renouvellement de la durée de validité du certificat de visite qui suivra la date indiquée.

Articles et chiffres	OBJET	DELAI OU OBSERVATIONS	ENTREE EN VIGUEUR
	<b>CHAPITRE 3</b>		
3.03 ch. 7	Proues avec niches d'ancres	La prescription s'applique à partir du 1.1.2001 ; N.R.T., au plus tard renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2041.	1.10.1999
3.04 ch. 3, 2 <sup>ème</sup> phrase,	Isolation dans les salles des machines	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite	1.4.2003
ch. 3, 3 <sup>ème</sup> et 4 <sup>ème</sup> phrase	Ouvertures et organes de fermeture	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite	1.10.2003
	<b>CHAPITRE 8</b>		
8.02 ch. 4	Isolation d'éléments des machines	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite	1.4.2003
8.03 ch. 4	Dispositifs de réduction automatique du régime	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010	1.4.2004
8.05 ch. 9 1 <sup>ère</sup> phrase	Dispositifs de jaugeage lisibles jusqu'au maximum de remplissage	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010	1.4.1999
ch. 13	Surveillance du degré de remplissage non seulement pour les machines de propulsion mais également pour les autres moteurs nécessaires à la navigation	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015	1.4.1999



Articles et chiffres	OBJET	DELAI OU OBSERVATIONS	ENTREE EN VIGUEUR
	<b>CHAPITRE 8bis</b>		
		Les prescriptions ne s'appliqueront pas aux moteurs a) installés à bord avant le 1.1.2003 et b) aux moteurs de remplacement*) installés avant le 31.12.2011 inclus à bord de bateaux en service au 1.1.2002.	1.1.2002
	<b>CHAPITRE 10</b>		
10.02 ch. 2, lettre a)	Attestation pour les câbles et autres cordages	1 <sup>er</sup> câble remplacé à bord du bateau : N.R.T. au plus tard 1.1.2008 2 <sup>ème</sup> et 3 <sup>ème</sup> câble : 1.1.2013	1.4.2003
10.03 ch. 1	Norme européenne	En cas de remplacement, au plus tard 1.1.2010	1.4.2002
ch. 2	Catégories de feu A, B et C	En cas de remplacement, au plus tard 1.1.2010	1.4.2002
ch. 4	Masse de remplissage du CO <sub>2</sub> et volume du local	En cas de remplacement, au plus tard 1.1.2007	1.4.2002
10.03bis	Installations d'extinction fixées à demeure dans les logements, timoneries et locaux destinés aux passagers	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035	1.4.2002
10.03ter	Installations d'extinction fixées à demeure dans les salles des machines, de chauffe et des pompes	**) au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035	1.4.2002
10.04	Application de la norme européenne aux canots de service	N.R.T., au plus tard au premier renouvellement du certificat de visite à partir du 1.1.2015	1.10.2003
10.05 ch. 2	Gilets de sauvetage gonflables	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010. Les gilets de sauvetage se trouvant à bord au 30.9.2003 peuvent être utilisés jusqu'au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010.	1.10.2003

\*) Un moteur de remplacement est un moteur d'occasion révisé, similaire au moteur qu'il remplace en ce qui concerne la puissance, le régime et les conditions d'installation.

\*\*) 1. Les installations d'extinction au CO<sub>2</sub> fixées à demeure montées entre le 1<sup>er</sup> janvier 1995 et le 31 mars 2003 continuent à être admises jusqu'au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035 à condition qu'elles répondent à l'article 10.03, chiffre 5, du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin dans la version du 31 mars 2002.  
2. Les recommandations de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin relatives à l'article 10.03, chiffre 5, dans la version du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin du 31 mars 2002 délivrées entre le 1<sup>er</sup> janvier 1995 et le 31 mars 2002 conservent leur validité jusqu'au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035.  
3. L'article 10.03ter, ch. 2, lettre a), ne sera applicable qu'aux installations à bord des bateaux dont la quille est posée après le 1er octobre 1992 et jusqu'au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035.

Articles et chiffres	OBJET	DELAI OU OBSERVATIONS	ENTREE EN VIGUEUR
	<b>CHAPITRE 11</b>		
11.13	Stockage de liquides inflammables	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite	1.10.2002
	<b>CHAPITRE 12</b>		
12.05	Installations d'eau potable	N.R.T. au plus tard le 31.12.2006	1.4.2001
	<b>CHAPITRE 15</b>		
15.02 ch. 5	Envahissements à prendre en compte	La prescription ne s'applique pas aux bateaux à passagers dont la quille a été posée entre le 1.1.1995 et le 31.12.1995.	1.1.1995
15.03 ch. 1	Ligne de surimmersion en l'absence de pont de cloisonnement	La prescription ne s'applique pas aux bateaux à passagers dont la quille a été posée entre le 1.1.1995 et le 31.12.1995.	1.1.1995
15.07 ch. 2 a) 2 <sup>ème</sup> phrase	Largeur disponible des portes des cabines de passagers et d'autres petits locaux	N.R.T. pour la largeur de 0,7 m	1.10.1998
15.08 ch. 4	Gilets de sauvetage gonflables	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010. Les gilets de sauvetage se trouvant à bord au 30.9.2003 peuvent être utilisés jusqu'au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010.	1.10.2004
15.10 ch. 10	Installations d'extinctions fixées à demeure dans la salle des machines	La prescription ne s'applique pas aux bateaux à passagers dont la quille a été posée entre le 1.1.1995 et le 31.12.1995.	1.1.1995
	<b>CHAPITRE 22bis</b>		
22bis.05 ch. 2	Exigences supplémentaires applicables aux bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m souhaitant naviguer en amont de Mannheim	Jusqu'au 31.12.2034, les prescriptions ne s'appliquent pas sur les différents secteurs aux bâtiments en possession pour ces secteurs d'une autorisation spéciale en cours de validité au 1.10.2001 établie par une autorité compétente.	1.10.2001

6. Pour les nouvelles constructions de bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m dont la quille a été posée avant le 1<sup>er</sup> octobre 2001, il peut être renoncé à l'application de l'article 22bis.05, chiffre 2, lettre d), pour la navigation entre Mannheim et Karlsruhe. Cette restriction de la navigation doit être mentionnée au n° 10 du certificat de visite."

## PROTOCOLE 27

### **Règlement de visite - Introduction de valeurs limites d'une étape II par un amendement à l'article 8bis.02, chiffre 2, ainsi qu'aux prescriptions transitoires correspondantes de l'article 24.02, chiffre 2 et de l'article 24.06, chiffre 5, du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin**

#### **Résolution**

##### **I.**

La Commission Centrale,

rappelant que la navigation intérieure est un mode de transport très respectueux de l'environnement et que la navigation rhénane a déjà apporté une contribution notable à l'amélioration de la protection de l'environnement par l'introduction, en coopération avec les constructeurs de moteurs, d'une première étape de prescriptions relatives à la limitation des émissions de gaz et de particules polluant l'air provenant des moteurs Diesel,

considérant qu'une limitation renforcée des émissions de gaz d'échappement des moteurs de bateaux ainsi que leur contrôle constitueront une amélioration supplémentaire de la protection de l'environnement conformément au souhait clairement exprimé par la navigation intérieure,

compte tenu des efforts considérables faits également dans d'autres secteurs du transport afin de réduire les émissions de gaz d'échappement des moteurs Diesel et de la nécessité qui en résulte d'adapter également les valeurs limites entrées en vigueur le 1.1.2002 applicables aux émissions de gaz d'échappement des moteurs Diesel installés à bord de bateaux de navigation intérieure,

afin d'informer suffisamment tôt la profession de la navigation concernée ainsi que les constructeurs de moteurs destinés à la navigation intérieure de l'adaptation des valeurs limites applicables aux gaz d'échappement et de leur accorder ainsi un délai suffisant pour prendre les dispositions nécessaires,

adopte les valeurs limites d'une étape II par un amendement à l'article 8bis.02, chiffre 2, ainsi qu'aux prescriptions transitoires correspondantes de l'article 24.02, chiffre 2, et de l'article 24.06, chiffre 5, du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin.

Ces amendements figurant à l'annexe à la présente résolution entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2007.

##### **II.**

La Commission Centrale,

constatant que les valeurs limites actuellement proposées par la Communauté européenne dans le cadre de la révision de sa directive 97/68/CE correspondent à celles de l'étape II de la Commission Centrale sur le plan de leur incidence écologique et technique,

charge son Comité du Règlement de visite d'engager les actions nécessaires à la reconnaissance souhaitée des types de moteurs agréés en application de la directive 97/68/CE pour la navigation rhénane,

envisage d'examiner dans le cadre de l'accord de coopération avec la Commission européenne les mesures susceptibles d'être prises pour une harmonisation plus poussée des prescriptions du Règlement de visite et de la directive 97/68/CE à l'occasion d'une étape ultérieure de limitation des émissions.

