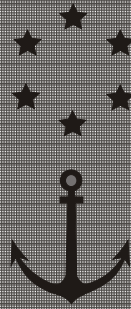


COMMISSION
CENTRALE
POUR LA
NAVIGATION
DU RHIN



SESSION D'AUTOMNE 2004

RESOLUTIONS ADOPTEES

y compris les annexes

(2004 - II)

Strasbourg, le 25 novembre 2004

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

CC/R (04) 2 - Final

SESSION D'AUTOMNE 2004

RESOLUTIONS ADOPTEES

(2004-II)

Strasbourg, le 25 novembre 2004

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 : Attribution du statut d'Etat observateur au Royaume-Uni	2
Protocole 4 : Attribution du statut d'Etat observateur à l'Autriche	3
Protocole 5 : Organisations agréées	3
Protocole 6 : Relations avec la Commission européenne	4
Protocole 7 : Coopération avec la Commission du Danube	4
Protocole 8 : Identification et enregistrement des bateaux de navigation intérieure en Europe	4
Protocole 9 : Sécurité au niveau de l'interface bateau-terre lors de la manutention de matières dangereuses	4
Protocole 10 : Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la Commission Centrale	4

III. Questions économiques

Protocole 11 : Situation économique de la navigation rhénane	5
Protocole 12 : Problèmes rencontrés par la navigation rhénane dans les ports maritimes	15
Protocole 13 : Compte rendu du Congrès économique	15

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

Protocole 14 : Incidence sur la navigation intérieure des législations de protection de l'environnement	15
Protocole 15 : Etat de l'introduction et mise en œuvre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure	15

V. Questions techniques et réglementaires

Protocole 16 : Règlement de police - Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 (Articles 1.03, 1.07, 4.01 et 9.11)	16
Protocole 17 : Modification du règlement de police par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 (Article 4.06, chapitre 6, partie VI, articles 9.10, 11.02, 12.01, 15.06 et annexe 6)	17
Protocole 18 : Amendements définitifs au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin	25
Protocole 19 : Recommandations pour des amendes uniformes applicables en cas d'infractions aux prescriptions de police applicables sur le Rhin et la Moselle	32
Protocole 20 : Règlement de visite – Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (Articles 10.03, 10.03bis et 10.03ter)	33
Protocole 21 : Amendements au règlement de visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (articles 22bis.05, 22ter.03, 24.06 et annexe J)	33
Protocole 22 : Sécurité de la navigation à passagers	35
Protocole 23 : Amendements à l'ADNR	36
Protocole 24 : Relevés d'actes de mise en vigueur par les Etats membres et de décisions des comités et groupes de travail	40

VI. Questions administratives

Protocole 25 : Approbation des comptes de l'exercice 2003 de la Commission Centrale	56
Protocole 26 : Approbation des comptes de l'exercice 2003 du Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans	56

VII. Questions diverses

Protocole 27 : 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	56
Protocole 28 : Interruption de la manœuvre des écluses sur le Neder-Rijn et le Lek les fins de semaine	57
Protocole 29 : Communiqué à la presse	57
Protocole 30 : Date de la prochaine session	57



CC/R (04) 2 - Final
25 novembre 2004

fr/de/nl

RESOLUTIONS ADOPTÉES LORS DE LA SESSION D'AUTOMNE 2004

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

La Commission Centrale

prend acte des résolutions relatives à la composition de la Chambre des Appels adoptées respectivement le 20 janvier 2004 et le 15 mars 2004 suivant la procédure écrite

Annexe 1 au Protocole 2

La Commission Centrale, sur la proposition des délégations allemande, belge, française, néerlandaise et suisse, a désigné, conformément à l'article 45bis de la Convention de 1963 portant amendement à la Convention révisée pour la Navigation du Rhin, signée à Mannheim le 17 octobre 1868, comme suit les membres de la Chambre des Appels de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, pour la période du 1^{er} janvier 2004 au 31 décembre 2009 :

Juges :	M. Wolfgang BALL	(Allemagne)
	M. Herman CRAEYBECKX	(Belgique)
	M. Paul HAEGEL	(France)
	M. W.E. HAAK	(Pays-Bas)
	M. Adrian STAEHELIN	(Suisse)
Juges-suppléants :	M. Antoon VERSTREKEN	(Belgique)
	M. Jean-Louis VILLA	(France)
	M. B.C. de SAVORNIN LOHMAN	(Pays-Bas)
	M. Fritz RAPP	(Suisse)

Annexe 2 au Protocole 2

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, sur proposition de la délégation allemande et conformément à l'article 45bis de la Convention révisée pour la Navigation du Rhin du 17 octobre 1868 dans sa teneur du 20 novembre 1963, nomme le Dr. Jürgen Frommelt aux fonctions de juge-suppléant auprès de la Chambre des Appels pour la période du 15 mars 2004 au 31 décembre 2009.

PROTOCOLE 3

Attribution du statut d'Etat observateur au Royaume-Uni

Résolution

La Commission Centrale,

I.

vu la demande de statut d'observateur présentée par le Royaume-Uni,

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

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

tenant compte du fait que le Royaume-Uni est concerné de manière significative par la navigation intérieure européenne,

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

décide d'attribuer le statut d'Etat observateur au Royaume-Uni;

II.

charge le Secrétaire Général de transmettre la présente résolution aux autorités du Royaume-Uni et, en liaison avec les comités, d'examiner avec les représentants du Royaume-Uni 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

Attribution du statut d'Etat observateur à l'Autriche

Résolution

La Commission Centrale,

I.

vu la demande de statut d'observateur présentée par l'Autriche,

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 l'Autriche a fait connaître son acceptation des règles régissant le statut des Etats observateurs auprès de la Commission Centrale,

tenant compte du fait que l'Autriche est concernée de manière significative par la navigation intérieure européenne,

estimant que la participation de l'Autriche 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 l'Autriche ;