**Annexe au protocole 27**

1. L'article 8bis.02, chiffre 2, est rédigé comme suit :

"2. Les émissions de monoxyde de carbone (CO), d'hydrocarbure (HC), d'oxyde d'azote (NO<sub>x</sub>) et de particules (PT) de ces moteurs ne doivent pas dépasser, en fonction du régime nominal n, les valeurs suivantes :

<b>P<sub>N</sub></b> [kW]	<b>CO</b> [g/kWh]	<b>HC</b> [g/kWh]	<b>NO<sub>x</sub></b> [g/kWh]	<b>PT</b> [g/kWh]
19 ≤ P <sub>N</sub> < 37	5,5	1,5	8,0	0,8
37 ≤ P <sub>N</sub> < 75	5,0	1,3	7,0	0,4
75 ≤ P <sub>N</sub> < 130	5,0	1,0	6,0	0,3
130 ≤ P <sub>N</sub> < 560	3,5	1,0	6,0	0,2
P <sub>N</sub> ≥ 560	3,5	1,0	n ≥ 3150 min <sup>-1</sup> = 6,0 343 ≤ n < 3150 min <sup>-1</sup> = 45 · n <sup>(-0,2)</sup> - 3 n < 343 min <sup>-1</sup> = 11,0	0,2

2. A l'article 24.02, chiffre 2, les prescriptions transitoires relatives au chapitre 8bis sont rédigées comme suit :

		CHAPITRE 8bis
8bis.02 ch. 2	Valeurs limites	<p>Les prescriptions ne s'appliquent pas</p> <p>a) aux moteurs installés à bord avant le 1.1.2003 et</p> <p>b) aux moteurs de remplacement* installés avant le 31.12.2011 inclus à bord de bateaux en service au 1.1.2002.</p> <p>Pour les moteurs installés à bord avant le 1.7.2007 s'appliquent les valeurs limites figurant dans le tableau ci-après :</p>

<b>P<sub>N</sub></b> [kW]	<b>CO</b> [g/kWh]	<b>HC</b> [g/kWh]	<b>NO<sub>x</sub></b> [g/kWh]	<b>PT</b> [g/kWh]
37 ≤ P <sub>N</sub> < 75	6,5	1,3	9,2	0,85
75 ≤ P <sub>N</sub> < 130	5,0	1,3	9,2	0,70
P <sub>N</sub> ≥ 130	5,0	1,3	n ≥ 2800 min <sup>-1</sup> = 9,2 500 ≤ n < 2800 min <sup>-1</sup> = 45 · n <sup>(-0,2)</sup>	0,54

\* Un moteur de remplacement est un moteur d'occasion révisé, similaire au moteur qu'il remplace en ce qui concerne la puissance, le régime et les conditions d'installation.

3. A l'article 24.06, chiffre 5, les prescriptions transitoires relatives aux chapitre 8bis sont rédigées comme suit :

"	CHAPITRE 8bis	Les prescriptions ne s'appliquent pas a) aux moteurs installés à bord avant le 1.1.2003 et b) aux moteurs de remplacement* installés avant le 31.12.2011 inclus à bord de bateaux en service au 1.1.2002.	1.1.2002
8bis.02 ch. 2	Valeurs limites	Pour les moteurs installés à bord avant le 1.7.2007 s'appliquent les valeurs limites figurant dans le tableau ci-après :	1.7.2007

$P_N$ [kW]	CO [g/kWh]	HC [g/kWh]	NO <sub>x</sub> [g/kWh]	PT [g/kWh]
$37 \leq P_N < 75$	6,5	1,3	9,2	0,85
$75 \leq P_N < 130$	5,0	1,3	9,2	0,70
$P_N \geq 130$	5,0	1,3	$n \geq 2800 \text{ min}^{-1} = 9,2$ $500 \leq n < 2800 \text{ min}^{-1} = 45 \cdot n^{(-0,2)}$	0,54

\* Un moteur de remplacement est un moteur d'occasion révisé, similaire au moteur qu'il remplace en ce qui concerne la puissance, le régime et les conditions d'installation.

## PROTOCOLE 28

### Règlement des patentes du Rhin - Article 3.02 et annexes B1 et B2

#### Résolution

La Commission Centrale,

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

adopte, en vertu de l'article 1.06 du Règlement des patentes du Rhin, les amendements à ce Règlement figurant à l'annexe à la présente résolution.

Ces amendements seront en vigueur du 1<sup>er</sup> avril 2004 au 31 mars 2007.

#### Annexe au protocole 28

1. *L'article 3.02, chiffre 2, du Règlement des patentes du Rhin est applicable dans la teneur ci-après :*

"2. La demande doit être accompagnée des pièces suivantes :

- a) une photo d'identité récente ;
- b) un certificat médical conforme à l'annexe B2 ne datant pas de plus de trois mois. S'il en résulte un doute sur l'aptitude physique et psychique, l'autorité compétente peut exiger la présentation de certificats additionnels de médecins spécialisés ;
- c) si nécessaire, la justification du temps de navigation et des voyages accomplis ;
- d) une copie de la carte d'identité ou du passeport ;
- e) si nécessaire, une copie du certificat d'opérateur radio au sens de l'annexe 5 de l'Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure.

A la place du certificat médical visé à l'annexe B2, la preuve de l'aptitude physique et psychique peut être apportée par l'un des documents suivants reconnus par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin :

- a) un certificat de capacité valable, pour lequel s'appliquent au minimum des exigences identiques à celles fixées aux annexes B1 et B2 ainsi qu'à l'article 4.01, ou
- b) un certificat médical ne datant pas de plus de trois mois, établi au minimum conformément aux exigences fixées aux annexes B1 et B2."

2. L'annexe B1 au Règlement des patentes du Rhin est applicable dans la teneur ci-après :

**"Annexe B1**

**Exigences minimales d'aptitude physique et psychique  
pour les candidats à une patente du Rhin**

**I. Vision**

1. Acuité visuelle diurne :  
Acuité des deux yeux en même temps ou du meilleur œil avec ou sans correction supérieure ou égale à 0,8. La monophthalmie est admise.
2. Vision à l'aube et au crépuscule  
A vérifier en cas de doute uniquement. Mesotest sans éblouissement avec un champ périphérique de 0,032 cd/m<sup>2</sup>, résultat : contraste 1 : 2,7.
3. Adaptation au noir :  
A vérifier en cas de doute uniquement. Le résultat ne doit pas diverger de plus d'une unité logarithmique de la courbe normale.
4. Champ visuel :  
Des restrictions du champ visuel de l'œil présentant la meilleure acuité visuelle ne sont pas admises. En cas de doute, examen périmétrique.
5. Sens chromatique :  
Le sens chromatique est considéré comme suffisant si le candidat satisfait au test Farnworth Panel D15 ou à un test agréé pour le diagramme de chromaticité. En cas de doute, contrôle avec l'anomaloscope, le quotient à l'anomaloscope pour un trichromatisme normal devant être compris entre 0,7 et 1,4 ou contrôle avec un autre test équivalent agréé.  
Les tests agréés pour les diagrammes de chromaticité sont les suivants :
  - a) Ishihara, diagrammes 12 à 14,
  - b) Stilling/Velhagen,
  - c) Boström,
  - d) HRR (résultat au moins "léger"),
  - e) TMC (résultat au moins "second degré"),
  - f) Holmer Wright B (résultat avec 8 erreurs au maximum pour "small")
6. Motilité :  
Pas de doubles images. En cas de monophthalmie : motilité normale de l'œil valide.

**II. Ouïe**

L'ouïe est considérée suffisante si la valeur moyenne de la perte auditive des deux oreilles ne dépasse pas 40 dB sur les fréquences de 500, 1000, 2000 et 3000 Hz. Si la valeur de 40 dB est dépassée l'ouïe est toutefois considérée comme suffisante si la parole de conversation est comprise par chaque oreille à une distance de 2 m avec un appareil auditif.

**III.** Il ne faut pas qu'il y ait d'autres résultats d'examen médical qui s'opposent à l'aptitude.

La présence des maladies ou des défaillances physiques suivantes peuvent donner lieu à des doutes quant à l'aptitude du candidat comme conducteur :

1. des maladies accompagnées de troubles de la conscience ou de l'équilibre ;
2. des maladies ou des atteintes du système nerveux central ou périphérique entraînant des troubles fonctionnels importants, notamment des maladies du cerveau ou de la moelle épinière et leurs conséquences, des troubles fonctionnels consécutifs à des lésions cranio-cérébrales, des troubles vasculaires cérébraux ;
3. des maladies mentales ;
4. le diabète sucré présentant de fortes variations non contrôlables du taux de glycémie ;
5. un dysfonctionnement important des glandes endocrines ;
6. de graves anomalies du système hématopoïétique ;
7. de l'asthme bronchique avec des crises ;
8. des affections cardio-vasculaires entraînant une réduction significative de la capacité fonctionnelle cardiaque ;
9. des maladies ou séquelles d'accident entraînant une diminution considérable de la mobilité, une perte ou une réduction de la force d'un membre nécessaire à l'exécution de la tâche ;
10. l'éthylisme chronique et toute forme de toxicomanie ou de pharmacodépendance."



3. L'annexe B2 au Règlement des patentes du Rhin est applicable dans la teneur ci-après :  
**"Annexe B2  
 (Modèle)**

Service médical du travail

**Certificat médical relatif à l'aptitude physique et psychique  
 de conducteur en navigation rhénane**

Cocher la mention qui convient  ou remplir

Nom, nom de jeune fille s'il y a lieu, prénoms	
Date et lieu de naissance	Pièce d'identité

<b>I. Vision</b>	1. Vision diurne	gauche	droite	<input type="checkbox"/> non corrigée	<input type="checkbox"/> corrigée	gauche	droite
	2. Vision à l'aube et au crépuscule <sup>1</sup>			<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non		
	3. Adaptation au noir <sup>1</sup> : suffisante			<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non		
	4. Champ visuel sans restrictions examen périmétrique <sup>1</sup>			<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non		
	5. Sens chromatique suffisant examen à l'anomaloscope <sup>1</sup>			<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non		
	6. Problème de motilité minime			<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non		
	Résultat de l'examen			<input type="checkbox"/> suffisante	<input type="checkbox"/> suffisante après correction	<input type="checkbox"/> insuffisante	
	<b>II. Ouïe</b>	Appareil auditif		<input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> oui		
Pertes auditives dépassent 40 dB sur	gauche		<input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> oui			
les fréquences 500, 1000, 2000 et 3000 Hz	droite		<input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> oui			
Résultat de l'examen			<input type="checkbox"/> suffisante	<input type="checkbox"/> suffisante avec appareil auditif	<input type="checkbox"/> insuffisante		
<b>III. Maladies ou défaillances physiques</b>	Signes d'autres maladies ou défaillances physiques de nature à exclure ou à limiter l'aptitude comme conducteur.						
			<input type="checkbox"/> non existants				
			<input type="checkbox"/> existants				