II.

charge le Secrétaire Général de transmettre la présente résolution aux autorités de l'Autriche et, en liaison avec les comités, d'examiner avec les représentants de l'Autriche 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 5

Organisations agréées (AIPCN)

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 de l'Association Internationale de Navigation (AIPCN) et la lettre en date du 21 septembre 2004 par laquelle elle s'engage à respecter les règles régissant le statut d'organisation non gouvernementale agréée,

vu le caractère représentatif, au plan international, de l'AIPCN au regard de l'ensemble des spécialités concernées par la navigation, notamment les experts dans les domaines de l'infrastructure, de l'environnement et des systèmes d'information,

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

- promotion du transport fluvial et amélioration de sa compétitivité ;
- promotion de l'amélioration de l'infrastructure et du développement des ports de navigation intérieure ;
- promotion d'innovations techniques ;
- études prospectives sur l'évolution technologique, économique et sociale du transport fluvial ;
- amélioration de l'image de marque du transport fluvial ;

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

PROTOCOLE 6

Relations avec la Commission européenne

Pas de résolution.

PROTOCOLE 7

Coopération avec la Commission du Danube

Pas de résolution.

PROTOCOLE 8

Identification et enregistrement des bateaux de navigation intérieure en Europe

Pas de résolution.

PROTOCOLE 9

Sécurité au niveau de l'interface bateau-terre lors de la manutention de matières dangereuses

Pas de résolution.

PROTOCOLE 10

Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR

Pas de résolution.

PROTOCOLE 11

Situation économique de la navigation rhénane

Résolution

La Commission Centrale,

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

prend acte du rapport sur la situation économique de la navigation rhénane pour le 1^{er} semestre 2004 et la prospective pour l'ensemble de l'année.

Annexe au protocole 11

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

1^{er} semestre 2004 et prospective pour l'ensemble de l'année

I Remarques générales

a) Situation générale

Au cours du 1^{er} semestre 2004, les volumes transportés par la navigation rhénane ont progressé de l'ordre de 1,3 % par rapport au 1^{er} semestre 2003, alors que les prestations marquent un léger recul avec -2,5%. Cette évolution des transports s'explique d'une part par une hydraulicité stable, d'autre part par une demande de transport soutenue du fait d'une forte progression des arrivées au niveau des ports maritimes. On peut noter que dans l'ensemble ce sont les transports vers l'aval qui ont progressé de 3,8%, alors que les transports vers l'amont ont stagné, mis à part pour les transports de conteneurs.

b) Hydraulicité

Hormis une courte période de crue au mois de janvier 2004, l'hydraulicité peut être qualifiée de relativement stable même si elle n'a pas toujours permis un chargement à pleine capacité des bateaux au cours du premier semestre 2004 et pendant les mois d'été qui ont suivi. Cette situation tranche nettement avec les conditions exceptionnellement mauvaises par manque d'eau observables au second semestre de l'année 2003.

c) Prix des carburants

Dans la ligne de ce qui se passe sur le marché mondial du pétrole, le prix du carburant a fortement augmenté dans la seconde moitié du 1^{er} semestre 2004. Cette situation ne fera que s'accroître dans les mois suivants, venant ainsi accroître les charges des exploitants de bateaux de navigation intérieure.

II Situation de la cale sèche

a) Volumes transportés

Dans la cale sèche, les volumes transportés ont dans l'ensemble progressé de l'ordre de 4,5 % par rapport au 1^{er} semestre 2003.

Secteur agricole

On peut constater une baisse des transports de produits agricoles atteignant 17 % au cours de ce premier semestre 2004 par rapport au premier semestre 2003. Les transports de denrées alimentaires et de fourrages ont augmenté aussi bien vers l'amont que vers l'aval de 3,8 % en moyenne. Cette progression semble marquer un recours accru à la navigation intérieure du fait de la cale disponible et de sa compétitivité par rapport à d'autres modes de transports en période d'hydraulicité favorable. La progression des transports d'engrais de 3,7 % peut s'expliquer de la même façon.

Pour les mois à venir, l'hydraulicité favorable pourrait maintenir ce contexte, mais il faut tenir compte du caractère saisonnier de ces transports.

Secteur sidérurgique

Les transports de minerais et de déchets pour la métallurgie ont progressé de 2,9 % vers l'amont et les transports de produits métallurgiques de 1,9 %. Cette légère progression est révélatrice d'une demande soutenue émanant d'un secteur sidérurgique européen, dont la production a progressé globalement de 4,5% au premier semestre 2004. Au regard de la demande sur le marché mondial de l'acier, cette situation devrait se poursuivre au moins jusqu'à la fin de l'année, même si la parité de l'Euro face au Dollar est défavorable aux exportations à partir de l'Europe.

Secteur énergétique : charbon

Au cours du premier semestre 2004, les transports de combustibles minéraux solides sur le Rhin ont progressé de plus de 10 %, par rapport au premier semestre 2003. Cette progression s'explique par une demande soutenue de la part du secteur sidérurgique et des centrales thermiques, vu la compétitivité du prix des charbons vapeurs face au prix du pétrole.

Cette situation se poursuivra probablement au cours des mois à venir, une récession n'étant pas à entrevoir dans le secteur sidérurgique et les prix du pétrole n'ayant fait qu'augmenter jusqu'à ce jour. L'arrivée de l'hiver et les besoins en électricité qu'elle engendre contribueront également au soutien de la demande de charbon vapeur notamment.

Sables, graviers, pierres, terre et matériaux de construction

On peut noter pour la première fois depuis deux ans une progression des transports de matériaux de construction de l'ordre de 4,9 % aussi bien vers l'amont que vers l'aval. Plutôt que d'un retournement structurel dans ce secteur, il semble s'agir d'une conséquence de l'hydraulicité favorable et d'une utilisation de cale disponible pour ces transports.

b) Niveau des frets

C'est une relative stabilité des frets à des niveaux assez bas qui a pu être observée au cours premier semestre 2004. Au courant de l'été, une légère tendance à la progression s'est mise en place. La stabilité de l'hydraulicité à un niveau ne permettant pas toujours un chargement maximum a incontestablement eu un effet sur le niveau des frets.

c) Transports par conteneurs

Au cours du premier semestre 2004, les transports par conteneurs ont connu une forte progression sur le Rhin. Les transports de conteneurs pleins ont ainsi progressé de 14,7 % alors que les conteneurs vides ont progressé de 19 %.

Parallèlement, il faut noter que les transbordements (arrivées ou départs maritimes) au niveau des principaux ports maritimes ont progressé de 12,6 % en EVP au cours de cette période. Ceci semble donc indiquer une progression de la part de marché de la navigation intérieure.

Cependant, cette progression aurait peut-être été encore supérieure, si la saturation des capacités de transbordement au niveau des ports maritimes n'avait constitué un facteur limitant préjudiciable à ce mode de transport. Espérons que des solutions pourront être trouvées rapidement au niveau des terminaux concernés pour permettre à la navigation intérieure et rhénane de répondre pleinement aux attentes des ses clients et occuper la part de marché sur le segment des transports par conteneurs qui s'offre à elle.

III Situation dans le secteur de la cale citerne

a) Volumes transportés

Dans le secteur de la cale citerne, le premier semestre 2004 a été marqué par un repli des volumes globalement transportés, ce malgré la conjoncture favorable dans le domaine de la chimie.

Produits pétroliers

Une baisse conséquente de plus de 10 % des transports de produits pétroliers peut être constatée au cours du premier semestre 2004 par rapport au premier semestre 2003. Cette évolution s'explique par le niveau élevé du prix du pétrole dès le mois de mars qui a incité les consommateurs à différer leurs achats en attendant une baisse des prix. Au cours de l'automne, en conséquence de prix qui ont atteint des niveaux dépassant 50 Dollars le baril, la demande de transport est resté faible, car seuls les approvisionnements devenus indispensables sont effectués et à des quantités limitées.

Secteur chimique

Le redressement de la conjoncture dans le secteur chimique qui s'était fait attendre durant plusieurs années est enfin intervenu. Il s'est traduit pour la navigation intérieure par une progression des volumes transportés de 2,4% au cours du premier semestre 2004. La demande de transport émanant de ce secteur devrait continuer à progresser faiblement au cours des mois à venir, vu les perspectives de ce secteur industriel.

b) Niveau des frets

Dans le contexte de faible demande de transport avec une hydraulicité satisfaisante, le niveau des frets est resté bas au cours du premier semestre 2004, à l'exception d'une hausse très passagère au mois de mars. Cette situation ne s'est pas nettement améliorée au cours des mois suivants, le marché ne s'étant pas réellement animé avec l'arrivée de l'automne. Seule une baisse nette des cours du pétrole sur le marché mondial pourrait générer une demande de réapprovisionnement suffisamment forte pour engendrer une hausse nette des frets.

IV Evolution de l'offre de cale

Comme prévu, un certain nombre de nouvelles unités ont été mises en service aussi bien dans la cale sèche que dans la cale citerne. Il s'agit essentiellement de grandes unités. Cette situation mérite une grande vigilance par rapport à l'apparition de surcapacités notamment dans la cale citerne. En effet, à côté des chiffres fournis par les autorités nationales concernant les bateaux mis en service au cours des 9 premiers mois de l'année, la profession indique l'arrivée de quelques 45 nouvelles unités sur le marché à fin octobre 2004. Pour 2005, elle prévoit l'entrée en service d'un nombre encore plus important d'unités nouvelles. Ces mises en service d'unités nouvelles plus grandes et d'un niveau technologique supérieur ne s'accompagne pas d'un retrait simultané du marché de capacités anciennes équivalentes. Hormis en période de basses eaux et sur certaines voies navigables à faible profondeur, ces nouvelles unités ont d'évidence la préférence des chargeurs. Ceci risque d'engendrer l'apparition d'un déséquilibre structurel pour les années à venir. On ne peut ainsi que réitérer un appel aux investisseurs à prendre en compte les potentiels réels d'évolutions des marchés dans leurs secteurs lors de la prise de décisions d'investissement en cale supplémentaire.

V Position dans le modal split

Dans le secteur des conteneurs, les problèmes liés à la saturation des capacités de transbordement au niveau des ports maritimes constituent un facteur limitant préjudiciable à la navigation intérieure. Si des solutions ne sont trouvées rapidement au niveau des terminaux concernés pour permettre à la navigation intérieure et rhénane de répondre pleinement aux attentes des ses clients, le développement de la part de marché de la navigation intérieure sur le segment des transports de conteneurs s'en trouvera entravée au bénéfice d'autres modes de transport terrestres.

Par ailleurs, on constate dans le secteur des matériaux de construction que l'offre de cale sur le marché est relativement abondante et que les taux de frets sont bas du fait notamment à une hydraulicité optimale, les volumes transportés pour ce type de marchandises progressent, du fait d'un report vers la navigation intérieure.

VI Conclusions et perspectives

Dans la cale sèche le premier semestre 2004 a vu les volumes transportés progresser légèrement dans le contexte d'une hydraulicité assez stable. L'activité soutenue dans les ports maritimes est à l'origine de cette évolution. Compte tenu de la demande mondiale d'acier et de l'arrivage massif de conteneurs dans les ports maritimes, cette situation devrait se poursuivre dans les mois à venir. L'engorgement croissant des sites de transbordement de conteneurs dans les ports maritimes n'a pu à ce jour être résorbé malgré les efforts en cours.