**Appréciation globale**

- En tant que conducteur
- apte
  - aptitude limitée (Indication de conditions, voir au verso)
  - aptitude limitée, avec appareil auditif
  - aptitude limitée, avec correction de la vision
  - inapte

Lieu, date

Signature/Cachet

<sup>1</sup> A vérifier uniquement en cas de doute. Exigences et méthodes de contrôle : voir annexe B1



## **PROTOCOLE 29**

### **Programme de protection contre les crues aux Pays-Bas "Un espace pour le fleuve"**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

consciente des importantes mesures de protection contre les crues à l'étude aux Pays-Bas dans le cadre du programme "Un espace pour le fleuve",

ayant pris acte du rapport du président de son Comité Technique Permanent,

remercie la Délégation néerlandaise pour la mise à disposition du rapport préliminaire relatif à ce programme,

salue et soutient les objectifs du programme et notamment les constatations faites, selon lesquelles

- la politique de la navigation aux Pays-Bas vise à promouvoir le transport de marchandises sur les voies d'eau intérieures, étant donné qu'il s'agit d'un mode de transport respectueux de l'environnement et que les voies navigables existantes disposent encore de capacités disponibles,
- le Rhin et ses bras revêtent une grande importance en tant que voies navigables,
- il convient de préserver le rôle du Rhin et de ses bras pour la navigation,

constate que le Rhin et ses bras, dont le Waal qui est le fleuve le plus fréquenté d'Europe, sont susceptibles d'être influencés positivement ou négativement en tant que voies navigables par les mesures possibles,

charge son Comité technique permanent de suivre les conséquences de la mise en œuvre de ce programme sur la navigation rhénane, de l'informer si nécessaire et de lui soumettre le cas échéant des propositions qui pourront être transmises au gouvernement des Pays-Bas,

invite la Délégation néerlandaise à œuvrer, dans le cadre du développement et de la mise en application du programme, afin que soient pris en compte à la fois les intérêts de la navigation rhénane et intérieure et les obligations qui découlent de l'Acte de Mannheim et afin d'assurer notamment qu'il ne soit pas porté atteinte à l'état des voies navigables concernées qui est requis par une navigation moderne.

## **PROTOCOLE 30**

### **Construction d'un nouveau pont-route sur le Rhin à Worms (p.k. 443,27)**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

après avoir pris acte du rapport de son Comité Technique Permanent,

constate que la construction d'un nouveau pont-route sur le Rhin à Worms ne soulève pas d'objection du point de vue de la navigation rhénane.

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

#### **Annexe**

## Annexe au protocole 30

### Rapport du Comité Technique Permanent relatif à la construction d'un nouveau pont-route sur le Rhin à Worms (nouveau pont "Nibelungenbrücke")

#### 1. Nature du pont :

Le pont prévu est réalisé en béton précontraint sous forme de pont caisson constituant une poutre continue à trois travées. En coupe longitudinale, la forme du pont sera analogue à celle de l'ancien pont "Nibelungenbrücke" distant de 30 m.

#### 2. Localité la plus proche

Worms

#### 3. p.k.

p.k. 443,23 – nouveau pont "Nibelungenbrücke"

#### 4. Nature des travaux

Est prévue une construction par encorbellements successifs à partir des piles du pont situées dans le fleuve. Le cas échéant, des propositions spéciales pourront être prises en compte lors de l'attribution du marché pour ce chantier. Il pourrait s'agir d'un pont à ossature mixte incluant de l'acier et qui impliquera certains modes de construction différents.

#### 5. Largeur du fleuve

280 m à l'EE

#### 6. Largeur du chenal

120 m

### A. Description générale

#### 7. Nombre des piles sur le fleuve

deux piles

#### 8. nombre de piles dans le chenal navigable / eaux navigables

deux piles dans les eaux navigables à l'EE

#### 9. Largeur de la structure du pont en section

La largeur est de 14,50 m entre les arêtes extérieures des encorbellements. Au-dessus des deux piles situées dans le fleuve, la largeur au droit des deux élargissements sera de 17,85 m.

#### 10. Distance de l'ouvrage le plus proche

La distance entre-axe du nouveau pont à l'ancien pont "Nibelungenbrücke" sera de 30 m

### B. Gabarit de l'espace libre pour la navigation - Ponts en arc

#### 11. Point le plus élevé du profil en long

dans le champ central : 103,50 m au-dessus de NN

#### 12. PHEN

Plus hautes eaux navigables (81/90)= 90,68 m au-dessus de NN, Plus haut niveau de crue = 92,41 m au-dessus de NN - p.k. 443,2

#### 13. Tirant d'air minimum de la passe

99,78 au-dessus de NN, ce qui aboutit à un tirant d'air minimum de 9,10 m.

#### 14. Largeur de passe

1<sup>ère</sup> passe gauche env. 82 m, passe centrale env. 96 m (analogue au pont existant)

### C. Prise en compte de la navigation au radar

#### 15. Appréciation par des experts

Expertise des avant-projets en 2001 et 2002 par la Fachstelle für Verkehrstechniken, FVT Coblenze

#### 16. Mesures destinées à éviter les perturbations par des faux échos

Une nouvelle expertise est prévue si des propositions spéciales sont retenues (construction incluant de une charpente métallique). Prise en compte de la prise de position du FVT Coblenze, marquage des piles au moyen de réflecteurs / balises radar.

#### 17. Forme de construction prévue

Pont à encorbellements successifs

#### 18. Matériel de construction prévu

Béton

### D. Panneaux de signalisation pour la navigation

#### 19. Panneaux de signalisation conformes à l'annexe 7 du RPNR

Les panneaux de signalisation pour la navigation vers l'aval existants sur l'ancien pont "Nibelungenbrücke" (amont)

- passe gauche – interdiction A.1.
- passe centrale – passe recommandée D.1a. – conformes à l'annexe 7 seront repris sur le nouveau pont (amont)

La signalisation pour la navigation vers l'amont sera maintenue sur l'ancien pont "Nibelungenbrücke" (aval).

### E. Informations relatives au déroulement des travaux

#### 20. Type de montage

Construction par encorbellements successifs à partir des piles

#### 21. Restriction du gabarit de l'espace libre et durée de la restriction

En cas de pont en béton précontraint, durant les travaux concernant les encorbellements, restriction temporaire et locale du gabarit de l'espace libre entre les piles, en fonction de la progression par sections des fléaux.

#### 22. Durée prévue des interruptions de la navigation

Durant la phase de construction, une restriction temporaire de la largeur de passe sera nécessaire pour les différentes sections.

Durant les travaux, la navigation vers l'amont et vers l'aval devra le cas échéant utiliser l'une ou l'autre passe de l'ancien pont "Nibelungenbrücke".

#### Durée des travaux

La durée des travaux sera d'environ 1,5 ans. Début prévisionnel des travaux : 2004.

#### Conclusion

Les hauteurs et les largeurs des passes navigables du pont sont conformes aux "Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin" (résolution 1995-I-29).

Le Comité Technique Permanent constate sur la base de la description et des plans que la construction du pont ne soulève d'objections du point de vue de la navigation.

**Annexe** : Vues de profil et en plan des ponts dans la voie navigable



**RELEVÉS D'ACTES**

**PROTOCOLE 31**

**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 31**

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

**REGLEMENT DE POLICE**

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions temporaires

Acte de remise en vigueur de prescriptions temporaires

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art. 2, 7, 8 et annexe 2 - Prescriptions conc. la couleur et l'intensité des feux	M	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-I-26	Amendement au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin en liaison avec l'introduction du standard ECDIS intérieur - article 4.06	M	1.4.2003	8.8.2003	3.4.2003		7.6.2002
2002-I-27	Modification des prescriptions relatives aux exigences minimales et conditions d'essai pour le montage et le contrôle de fonctionnement d'appareils radar de navigation et d'indicateurs de vitesse de giration en liaison avec l'introduction du standard ECDIS intérieur	M	1.4.2003	8.1.2003	3.4.2003		7.6.2002
2002-II-14	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire 1. Art. 1.11 - Présence du RPNR à bord 2. Art. 12.01, ch. 2 – Informations communiquées à l'administration par voie électronique	R	1.4.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	16.1.2003
2002-II-15	1. Art. 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 et annexe 3 2. Art. 10.01 Prescriptions de caractère temporaire conformément art. 1.22	M	1.1.2003 1.1.2003	5.12.2002 5.12.2002	29.1.2003 29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002 2.12.2002
2002-II-16	Amendements définitifs au RPNR	M	1.1.2004				29.1.2003
2002-II-17	Amendement des prescr. suiv.: Prescr. min. et condit. d'essais rel. aux appareils radar de navig. pour la navig. rhénane, Prescr. min. et cond. d'essais rel. aux indicateurs de vitesse de giration pour la navig. rhénane les prescr. rel. à l'installation et au contrôle de fonctiont. d'appareils radar de navigation et d'indicateurs de vitesse de giration pour la navig. rhénane	M	1.1.2004	2.7.2003			29.1.2003
2002-II-18	Amendements aux prescr. concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navig. du Rhin	M	1.1.2004			3.7.2003	29.1.2003

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2003-I-20	Prescription de caractère temporaire conformément à l'article 1.22	M	1.10.2003	29.8.2003	31.7.2003	5.11.2003	13.6.2003
	1. Annexe 1 : Art. 9.11 2. Annexe 2 : Art. 4.06, 6.20, 6.22 et annexe 7	M	1.10.2003	29.8.2003	31.7.2003	5.11.2003	13.6.2003
2003-I-21	Dimensions max. des convois poussés, articles 9.09 et 11.02 à 11.05	M	1.10.2003	29.8.2003	31.7.2003	5.11.2003	13.6.2003