Dans la cale citerne, le secteur des transports de produits pétroliers connaîtra dans l'ensemble une année assez médiocre du fait de la combinaison d'une demande faible à des niveaux de frets bas et d'un coût de carburant élevés. Le secteur des transports de produits chimiques a lui connu des conditions d'exploitation plus satisfaisantes.

Dans tous les secteurs de la navigation intérieure, la hausse des prix du gasoil pèse de façon non négligeable sur les charges des d'exploitation des bateaux. L'évolution de la cale sur le marché est particulièrement alarmante dans le domaine de la cale citerne où les conditions pour une surcapacité structurelles se mettent en place, compte tenu du nombre de nouvelles constructions mise sur le marché sans retrait parallèle d'unités anciennes et d'une demande globale stagnante.

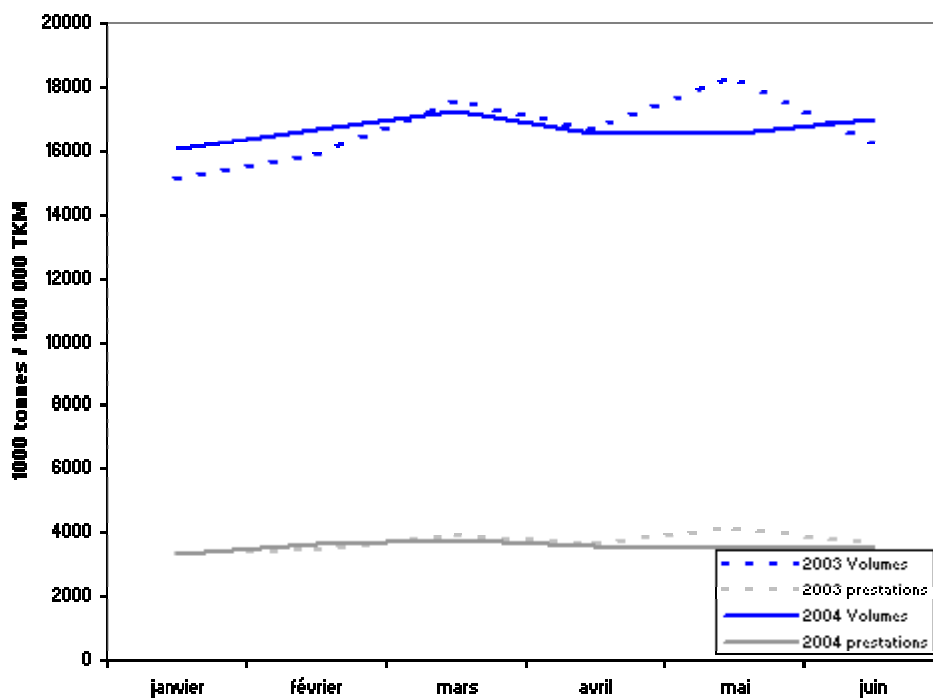
Evolution du trafic rhénan traditionnel (semestriel)

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

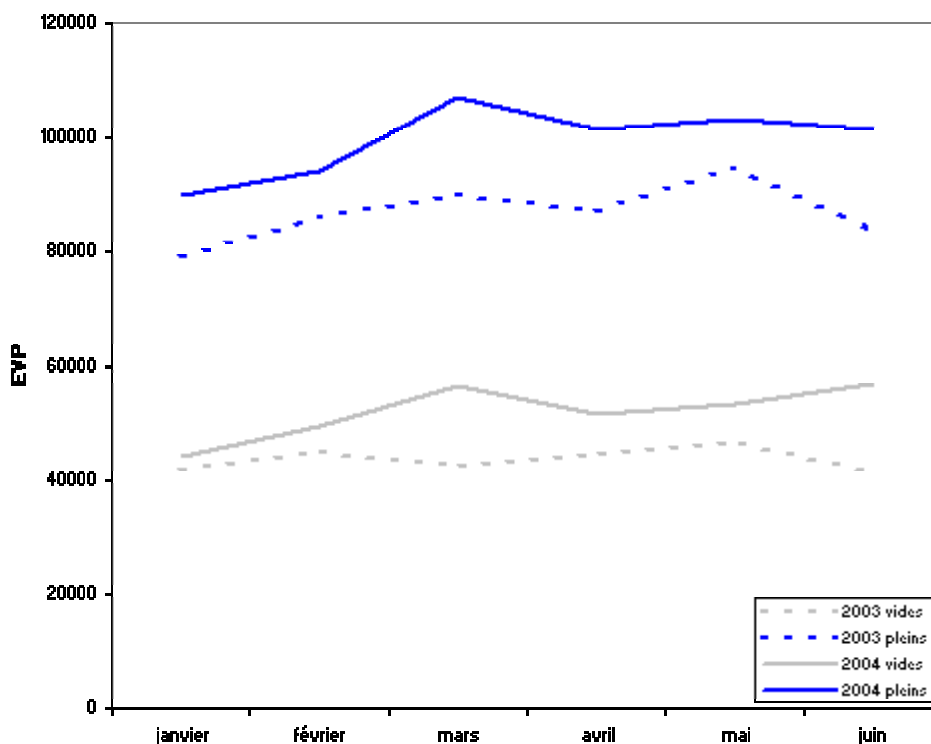
1er semestre 2003	Total		Aval		Amont	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Produits agricoles	4714	1132	3380	893	1335	239
1 Denrées alimentaires, fourrages	5630	1408	2103	434	3528	973
2 Combustibles minéraux solides	12182	2738	253	26	11929	2711
3 Produits pétroliers	16831	4626	2821	629	14010	3997
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	18090	2272	1180	181	16912	2092
5 Produits métallurgiques	5830	1193	3496	602	2334	592
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	19386	3866	14541	2942	4845	924
7 Engrais	2471	652	887	236	1584	414
8 Produits chimiques	7422	1660	2920	511	4504	1148
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	8164	2574	5280	1616	2884	959
99 dont Transactions spéciales	7432	2427	4740	1494	2692	933
Total	100720	22121	36861	8070	63865	14049

Evolution en comparaison avec le 1er semestre de 2003 (en %)						
0 Produits agricoles	-16,97	-26,06	-29,02	-38,07	13,48	18,83
1 Denrées alimentaires, fourrages	3,80	-6,18	6,47	-6,68	2,21	-5,96
2 Combustibles minéraux solides	10,74	0,99	169,96	107,69	7,36	0,04
3 Produits pétroliers	-10,24	-16,17	19,18	9,70	-16,17	-20,22
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	2,38	-0,66	-5,08	4,97	2,90	-1,15
5 Produits métallurgiques	-2,14	-0,84	-4,83	-4,32	1,89	2,53
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	4,86	6,23	4,92	5,85	4,69	7,47
7 Engrais	3,68	8,28	2,59	5,93	4,29	9,90
8 Produits chimiques	2,41	-3,01	5,48	-4,89	0,40	-2,09
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	10,19	12,63	11,44	13,92	7,87	10,43
99 dont Transactions spéciales	12,46	13,72	13,65	15,33	10,36	11,25
Total	1,34	-2,52	3,80	1,10	-0,09	-4,58

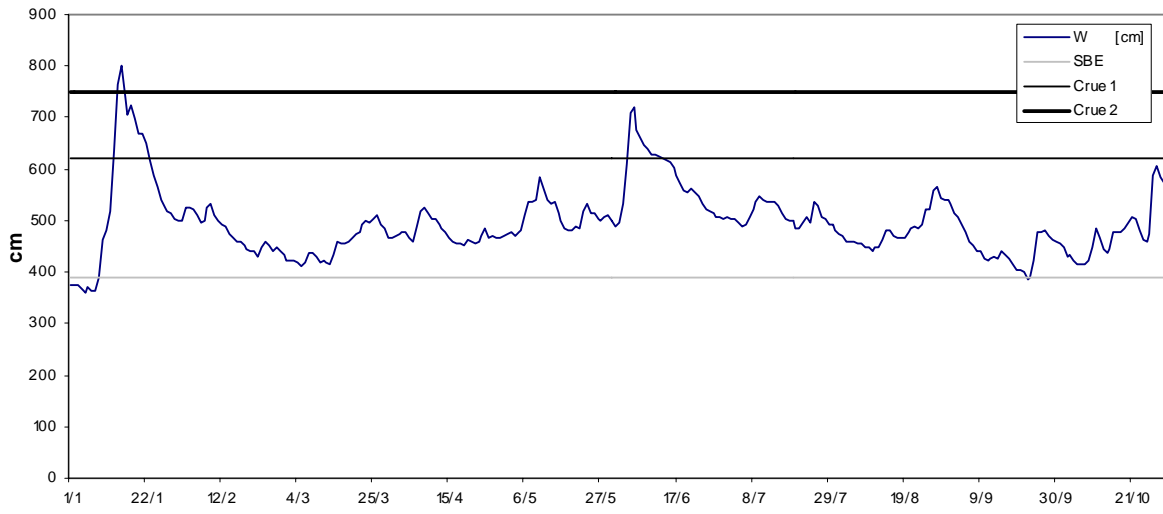
Evolution des volumes transportés et des prestations fournies



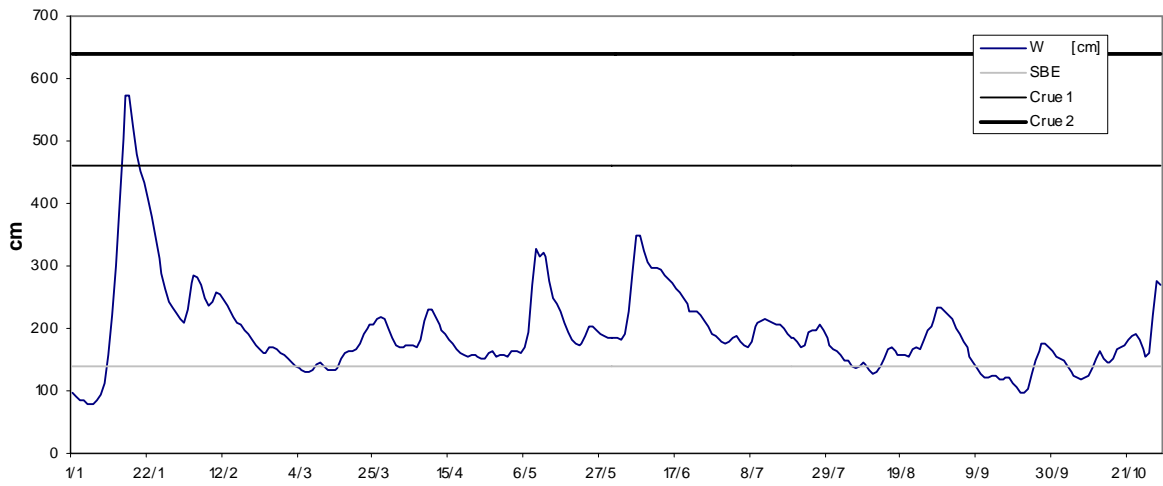
Evolution mensuelle des transports par conteneurs