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

### REGLEMENT DE VISITE

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions temporaires

Acte de remise en vigueur de prescriptions temporaires

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

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

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

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

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2002-I-30	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire - article 3.03	R	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-31	Prescriptions de caractère temporaire - Articles 3.02 ; 7.02 ; 8bis.03 ; 10.02 ; 10.05 ; 11.02 ; 11.13 ; 23.09 ; 24.02 ; 24.04 ; 24.06 ; Annexes D et J Articles 10.05 ; 23.09, chiffre 1 ; 24.02, chiffre 2 et 24.06, chiffre 5	M M	1.10.2002 1.10.2003	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-32	Prescriptions transitoires relatives au chapitre 23 - Equipages	M	1.7.2002	15.6.2002	..)	25.7.2002	5.2.2003	4.6.2002
2002-I-33	Amendement définitif au RVBR	M	1.10.2003	6.5.2003	**)		20.5.2003	7.6.2002
2002-I-34	Amendement au RVBR en liaison avec l'introduction du standard ECDIS intérieur - articles 1.01 et 7.06	M	1.4.2003	6.5.2003	**)	3.4.2003	20.5.2003	7.6.2002
2002-II-19	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire 1. Art. 15.02 ch. 3 Calcul de stabilité (uniquement NL) 2. Art. 20.01 ch. 5 d – Navires de mer et art. 22bis.01, 22bis.02, 22bis.03, 22bis.04 ch. 1 à 4 et ch. 6, 7 et 9 22bis.06 – Bâtiments d'une longueur supérieur à 110 m	R	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-20	Prescriptions de caractère temporaire – art. 1.07, 3.04 ch. 3, 8.02 ch. 4, 10.02 ch. 2, 15.10 ch. 10, 21.02 ch. 1 et 2, 22bis.04 ch. 5 et 8, 22bis.05 ch. 2, 23.07 ch. 1, 24.02 ch. 2, 24.06 et annexe D	M	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-21	Amendements définitifs au RVBR – art. 1.06, 1.07, 15.02 et 23.07	M	1.1.2004		**)		16.7.2003	29.1.2003
2002-II-22	Bateaux rapides sur le Rhin - RVBR complété par un nouveau chapitre 22ter	M	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2003-I-24	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire 1. Art. 15.07, ch. 6 – Symbole "Accès interdit aux personnes non autorisées" 2. Art. 15.09, ch. 7 (uniquement NL) et ch. 9	R	1.10.2003	29.8.2003	**)	31.7.2003		13.6.2003
2003-I-25	Prescriptions de caractère temporaire – art. 3.04, 7.03, 7.04, 8bis.02, 9.03, 9.15, 9.20, 10.04, 10.05, 15.08, 23.09, 24.02 et 24.06	M	1.10.2003	29.8.2003	**)	31.7.2003		13.6.2003

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

### 3. ADNR : Mise en vigueur

#### ADNR

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions temporaires

Acte de remise en vigueur de prescriptions temporaires

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

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

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

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

##### REGLEMENT DES PATENTES DU RHIN

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions temporaires

Acte de remise en vigueur de prescriptions temporaires

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-18	Art. 3.06, 3.07 nouv., annexes A1 et B1	M	1.4.2000	27.3.2000	**)	18.9.2000	1.12.1999	8.6.1999
1999-III-22	Article 1.03, chiffre 5	M	1.1.2001	26.6.2000	**)	25.1.2001	22.3.2001	7.7.2000
2000-I-25	Art. 1.01, ch. 2, 1.03, ch. 5, 5.02, ch. 3	M	1.1.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	22.3.2001	7.7.2000
2001-I-23	Art. 2.01, 2.02, 3.02, 5.01 – compléments apportés au Règlement rel. à la délivrance des pat. du Rhin	M	1.4.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	23.4.2002	27.6.2001
2001-II-25	Adaptation du Règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin – article 4.04 (nouveau) et annexe C	M	1.10.2002	1.8.2002	**)	21.7.2003	22.7.2002	21.12.2001
2002-II-24	Modification du Règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin – Article 1.01	M	1.1.2004		**)		16.7.2003	29.1.2003
2003-I-26	Modification du Règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin – Articles 1.01 et 5.02	M	1.1.2004		**)			17.6.2003

#### 5. Règlement relatif à la délivrance des patentes radar : Mise en vigueur

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

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions temporaires

Acte de remise en vigueur de prescriptions temporaires

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

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

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

**6. Comité du Règlement de police**

**Standard ECDIS intérieur**

**Document apportant des précisions, corrections et compléments**

basé sur la partie 2, chapitre 5 du standard

Pour présentation à la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin  
dans la teneur adoptée par le Groupe de travail RIS de la CCNR les 9 et 10.09.03

Texte de base: Standard ECDIS intérieur, Edition 1.01  
Objectif : Standard ECDIS intérieur, Edition 1.02

Mayence, le 25.9.2003

Christian Krajewski  
Président du Groupe d'experts

## A – Précisions et corrections

Section Chapitre	page de l'édition 1.01	Proposition de :	Modification	Motif	Statut
1	2	3	4	5	6
1 1.3	21	WSD sud ouest	Compléter au chiffre ... 1.3: UPPER case " : .....without any changes ...	Erreur uniquement dans la version anglaise	adopté le 16.9.02
2 cblohd	26	SevenCs	L'attribut SCAMAX doit être supprimé dans l'objet cblohd	SCAMAX n'est pas autorisé	adopté le 16.9.02
depare	28	SevenCs	Dans l'objet depare, compléter l'attribut verdat	Erreur	adopté le 16.9.02
rdocal	34	WSD sud ouest	compléter l'attribut "dirimp"	Erreur	adopté le 16.9.02
boywtw	44	SevenCs	Supprimer dans l'objet boywtw les attributs ELEVAT and HEIGHT	Inutile pour les objets flottants	adopté le 16.9.02
verdat	66	Autriche	Compléter : hauteur par rapport à la mer Adriatique	Nécessaire pour le Danube	adopté le 16.9.02
catnmk	75	Autriche	Nouveau texte pour ID 2 : Secteurs fermés à la navigation à l'exception des menues embarcations sans machine de propulsion (A.1a, uniquement RPNR et Binnenvaartpolitiereglement)"	Erreur	adopté le 16.9.02
2 catwsm	80	SevenCs	Dans l'attribut catwsm, les valeurs doivent se référer au CEVNI et les numéros de CEVNI devraient être indiquées après les valeurs.	Erreur	adopté le 16.9.02
2,B 2.2	107	Autriche	Dans la partie "ad 2.2 Cellules" compléter : "La couverture minimale sur les deux côtés de la voie navigable devrait être supérieure à la couverture du radar."	Il existe parfois des échos radar à l'extérieur du champ de couverture des CEN	adopté le 16.9.02
2, B 3.10.1	109	SevenCs	Nouvelle partie 3.10.1 : "Aire de profondeur (depare) fait partie de l'Object group 1 (skin-of-the-earth)"	Précision	adopté le 16.9.02
2,B 6.3.2.1	110	SevenCs	Nouveau tableau ad champ d'identification pour la série de données : supprimer STED, nouvelles valeurs pour PRSP, nouveau champ PRED 1)	Adaptation à S57	adopté le 16.9.02
2,B 4.8.21	118	Autriche	Compléter au chapitre "4.8.21", à la fin : La valeur de ORIENT aux ponts devrait correspondre au sens de navigation prescrit pour les bateaux.	Précision	adopté le 16.9.02
3, A 5.1.2	143	WSD sud ouest	Paragraphe 5.1.2, ligne nmkprh02 : nouveau Texte : Interdiction de passer (A.1)	Erreur	adopté le 16.9.02
3, A 5.2.a	143	Autriche	Paragraphe 5.2.a, ligne nmkprho3 : nouveau Texte : "Secteurs fermés à la navigation à l'exception des menues embarcations sans machine de propulsion (A.1a, uniquement RPNR et Binnenvaartpolitiereglement)"	Erreur	adopté le 16.9.02
3, A 5.2.a	144	WSD sud ouest	Remplacer dans toutes les lignes pour le panneau E.5 "mooring (amarrage)" par "berthing (stationnement)" et "berthing (stationnement)" par making fast to the bank (amarrage à la berge)"	CEVNI	adopté le 16.9.02
3, A 8.2	150	Autriche	Le symbole NMKPRH01 ne représente pas A.1. représenter nouveau symbole I "red-white-red"	Erreur, le symbole représenté n'existe pas.	adopté le 16.9.02
3, A 8.3	155	WSD sud ouest	Les symboles pour NMKRCD03 et NMKRCD04 doivent être échangés	Erreur	adopté le 16.9.02

1) Modifier dans les tableaux du chapitre 6.3.2.1 :

TAG	Subfield Name	Use	Value	Comment
STED	Edition Number of the Inland ECDIS Standard	M	03.1	=ASCII
PRSP	Product Specification	M	{10}	=European InlandENC, binary
PRED	Product Specification Edition Number	M	1.02	=ASCII

- Motif : 1 Le champ STED correspond au numéro d'édition du S57 et ne doit pas être modifié (édition actuelle 3.1)  
 2 Le champ "product specification PRSP" décrit le produit. Les chiffres 1, 2 et 51 – 56 sont déjà utilisés.  
 3 Le champ "Product specification edition number PRED" doit être complété avec le numéro d'édition actuel de la spécification de produit.