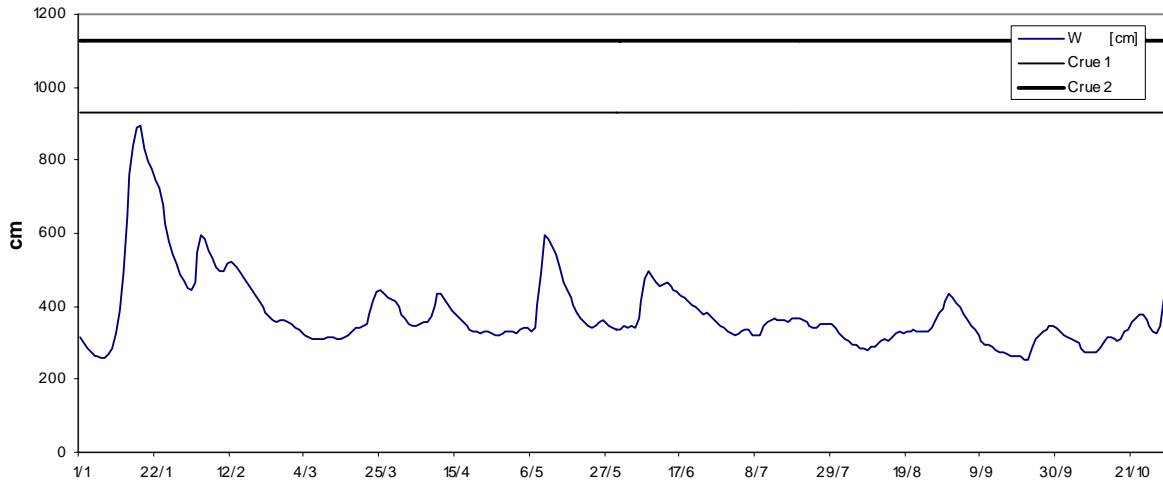
Niveaux d'eau à Maxau



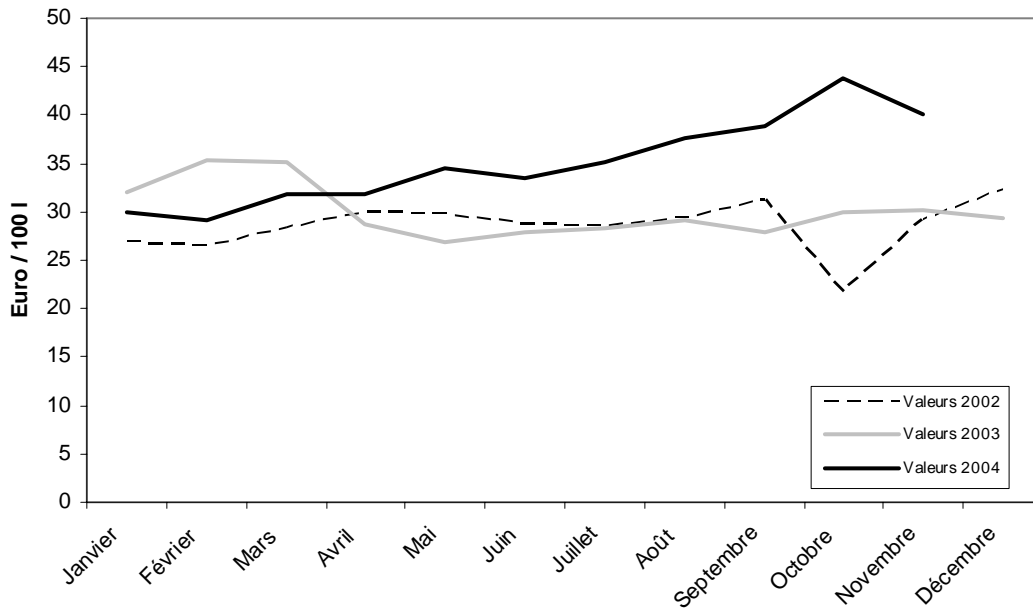
Niveau d'eau à Kaub



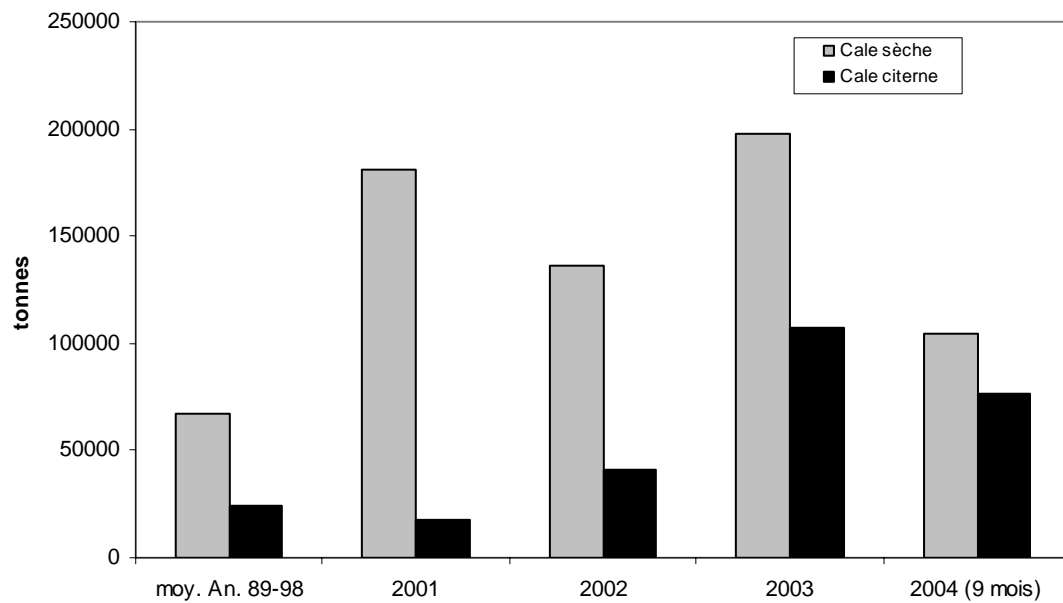
Niveaux d'eau à Ruhrort



Evolution des prix du gasoil



Capacités mises sur le marché



Nouvelles constructions en 2004 (9 premiers mois)