## **B. Compléments**

### **Principe multilayer (multi-couches), Usages dans les CEN intérieures (pour la navigation)**

#### **1. Introduction**

Au cours de la réunion du Inland ECDIS Expert Group tenue à Vienne le 16 septembre 2002, l'Autriche a indiqué que dans la plupart des cas les autorités mettent uniquement à disposition des informations importantes sur le plan de la sécurité (par exemple en France et en Autriche). Or, l'utilisateur attend davantage d'un tel système d'information, notamment des informations logistiques (par exemple des indications détaillées relatives à l'infrastructure portuaire, y compris les capacités, horaires de fonctionnement, tarifs des installations de manutention, informations touristiques pour les bateaux de croisière et informations relatives à la navigation de plaisance portant sur la disponibilité d'infrastructures dans les ports de plaisance). Ces données peuvent uniquement être fournies par des entreprises privées. Afin d'assurer le succès de l'ECDIS intérieur, il convient de créer une possibilité d'ajouter des données privées aux données officielles tout en préservant la qualité des données officielles. A défaut, les utilisateurs devront recourir à d'autres systèmes pour obtenir les informations logistiques et touristiques. L'expert Group a admis la nécessité de trouver une solution à ce problème et a mandaté un groupe restreint qui préparera des projets techniques détaillés.

Il existe deux options pour la mise à disposition des données privées :

- les données peuvent être incorporées aux cellules officielles
- les données peuvent être présentées dans des cellules overlay distinctes (superposées) (principe multi-couches)

Si l'information supplémentaire est ajoutée dans la cellule officielle, l'utilisateur ne pourra plus distinguer les informations officielles des informations privées. Il ne pourra pas vérifier si les informations officielles (relatives à la sécurité) ont été modifiées par la société privée. Si l'administration publie une mise à jour, celle-ci ne pourra s'appliquer à la cellule modifiée. Il en résultera un retard dans la publication.

Par conséquent, il serait préférable de prévoir des cellules distinctes. L'utilisateur pourrait alors décider d'afficher ou non les informations privées sur son écran. Chaque partie serait alors responsable des mises à jour de ses propres données.

Etant donné qu'aucune des deux options n'est actuellement conforme au standard ECDIS intérieur dans sa rédaction actuelle, le groupe restreint a préparé une proposition de compléments au standard ECDIS intérieur.

Les logiciels de visualisation composent l'image sur la base de panneaux de consultation (look-up) (S52, ou section 3, chapitre 3 du standard ECDIS intérieur). Le nom de la cellule qui contient l'objet n'est pas utilisé lors de ces calculs. Les règles qui assurent l'affichage correct d'objets superposés dans une cellule sont par conséquent applicables aux objets de différentes cellules. Les objets Skin-of-the-earth<sup>1</sup> doivent toujours être représentés et possèdent la même priorité d'affichage (la plus basse) S'il existait des objets Skin-of-the-earth dans plus d'une cellule, le logiciel déciderait de manière aléatoire.

Dans la spécification de produit CEN de S-57 (appendice B1, paragraphe 2.2), il est indiqué que les données de cellules superposées ayant le même but sur le plan de la navigation (Usage)<sup>2</sup> ne doivent pas être superposées. Afin de permettre l'application du principe Overlay, il doit être admis dans l'ECDIS intérieur que des objets dans des cellules Overlay se superposent à des objets contenus dans d'autres cellules. Pour les cellules Skin-of-the-earth, la réglementation S57 est toutefois maintenue, c'est-à-dire que dans les cellules superposées les informations ayant un même objectif pour la navigation (usage) et d'une même classe d'objet ne doivent pas se superposer.

---

<sup>1</sup> Les types d'objets sont répartis en deux groupes. Les types d'objets du groupe 1 (Skin-of-the-earth) sont DEPARE, DRGARE, FLODOC, HULKES, LNDARE, PONTON, UNSARE. Tous les autres groupes d'objets appartiennent au groupe 2 (S-57, App. B.1, paragraphe 3.10.1)

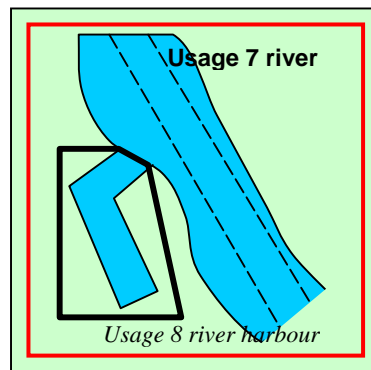
<sup>2</sup> Objet de la navigation (synonyme : usage ou usage band) désigne une échelle conçue pour une CEN. Ceci résulte de la réflexion selon laquelle différents symboles doivent être utilisés pour différentes échelles (par exemple : cours du fleuve en usage 1 "Overview" en tant que simple ligne et en usage 7 "River" avec les deux rives. Dans S57, les échelles sont uniquement fixées en termes qualitatifs et non en nombre.



**Il existera ainsi deux types de cellules :**

1. **Les cellules Skin** : une cellule contenant des objets Skin-of-the-earth.
2. **Les cellules Overlay (avec superposition)** : une cellule qui ne peut pas contenir des objets Skin-of-the-earth.

Si une personne souhaite mettre à disposition des données plus détaillées pour un secteur donné (par exemple un port), qui contient déjà des objets Skin-of-the-earth, elle doit recourir à un Usage plus élevé (par ex. 8) que la carte de base (par ex. 7). L'écran affiche la cellule Skin de base (7) et la cellule Skin plus détaillée du petit secteur (8), mais les objets Skin-of-the-earth dans la cellule détaillée avec un Usage plus élevé couvriront tous les objets de la carte de base. Si la carte de base (7) présente par exemple un chenal navigable mais pas d'informations relatives à la profondeur tandis que la cellule détaillée comporte des informations actuelles relatives à la profondeur, les aires de profondeur couvriront les balises, ponts et le chenal navigable lui-même dans la cellule de base.



Par conséquent, il est utile de disposer de la possibilité d'attribuer plus d'un Usage à une cellule Overlay. Si le chenal navigable, les balises, bouées, secteurs avec restrictions, secteurs dangereux etc. sont contenus dans des cellules Overlay avec un secteur d'Usages, ils seront affichés à la fois avec la cellule de base (7) et avec les cellules détaillées (8). C'est pourquoi il est admis qu'un secteur d'Usages soit attribué aux cellules Overlay.

L'échelle pour l'affichage des différents Usages n'est pas définie dans l'ECDIS. La plupart des concepteurs de logiciels utilisent toutefois pour l'ECDIS maritime des échelles très similaires. Les logiciels pour l'ECDIS intérieur utilisent actuellement pour les mêmes Usages des échelles souvent supérieures, ce qui entrave la compatibilité entre l'ECDIS maritime et l'ECDIS intérieur. Afin d'éviter ceci, des Usages supplémentaires sont introduits pour la navigation intérieure. Le logiciel d'affichage peut alors utiliser les mêmes échelles que pour l'ECDIS maritime pour les Usages 1 à 6 et des échelles plus grandes pour les Usages 7 à 9 plus spécifiques à la navigation intérieure.

## 2. Propositions de compléments

### Section 1 : Standard de performance

Compléter page 8 par un nouveau point 5.2.j :

"En mode navigation, les données visées à la section 3.1.c du présent standard doivent toujours être visibles et ne doivent pas être couvertes par d'autres objets.

*Commentaire : ceci permet de garantir que les objets Overlay ne recouvrent pas des objets importants sur le plan nautique qui figurent sur la carte de base.*

### Section 2 : Standard de données, appendice B, spécification de produit, section 2 – compléments et précisions ad Spécification de produit CEN de l'OHI :

Compléter page 107 par un nouveau paragraphe

"Ad 2.1 Navigational Purpose

Pour l'ECDIS intérieur, le tableau est complété comme suit :

N°	Objet de la navigation (Usage)	Utilisation prévue
1 S57	Informations récapitulatives (Overview)	Pour planifier les voyages et traverser les océans.
2 S57	Généralités (General)	Pour la navigation sur les océans, l'approche des côtes et la planification des voyages.
3 S57	Côtes (Coastal)	Pour longer les côtes, à proximité ou non des berges.
4 S57	Approche (Approach)	Accès aux ports ou aux voies de navigation principales ou passage dans des eaux difficiles ou très fréquentées.
5 S57	Port (Harbour)	Navigation dans les ports, baies, fleuves et canaux, aires de stationnement.
6 S57	Stationnement (Berthing)	Données détaillées destinées à faciliter le stationnement.
7 nouveau	Fleuve (River)	Navigation sur les voies de navigation intérieure (cellule Skin).
8 nouveau	Port fluvial (River harbour)	Navigation dans les ports des voies de navigation intérieure (cellule Skin).
9 nouveau	Aire de stationnement sur le fleuve (River Berthing)	Données détaillées destinées à faciliter le stationnement en navigation intérieure (Cellule Skin).
L.nouveau	Superposition (Overlay)	Cellule Overlay pour l'affichage en liaison avec une cellule Skin.

Les objets de navigation 1 à 8 et L peuvent être utilisés à la fois par les autorités et les organes privés.

L'objet de navigation 9 devrait uniquement être utilisé par les organes privés.

Une zone d'objets de navigation peut être attribuée aux cellules Overlay (Cf. "ad 5.6.3.")

Les cellules Overlay ne doivent pas contenir d'objets Skin-of-the-earth (Groupe 1)."

Sur la page 107 "ad 2.2 ...Cellules" : remplacer le texte existant par :

"Sur les CEN intérieures, les objets Skin-of-the-earth dans les cellules se superposent à des cellules ayant le même objet de navigation (Usage). Les objets dans les cellules Overlay ne doivent pas se superposer à d'autres objets."

*Compléter sur la page 109 pour le texte de la section "ad 5.6.3 Fichiers de données", deuxième point, par le texte suivant :*

"La lettre L au point "Objet de navigation (Usage) indique que la cellule est superposée en Overlay à une autre cellule d'une zone d'objets de navigation. Les cellules Overlay ne doivent pas contenir d'objets Skin-of-the-earth. La zone des Usages des cellules Overlay est indiquée dans le champ de Data Set Identification de l'en-tête de la cellule Overlay (Cf. S57, part 3, Data Structure, ch. 7.3.1.1). Le 8 Bit du champ secondaire Usage (INTU) doit être défini si une zone est utilisée et les autre sept Bits décrivent la zone (par exemple : 79 définit une zone de Usage 7 à Usage 9)".

### **Section 3 : standard de visualisation, Appendice A - bibliothèque des représentations :**

*Compléter sur la page 136 ad section 2.1, panneaux de consultation (Look-up), par la phrase suivante :*

"L'affichage des objets dans une zone donnée, qui sont contenus dans différentes cellules du même objet de navigation (Usage), suit les indications figurant dans les panneaux de consultation (Look-up)."

### **Section 4 - Exigences opérationnelles et de performance, méthodes de contrôle et résultats de contrôle requis**

*Compléter page 170 par un nouveau paragraphe 7.9*

#### **"7.9 – Test des objets affichés dans plus d'une cellule d'un même objet de navigation (Usage) pour une même zone**

La bonne visibilité et la représentation correcte de tous les objets contenus dans le SCEN d'essai et des SCEN d'essai en Overlay sont contrôlés. Pour ce test, la densité d'information est réglée sur "maximum". Il est vérifié s'il est possible de sélectionner une ou plusieurs cellules spécifiques pour la présentation, s'il existe différentes cellules de différents constructeurs pour une même zone et un même Objet de la navigation (usage)."

## 7. Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle

7.1 L'appendice 2 à la Directive n° 1 est rédigée comme suit :

### Appendice 2 à la Directive n° 1

#### Temps de navigation hors du Rhin justifiés par des certificats d'aptitude (Art. 2.06, ch. 3)

1	2	3	4	5
Etat/ Staat	n°/ Lfd. Nr.	Dénomination du certificat / Bezeichnung des Zeugnisses	Name der Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat Nom de l'autorité qui a délivré le certificat	Temps de navigation à prendre en compte en jours / anzurechnende Fahrzeit in Tagen
A	1	Patente de capitaine A Schiffsführerpatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	450
A	2	Patente de capitaine A Schiffsführerpatent A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	150
B	1 2 3 4	Brevet de conduite (Stuurbrevet) A Brevet de conduite B Brevet de conduite C Brevet de conduite D	Ministère des Communications et de l'Infrastructure (Ministerie van Verkeer en Infrastructuur)	360
B	5 6 7 8	Certificat de conduite (Vaarbewijs) A Certificat de conduite B Certificat de conduite A + remarque (vermelding) P Certificat de conduite B + remarque P	SPF Mobilité et Transport  (FOD Mobiliteit en Vervoer)	720, dont 180 en tant que membre de l'équipage de pont
CH	1	Certificat national de conducteur visé à l'article 79 de la loi suisse relative à la navigation intérieure catégorie B Bateau à passagers	Bundesamt für Verkehr Kantonale Schifffahrts- et/ou Straßenverkehrsämter	75 (jusqu'à 60 passagers) 150 (plus de 60 passagers)
CH	2	Certificat national de conducteur visé à l'article 79 de la loi suisse relative à la navigation intérieure catégorie C Bateaux à marchandises / engins flottants autopropulsés	Bundesamt für Verkehr Kantonale Schifffahrts- et/ou Straßenverkehrsämter	150
CH	3	Patente de batelier du Rhin supérieur Patente du Rhin supérieur	Rheinschiffahrtsdirektion Basel	720, dont 180 en tant que matelot
D	1	Patente de batelier du Rhin supérieur Patente du Rhin supérieur	Regierungspräsidium Freiburg	720, dont 180 en tant que matelot
D	2	Patente de batelier Patente de batelier de l'Elbe Patente de capitaine du Danube	Wasser- und Schiffahrtsdirektionen	720, dont 180 en tant que matelot
D	3	Certificat de batelier	Wasser- und Schifffahrtsämter	360
D	4	Patente de bateau d'extinction d'incendie	Wasser- und Schiffahrtsdirektionen	180
D	5	Certificat de conducteur de bacs	Wasser- und Schifffahrtsämter	180

Appendice 2 à la Directive n° 1

1	2	3	4	5
Etat/ Staat	n°/ Lfd. Nr.	Dénomination du certificat / Bezeichnung des Zeugnisses	Name der Behörde, die das Zeugnis ausgestellt hat Nom de l'autorité qui a délivré le certificat	Temps de navigation à prendre en compte en jours / anzurechnende Fahrzeit in Tagen
D	6	Patente de batelier A	Wasser- und Schifffahrts- direktionen Nord und Nordwest	720, dont 360 en tant que matelot
D	7	Patente de batelier B	Wasser- und Schifffahrts- direktionen	720, dont 360 en tant que matelot
D	8	Patente de batelier C2	Wasser- und Schifffahrts- direktionen	180 en tant que matelot
D	9	Patente de bateau d'extinction d'incendie (délivrée jusqu'au 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrts- direktionen	180 en tant que matelot
D	10	Patente de bateau d'extinction d'incendie D1	Wasser- und Schifffahrts- direktionen Nord und Nordwest	180
D	11	Patente de bateau d'extinction d'incendie D2	Wasser- und Schifffahrts- direktionen	180
D	12	Certificat de conducteur de bac E	Wasser- und Schifffahrtsämter à partir du 11.5.2000 : Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	180
F	1	Certificat Spécial de capacité pour la conduite des bateaux de navigation intérieure (Décret ministériel n° 91- 731 du 23.07.1991)  - Catégorie CP Convois poussés d'une longueur supérieure à 55 m ou d'une largeur supérieure à 11,40 m et  - Catégorie P Bateaux à passagers	Service de la Navigation	  180  180
HU	1	Patente de capitaine Oklevél Hajós Képesítésröl Conducteur A (Hajóvezető A)	Autorité supérieure de la navigation	720, dont 180 en tant que matelot
NL	1	Grande patente	Koninklijk OnderwijsFonds voor scheepvaart (KOF)	720, dont 180 en tant que matelot
NL	2	Grande patente II	Koninklijk OnderwijsFonds voor scheepvaart (KOF)	720, dont 180 en tant que matelot
PL	1	Capitaine 1 <sup>ère</sup> classe de la navigation intérieure	Inspection de la navigation intérieure	720, dont 180 en tant que matelot
PL	2	Capitaine 2 <sup>ème</sup> classe de la navigation intérieure	Inspection de la navigation intérieure	570, dont 30 en tant que matelot
PL	3	Lieutenant de la navigation intérieure	Inspection de la navigation intérieure	300
PL	4	Timonier / Machiniste de la navigation intérieure	Inspection de la navigation intérieure	135

7.2 L'appendice 1 à la Directive n° 2 est rédigée comme suit :

**Appendice 1 à la Directive n° 2**

**Liste des services de la médecine du travail et des médecins agréés  
(Article 3.02, chiffre 2, lettre a)**

B	1. Antwerpen Sociaal-medische Rijkdienst Pelikaanstraat 4 - 6 - 8 B-2018 ANTWERPEN 1 Tél.: 00 32 3/226 69 62
	2. Brugge Sociaal-medische Rijkdienst Zandstraat 144 B-8200 St. ANDRIES Tél.: 00 32 50/45 68 30
	3. Brussel/Bruxelles Sociaal-medische Rijkdienst Wetstraat 56 B-1040 BRUSSEL Tél.: 00 32 2/287 06 62 ou 00 32 2/287 05 35
	4. Charleroi Centre médical de l'Office médico-social Place Albert I, Centre Albert I (16 <sup>ème</sup> étage) B-6000 CHARLEROI Tél.: 00 32 71/31 97 76
	5. Kortrijk Sociaal-medische Rijkdienst Ijzerkaai 26 - 27 B-8500 KORTRIJK Tél.: 00 32 56/22 47 21
	6. Gent Sociaal-medische Rijkdienst "Ter Plaeten" Sint-Lievenslaan 23 bus 1 B-9000 GENT Tél.: 00 32 9/268 64 22
	7. Hasselt Sociaal-medische Rijkdienst Gouv. Verwilghensingel 75 B-3500 HASSELT Tél.: 00 32 11/29 56 57
	8. Libramont Centre médical de l'Office médico-social Rue du Dr. Lomry B-6800 LIBRAMONT Tél.: 00 32 61/23 00 52
	9. Liège Centre médical de l'Office médico-social Avenue Frère Orban 25 B-4000 LIEGE Tél.: 00 32 4/252 78 00
	10. Leuven Sociaal-medische Rijkdienst Philipssite 3b/bus 1 B-3001 LEUVEN Tél.: 00 32 16/31 89 11

Appendice 1 à la Directive n° 2

B	11. Namur Centre médical de l'Office médico-social Place des Célestines 25 B-5000 NAMUR Tél.: 00 32 81/30 19 21
	12. Tournai Centre médical de l'Office médico-social Blvd. Eisenhower 87 B-7500 TOURNAI Tél.: 00 32 69/88 87 10
	13. Centrum voor Leerlingenbegeleiding Hoofdzetel: Van Stralenstraat 48 A 6 B -2060 ANTWERPEN (réservé aux élèves en formation "Cenflumarin") Tél.: 00 32 3/232 23 82
	14. Centre provincial de médecine préventive Rue Saint-Pierre 48 B-4800 HUY (réservé aux élèves de l'école de Huy) Tél.: 00 32 85/21 12 50
CH	1. Ophthalmologische Universitätspoliklinik Basel, Mittlere Straße 31, CH-4012 BASEL und
	2. Kantonsspital Liestal, Augenabteilung, Rheinstraße 26, CH-4410 LIESTAL.
D	Arbeitsmedizinische Dienste der Binnenschiffahrtsberufsgenossenschaft (Arbeitsmedizinisches Sicherheitstechnisches Zentrum Duisburg, König-Friedrich-Wilhelm-Str. 4, D-47119 DUISBURG, Tél.: 00 49-203-2952145) und der Seeberufsgenossenschaft, Betriebsärzte der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes oder der Verwaltung eines Landes, Ärzte eines hafenärztlichen Dienstes.
F	Service de la Navigation de Strasbourg Cité Administrative, 2, rue de l'Hôpital Militaire, F-67084 STRASBOURG Cedex
NL	Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Scheepvaart, Medisch adviseur Scheepvaart, Postbus 8634, NL-3009 AP ROTTERDAM, Tel.: 00 31 10 266 86 84