Flotte	Automoteurs			Barges			Automoteurs citernes			Barges citernes		Pousseurs	
	Nombre	Tonnage	moy.	Nombre	Tonnage	moy.	Nombre	Tonnage	moy.	Nombre	Tonnage	Nombre	Puissance
Allemagne	3	7371	2457	0	0		0	0		0	0	0	0
Belgique	2	1499	750	3	4155	1385	3	8502	2834	0	0	0	0
France	Pas de données disponibles												
Pays-Bas	14	51756	3697	19	39321	2070	17	68154	4009	0	0	1	304
Suisse	0	0		0	0		0	0		0	0	0	0
Total	19	60626	2708	22	43476	1958	20	76656	3771	0	0	1	304

Total tonnage cale sèche : 104102

Total tonnage cale citerne: 76656

(Pour les Pays-Bas, les tonnages tiennent également compte des gains de capacité par allongement de bateaux existants)

La capacité moyenne est calculée uniquement pour les nouvelles constructions.

PROTOCOLE 12

Problèmes rencontrés par la navigation rhénane dans les ports maritimes

Pas de résolution.

PROTOCOLE 13

Compte rendu du Congrès économique

Pas de résolution.

PROTOCOLE 14

Incidence sur la navigation intérieure des législations de protection de l'environnement

Pas de résolution.

PROTOCOLE 15

Etat de l'introduction et mise en œuvre 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,

rappelant sa résolution 2002-I-21,

constatant que les précisions qui ont été apportées ne permettent pas d'espérer l'entrée en vigueur à brève échéance de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure,

invite les Etats membres qui n'ont pas encore ratifié la convention à apporter les éléments d'information nécessaires pour permettre d'estimer le délai restant jusqu'à l'entrée en vigueur de la convention,

charge son comité de l'élimination des déchets et des questions liées à l'environnement en navigation rhénane d'examiner les possibilités de la mise en œuvre du mode de financement et d'une application des autres principes fondamentaux de ladite convention sur la base de la législation nationale des Etats concernés,

charge ledit comité de lui en faire rapport lors de sa session de printemps 2005.

PROTOCOLE 16

Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 (Articles 1.03, 1.07, 4.01 et 9.11)

Résolution

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

- a) article 1.03, chiffre 4 - Diminution des facultés des membres de l'équipage en service (adoptée par la résolution 2001-II-15),
- b) article 1.07, chiffre 2 - Vue dégagée (adoptée par la résolution 2001-II-15),
- c) Article 4.01, chiffre 2 – Signaux lumineux lors de l'émission de signaux sonores (adoptée par la résolution 2002-II-15),
- d) Article 9.11 - Navigation par temps bouché à l'aval du bac de Spijk (adoptée par la résolution 2003-I-20).

Les prescriptions visées aux lettres a) et d) seront en vigueur du 1^{er} avril 2005 au 31 mars 2006.

Les prescriptions visées à la lettre b) seront en vigueur du 1^{er} avril 2005 au 31 mars 2008.

Les prescriptions visées à la lettre c) seront en vigueur du 1^{er} octobre 2005 au 31 mars 2006.

PROTOCOLE 17

Modification du Règlement de police par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22

(Article 4.06, chapitre 6, partie VI, articles 9.10, 11.02, 12.01, 15.06 et annexe 6)

Résolution

La Commission Centrale,

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

sur la proposition de son Comité du Règlement de police,

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

adopte les modifications apportées à l'article 4.06, chiffre 1, au chapitre 6, partie VI, aux articles 9.10, 11.02, chiffre 3, à l'article 12.01, chiffres 1 et 6, à l'article 15.06, chiffres 1 et 2, ainsi qu'à l'annexe 6, lettre G du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin figurant aux annexes 1 et 2 à la présente résolution.

Les modifications figurant à l'annexe 1 seront en vigueur du 1^{er} avril 2005 au 31 mars 2006, les modifications figurant à l'annexe 2 seront en vigueur du 1^{er} avril 2005 au 31 mars 2008.

Les prescriptions de caractère temporaire relatives aux dispositions figurant dans les annexes qui ont été adoptées avant le 25 novembre 2004 et qui seront encore en vigueur à cette date seront abrogées au 1^{er} avril 2005.

Annexe 1 au protocole 17

1. *L'article 4.06, chiffre 1, est applicable dans la teneur ci-après :*

"1. Les bâtiments ne peuvent utiliser le radar que pour autant :

- a) qu'ils sont équipés d'une installation de radar adaptée aux besoins de la navigation intérieure et d'un dispositif indiquant la vitesse de giration du bâtiment. Ceci s'applique aussi aux appareils ECDIS intérieur dont le système peut être utilisé pour la conduite du bâtiment avec superposition de l'image radar (mode navigation). Ces appareils doivent être en bon état de fonctionnement et d'un type agréé pour le Rhin par les autorités compétentes d'un des Etats riverains ou de la Belgique. Toutefois, les bacs ne naviguant pas librement ne sont pas tenus d'être équipés d'un indicateur de vitesse de giration ;
- b) que se trouve à bord une personne titulaire d'une patente radar délivrée en vertu du Règlement relatif à la délivrance de patentes radar ou d'un autre certificat reconnu en vertu de ce Règlement ; le radar peut toutefois être utilisé à des fins d'exercice, par bonne visibilité, même en l'absence d'une telle personne à bord.

Les menues embarcations doivent en outre être équipées d'une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement pour le réseau bateau--bateau."