7.3 L'appendice 6 à la Directive n° 2 est rédigée comme suit :

**Appendice 6 à la Directive n° 2**

**Certificats d'aptitude valables dans les Etats riverains du Rhin et en Belgique**

Remarque : KVR: Règles de prévention des collisions  
(annexe C du Règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin, chiffre 1.2)  
(3.05 ch. 3)

Etat / Staat	n° d'ordre / lfd. Nr.	Dénomination du certificat d'aptitude / Bezeichnung des Befähigungszeugnisses	Autorité de délivrance / Ausstellende Stelle	Qualification / Damit verbundene Berechtigung	La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à / Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach
B	1 2 3 4	Brevet de conduite A Brevet de conduite B Brevet de conduite C Brevet de conduite D	Ministère des communications et de l'infrastructure	Transport de marchandises Transport de marchandises Transport de passagers Transport de passagers	Art. 2.01 (y compris KVR) Art. 2.01 (sans KVR) Art. 2.01 (y compris KVR) Art. 2.01 (sans KVR)
B	5 6 7 8	Certificat de conduite (Vaarbewijs) A Certificat de conduite B Certificat de conduite A + remarque (vermelding) P Certificat de conduite B + remarque P	Ministère des communications et de l'infrastructure	Transport de marchandises Transport de marchandises Tous les bâtiments Tous les bâtiments	Art. 2.01 (y compris KVR) Art. 2.01 (sans KVR) Art. 2.01 (y compris KVR) Art. 2.01 (sans KVR)
CH	1	Patente de batelier du Rhin supérieur. Patente du Rhin supérieur	Direction de la navigation rhénane, Bâle	Tous les bâtiments	Art. 2.01 (y compris KVR)
CH	2	Certificat de conducteur Navigation Catégorie A (jusqu'à 15 m de long)	Kantonale Schifffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	Bâtiments jusqu'à 15 m de long	Art. 1.03, ch. 4 (sans KVR)
D	1	Les certificats d'aptitude toujours en vigueur établis par la RDA, à l'exception des certificats MI à MIII et les patentes toujours en vigueur conformément au Règlement des patentes doivent être remplacés par le document correspondant en raison de l'égalité de traitement et de l'uniformisation du droit.			
D	2	Patente de batelier avec/sans extension Voies navigables maritimes (délivrée jusqu'au 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Tous les bâtiments	Art. 2.01 (si complément pour la navigation maritime: y compris KVR)
D	3	Patente de batelier A	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest	Tous les bâtiments	Art. 2.01 (y compris KVR)
D	4	Patente de batelier B	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Tous les bâtiments	Art. 2.01 (sans KVR)
D	5	Certificat de batelier (délivré jusqu'au 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrtsämter	Bâtiments jusqu'à 150 t ou 150 m <sup>3</sup> ou jusqu'à 12 passagers	Art. 2.02 (si complément pour la navigation maritime: y compris KVR)
D	6	Patente de batelier C1	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest	Bâtiments jusqu'à 35m ou jusqu'à 12 passagers ou pousseurs et remorqueurs jusqu'à 73,6 kW	Art. 2.02 (y compris KVR)
D	7	Patente de batelier C2	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Bâtiments jusqu'à 35m ou jusqu'à 12 passagers ou pousseurs et remorqueurs jusqu'à 73,6 kW	Art. 2.02 (sans KVR)
D	8	Patente de bateau d'extinction d'incendie (délivrée jusqu'au 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Bateaux des services d'incendie, bâtiments de la protection civile, bâtiments et bateaux de sports jusqu'à 60 m <sup>3</sup>	Art. 2.05 (si complément pour la navigation maritime: y compris KVR)
D	9	Patente de bateau d'extinction d'incendie D1	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest	Bateaux des services d'incendie, bâtiments de la protection civile	Art. 2.05 (y compris KVR)
D	10	Patente de bateau d'extinction d'incendie D2	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Bateaux des services d'incendie, bâtiments de la protection civile	Art. 2.05 (sans KVR)



Appendice 6 à la directive n° 2

Etat / Staat	n° d'ordre / lfd. Nr.	Dénomination du certificat d'aptitude / Bezeichnung des Befähigungszeugnisses	Autorité de délivrance / Ausstellende Stelle	Qualification / Damit verbundene Berechtigung	La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à / Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach
D	11	Patente de batelier de sport (délivrée jusqu'au 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Bâtiments de sport jusqu'à 60 m <sup>3</sup>	Art. 2.03 (sans KVR)
D	12	Patente de batelier de sport E	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Bâtiments de sport jusqu'à 25 m	Art. 2.03 (sans KVR)
D	13	Certificat de conducteur de bateau de sport en navigation intérieure (délivré jusqu'au 31.12.1997)	DMYV/DSV	Bateaux de sport jusqu'à 15 m <sup>3</sup>	Art. 1.03, ch. 4 (sans KVR)
D	14	Certificat de conducteur de bateau de sport en navigation intérieure	DMYV/DSV	Bâtiments de sport jusqu'à 15 m	Art. 1.03, ch. 4 (sans KVR)
D	15	Certificat de conducteur de bac	Wasser- und Schifffahrtsämter	Bacs	Art. 1.03, ch. 4 (sans KVR)
D	16	Certificat de conducteur de bac E	Wasser- und Schifffahrtsämter à partir du 11.5.2000 : Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Bacs	Art. 1.03, ch. 4 (si complément pour la navigation maritime : y compris KVR)
D	17	Patente de batelier du Rhin supérieur. Patente du Rhin supérieur	Regierungspräsidium Freiburg	Tous les bâtiments	Art. 2.01 (y compris KVR)
D	18	Certificat de capacité, sauf Appendice 5, n° d'ordre 9	en particulier Bundeswehr, Zoll, Bundesgrenzschutz, Polizei	Bâtiments de service	au moins art. 1.03, ch. 4, principalement art. 2.05 (si complément pour la navigation maritime : y compris KVR)
D	19	Livret de service (qualification minimale Matelot)	Wasser- und Schifffahrtsämter	Bâtiments jusqu'à 15 m de long	Art. 1.03, ch. 4 (sans KVR)
F	1	Certificat général de capacité <u>avec</u> cachet „A“	Service de la Navigation	Tous les bâtiments	Art. 2.01 (y compris KVR) et art. 2.04
F	2	Certificat spécial de capacité <u>avec</u> cachet „A“	Service de la Navigation	Tous les bâtiments	Art. 2.01 (y compris KVR) et art. 2.04
F	3	Certificat général de capacité <u>sans</u> cachet „A“	Service de la Navigation	Tous les bâtiments	Art. 2.01 (sans KVR) et art. 2.04
F	4	Certificat spécial de capacité <u>sans</u> cachet „A“	Service de la Navigation	Tous les bâtiments	Art. 2.01 (sans KVR) et art. 2.04
F	5	Certificat de capacité, catégories C et S	Service de la Navigation	Bâtiments jusqu'à 15 m de long	Art. 1.03, chiffre. 4 (sans KVR)
F	6	Certificat de capacité, catégorie P.P.	Service de la Navigation	Bâtiments de sport de plus de 15 m de long	Art. 2.03 (sans KVR)
NL	1	Groot Vaarbewijs II	KOF	Tous les bâtiments	Art. 2.01 (y compris KVR)
NL	2	Groot Vaarbewijs I	KOF	Tous les bâtiments	Art. 2.01 (sans KVR)
NL	3	Klein Vaarbewijs I	ANWB	Bâtiments jusqu'à 15 m de long	Art. 1.03, ch. 4 (sans KVR)
NL	4	Klein Vaarbewijs II	ANWB	Bâtiments jusqu'à 15 m de long	Art. 1.03, ch. 4 (y compris KVR)

7.4 L'appendice 7 à la Directive n° 2 est rédigée comme suit :

**Appendice 7 à la Directive n° 2**

**Certificats d'aptitude établis par d'autres Etats  
dont l'équivalence est reconnue par la CCNR**

Remarque : Règles de prévention des abordages (KVR)  
(Annexe C du Règlement des patentes du Rhin, ch. 1.2)  
(Article 3.05, chiffre 3)

Etat / Staat	n° d'or- dre / lfd. Nr.	Dénomination du certificat d'aptitude / Bezeichnung des Befähigungszeugnisses	Autorité de délivrance / Ausstellende Stelle	Qualification / Damit verbundene Berechtigung	La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à / Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach
A	1	Patente de capitaine A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	Tous les bâtiments	Art. 2.01 (sans KVR)
A	2	Patente de capitaine A	Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr	Bâtiments jusqu'à 30 m de long	Art. 2.02 (sans KVR)
CS	1	Certificat d'aptitude de conducteur - capitaine de la Classe I	Administration nationale de la navigation	Tous les bâtiments, à l'exception des engins flottants	Art. 2.01 (sans KVR)
HU	1	Donauschifferpatent Conducteur A Oklevél Hajós Képesítésröl (Hajóvezető A)	Autorité supérieure de la navigation	Tous les bâtiments	Art. 2.01
PL	1	Capitaine 1 <sup>ère</sup> classe en navigation intérieure	Inspection de la navigation intérieure	Tous les bâtiments	Art. 2.01
PL	2	Capitaine 2 <sup>ème</sup> classe en navigation intérieure	Inspection de la navigation intérieure	Bâtiments jusqu'à 500 CV bateaux à passagers jusqu'à 300 passagers	Art. 2.02
PL	3	Lieutenant en navigation intérieure	Inspection de la navigation intérieure	Bâtiments jusqu'à 250 CV bateaux à passagers jusqu'à 100 passagers	Art. 2.02
PL	4	Timonier/Machiniste en navigation intérieure	Inspection de la navigation intérieure	Bâtiments jusqu'à 40 CV	Art. 2.03

7.5 L'appendice 8 à la Directive n° 2 est rédigée comme suit :

**Appendice 8 à la directive n° 2**

**Certificats de capacité et certificats médicaux reconnus par la Commission Centrale au titre de preuve de l'aptitude physique et psychique**

**1. Certificats de capacité**

Etat / Staat	n° d'ordre / lfd. Nr.	Dénomination du certificat de capacité / Bezeichnung des Befähigungszeugnisses	Autorité de délivrance / Ausstellende Stelle	Observations / Bemerkungen
B	1 2 3 4	Certificat de conduite A Certificat de conduite B Certificat de conduite A + remarque P Certificat de conduite B + remarque P	Ministère des Communications et de l'Infrastructure	jusqu'à l'âge de 50 ans puis à partir de 65 ans
D	1	Patente de batelier avec/sans extension Voies navigables maritimes	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	
D	2	Certificat de batelier	Wasser- und Schifffahrtsämter	
D	3	Patente de bateau d'extinction d'incendie	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	
D	4	Patente de batelier de sport	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	
D	5	Certificat de conducteur de bac	Wasser- und Schifffahrtsämter	
NL	1	Groot Vaarbewijs II	KOF	
NL	2	Groot Vaarbewijs I	KOF	
CH	1	Grande patente du Rhin supérieur	Rheinschiffahrtsdirektion Basel	
CH	2	Petite patente du Rhin supérieur	Rheinschiffahrtsdirektion Basel	
CH	3	Patente de sport pour le Rhin supérieur	Rheinschiffahrtsdirektion Basel	
CH	4	Patente de l'administration pour le Rhin supérieur	Rheinschiffahrtsdirektion Basel	
CH	5	Certificat de conducteur – Catégorie B et C	Kantonale Schifffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	

**2. Certificats médicaux**

Etat / Staat	n° d'ordre / lfd. Nr.	Dénomination du certificat / Bezeichnung des Zeugnisses	Autorité de délivrance / Ausstellende Stelle	Observations / Bemerkungen
	1			
	2			

## 8. Groupe de travail du Règlement de visite (Résolution 1997-II-28)

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

#### RECOMMANDATION n° 2/2003 du 26 juin 2003

Ad article 10.03ter, chiffre 1 - Installations d'extinction d'incendie fixées à demeure

Agent extincteur : eau (système d'extinction d'incendie à diffusion d'eau sous pression)

#### REMBRANDT

En application de l'article 10.03ter, chiffre 1, dernière phrase, l'eau (eau sous pression - système d'extinction d'incendie par aspersion – high fog) peut être utilisée en tant qu'agent extincteur à bord du bateau à passagers "Rembrandt" - numéro officiel 2325543 (numéro ID 41390) aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03ter, chiffres 2 à 9, doit être respecté par analogie
2. Le système d'extinction d'incendie à diffusion d'eau sous pression est équipé de composants d'un type autorisé (pompe à haute pression, tuyauteries, diffuseurs). L'installation doit convenir pour une utilisation dans des salles des machines atteignant un volume net de 500 m<sup>3</sup> et d'une hauteur sous-plafond de 5 m.
3. Le nombre et la disposition des diffuseurs (type 202-1.76-0 1) doivent assurer une répartition suffisante de l'eau dans les locaux à protéger. Des diffuseurs doivent être installés au-dessus du plafond de ballast, des plafonds de citernes et des autres zones sur lesquelles du combustible peut se répandre, ainsi qu'au-dessus des endroits des locaux à protéger où il existe un risque particulier d'incendie.
4. Le système doit être maintenu à la pression nécessaire et les pompes à eau doivent se mettre en marche automatiquement dès qu'une chute de pression survient dans le système. Les pompes doivent être équipées d'un embout d'aspiration directe depuis l'extérieur du bateau.
5. Les pompes doivent permettre d'alimenter simultanément, à la pression nécessaire, toutes les sections du dispositif dans tous les locaux à protéger. Les pompes, leurs installations de commande et les soupapes de déclenchement doivent être installées à l'extérieur des locaux à protéger. Le système de diffusion d'eau ne doit pas risquer d'être mise hors d'état de fonctionner par un incendie qui se déclarerait dans les locaux qu'elle doit protéger.
6. Les pompes doivent pouvoir être alimentées en électricité par deux sources d'énergie indépendantes l'une de l'autre. L'une des sources d'énergie doit être située en-dehors du local à protéger. Chaque source d'énergie doit pouvoir assurer seule le fonctionnement de l'installation.
7. Le système d'extinction d'incendie par diffusion d'eau sous pression ainsi que les installations de commande et de réglage du système doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être réunis en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et disposés de manière à ne pouvoir être coupés par un incendie dans l'un des locaux à protéger.
8. L'installation doit toujours être prête à fonctionner. Des précautions doivent être prises pour éviter que les diffuseurs puissent être obturés par des impuretés contenues dans l'eau ou par la corrosion des tuyauteries, des diffuseurs, des soupapes et de la pompe.

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

**RECOMMANDATION n° 3/2003**  
**du 6 novembre 2003**

conformément à l'article 2.19, chiffre 3

Ad article 8bis.06 - Conformité

Installation de nettoyage des gaz d'échappement SINOx (projet d'innovation)

SYNTHESE 11

En application de l'article 2.19, chiffre 3, une dérogation à l'article 8bis.06 – conformité - est accordée dans le cadre d'un projet d'innovation pour le moteur principal de propulsion du bateau-citernes "Synthese 11", numéro officiel 2326029, aux conditions suivantes :

1. Un système de post-traitement des gaz d'échappement est monté dans le système d'échappement pour assurer que les émissions de monoxyde de carbone (CO), d'hydrocarbure (HC), d'oxyde d'azote (NO<sub>x</sub>) et de particules (PT) ne dépassent pas les valeurs prescrites à l'article 8bis.02, chiffre 2.
2. Le moteur principal de propulsion qui a été modifié, de type Caterpillar 3508B DITA, numéro d'agrément de type R1\*I\*E2E3\*0005\*00, numéro d'identification 7 SM 00721, peut être remis en conformité avec le moteur possédant l'agrément de type sans difficultés notables.
3. Un contrôle spécial conformément à l'article 8bis.02, chiffre 6 est effectué avant la remise en service du bateau. Les valeurs relatives aux émissions visées à l'article 8bis.02 sont mesurées et enregistrées avant et après l'installation de post-traitement des gaz d'échappement.
4. Les modifications apportées au moteur en liaison avec le fonctionnement durable de l'installation catalytique qui ont une incidence sur les émissions du moteur possédant l'agrément de type doivent être documentées et font partie de la présente recommandation.
5. La durée de fonctionnement de l'installation de post-traitement des gaz d'échappement et les paramètres déterminants pour le bon fonctionnement de l'installation doivent être enregistrés en permanence. Ces enregistrements doivent être conservés à bord du bateau ou par le propriétaire durant les six mois qui suivent le dernier relevé effectué et doivent être présentés à l'autorité compétente sur demande.
6. Tous les 12 mois, la preuve doit être apportée à l'autorité compétente sur la base des paramètres enregistrés, que les valeurs pour les émissions des polluants visés au chapitre 8bis sont nettement inférieures à celles relevées au moment de l'agrément de type.  
Si cette preuve ne peut être apportée, le respect des valeurs déterminées pour les émissions du moteur possédant l'agrément de type en ce qui concerne les polluants mentionnés au chapitre 8bis doit être confirmé après 5 ans par des relevés de contrôle effectués par un organisme agréé conformément à l'article 8bis.02, chiffre 6.
7. En cas de panne prolongée du catalyseur, la configuration du moteur sur la base de laquelle a été accordé l'agrément de type doit être rétablie.  
La recommandation de la CCNR s'annule alors automatiquement.
8. La présente recommandation est applicable jusqu'au 31.12.2008.

**Annexe à la recommandation n° 3/2003  
du 6 novembre 2003**

Modifications apportées au moteur en liaison avec le fonctionnement durable de l'installation catalytique qui ont une incidence sur les émissions du moteur possédant l'agrément de type.

Au moteur visé au numéro 2 de la recommandation n° 3/2003, les modifications suivantes ont été apportées en liaison avec le fonctionnement durable de l'installation catalytique qui ont une incidence sur les émissions du moteur possédant l'agrément de type :

1. Modification du programme d'ordinateur pour l'installation de commande du moteur. Pièce nouvelle n° 227-4861.
2. Modification du groupe turbo du moteur. Pièce nouvelle n° 19-5998.

## **PROTOCOLE 32**

### **Approbation des comptes de l'exercice 2002 de la Commission Centrale**

#### **Résolution**

Après avoir pris connaissance du rapport du vérificateur des comptes, la Commission Centrale approuve les comptes de l'exercice 2002.

## **PROTOCOLE 33**

### **Approbation des comptes de l'exercice 2002 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 2002 du Centre Administratif. Ces comptes seront communiqués à cet organisme.

## **PROTOCOLE 34**

### **Interruption de la manœuvre des écluses du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé et, 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 2003 et du 31 décembre 2003 au 1<sup>er</sup> janvier 2004 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 2003 et celle du 31 décembre 2003 au 1<sup>er</sup> janvier 2004 entre 18 heures et 08 heures

ne soulève pas d'objection.

## **PROTOCOLE 35**

### **Interruption de la manœuvre des écluses 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<sup>er</sup> janvier 2004 au 31 décembre 2004, ne soulève pas d'objection.

## **PROTOCOLE 36**

### **Communiqué à la presse**

#### **Résolution**

Le communiqué à la presse est approuvé.

## **PROTOCOLE 37**

### **Date de la prochaine session**

#### **Résolution**

La prochaine session plénière s'ouvrira le 27 mai 2004 à 16.15 heures à Bâle.