2. Les articles 6.30 à 6.34 sont applicables dans la teneur ci-après :

"Article 6.30

Tout bâtiment faisant route par temps bouché

1. Par temps bouché, tous les bâtiments doivent utiliser le radar.
2. Par temps bouché tous les bâtiments doivent adapter leur vitesse en fonction de la diminution de la visibilité, de la présence et des mouvements d'autres bâtiments et des circonstances locales. Ils doivent donner aux autres bâtiments les informations nécessaires pour la sécurité.
3. Lorsqu'ils s'arrêtent par temps bouché, les bâtiments doivent dégager le chenal autant que possible.
4. Par temps bouché, les menues embarcations ne peuvent naviguer que si elles sont à l'écoute sur la voie 10 ou sur toute autre voie désignée par l'autorité compétente.
5. Par temps bouché, les bâtiments et convois qui ne peuvent utiliser le radar doivent immédiatement regagner une aire de stationnement.

Article 6.31

Bâtiments en stationnement

1. Par temps bouché, les bâtiments stationnant dans le chenal ou à proximité du chenal navigable, hors des ports ou des endroits spécialement affectés au stationnement par les autorités compétentes, doivent régler leur appareil de radiotéléphonie sur écoute durant le stationnement. Aussitôt qu'ils perçoivent par radiotéléphonie que d'autres bâtiments s'approchent ou aussitôt et aussi longtemps qu'ils perçoivent le signal sonore prescrit à l'article 6.32, chiffre 2, lettre d, ou à l'article 6.33, lettre b, émis par un bâtiment qui s'approche, ils doivent indiquer leur position par radiotéléphonie.
2. Les bâtiments visés au chiffre 1 qui ne peuvent utiliser la radiotéléphonie doivent donner une volée de cloche aussitôt et aussi longtemps qu'ils perçoivent le signal sonore prescrit à l'article 6.32, chiffre 2, lettre d, ou à l'article 6.33, lettre b, émis par un bâtiment qui s'approche. Ces signaux sonores doivent être répétés à intervalles d'une minute au plus.
3. Les prescriptions des chiffres 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent pas aux bâtiments poussés d'un convoi poussé. Dans le cas d'une formation à couple, elles ne s'appliquent qu'à un seul bâtiment de la formation.

Article 6.32

Bâtiments naviguant au radar

1. Les bâtiments ne peuvent naviguer au radar que pour autant que se trouve en permanence dans la timonerie une personne titulaire de la patente du Rhin ou d'un autre certificat d'aptitude admis en vertu du Règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin exigé pour la section à parcourir et pour la catégorie du bâtiment et en outre d'une patente radar délivrée en vertu du Règlement relatif à la délivrance de patentes radar, ainsi qu'une seconde personne suffisamment au courant de l'utilisation du radar.

Toutefois, pour les bâtiments dont le certificat de visite mentionne qu'ils sont agréés pour la conduite au radar par une seule personne, la seconde personne n'est pas tenue de se trouver en permanence dans la timonerie.

2. Lors du croisement et du passage près d'un bâtiment, les dispositions suivantes sont applicables:
 - a) aussitôt qu'un bâtiment montant naviguant au radar perçoit sur l'écran radar des bâtiments venant en sens inverse ou lorsqu'il s'approche d'un secteur où pourraient se trouver des bâtiments non encore visibles sur l'écran radar, il doit indiquer par radiotéléphonie aux bâtiments venant en sens inverse sa catégorie, son nom, son sens de circulation ainsi que sa position et convenir avec ces bâtiments d'une procédure de croisement ;
 - b) tout avalant naviguant au radar, aussitôt qu'il perçoit sur l'écran radar un bâtiment dont la position ou le cap pourraient présenter un danger et qui n'a pas pris contact par radiotéléphonie, doit avertir par radiotéléphonie ledit bâtiment de cette situation dangereuse et convenir avec lui d'une procédure de croisement ;
 - c) tous les bâtiments naviguant au radar qui sont appelés par radiotéléphonie doivent répondre par radiotéléphonie en indiquant leurs catégorie, nom, sens de circulation et position. Ils doivent alors convenir d'une procédure de croisement avec les bâtiments venant en sens inverse, toutefois les menues embarcations doivent indiquer uniquement vers quel côté elles s'écartent ;
 - d) lorsque le contact radiotéléphonique ne peut être établi avec les bâtiments venant en sens inverse, le bâtiment montant naviguant au radar doit
 - émettre "un son prolongé" et répéter ce signal sonore autant que nécessaire,
 - réduire sa vitesse et s'arrêter si nécessaire.

Cette disposition s'applique également pour tous les bâtiments qui naviguent au radar par rapport aux bâtiments stationnés à proximité du chenal navigable et avec lesquels aucun contact radiotéléphonique ne peut être établi.

3. Dans les convois et dans les formations à couple, les prescriptions des chiffres 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent qu'au bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation.

Article 6.33

Bâtiments ne naviguant pas au radar

Les bâtiments et convois qui ne peuvent pas utiliser le radar et qui doivent se diriger vers une aire de stationnement doivent observer les dispositions suivantes durant le voyage jusqu'à cet endroit :

- a) Ils doivent naviguer autant que possible sur le côté du chenal navigable.
- b) Tout bâtiment isolé et tout bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur d'un convoi doit émettre comme signal de brume "un son prolongé" ; ce signal doit être répété à intervalles d'une minute au plus. Une vigie doit être présente à l'avant du bâtiment ; pour les convois, cette vigie n'est requise que sur la première unité. Elle doit être soit à portée de vue ou d'ouïe du conducteur du bâtiment ou du convoi, soit en relation avec ce conducteur par une liaison phonique.
- c) Dès qu'un bâtiment est appelé par radiotéléphonie par un autre bâtiment, il doit répondre par radiotéléphonie en indiquant sa catégorie, son nom, son sens de circulation et sa position et en précisant qu'il ne navigue pas au radar et qu'il recherche une aire de stationnement. Il doit alors convenir d'une procédure de croisement avec le bâtiment venant en sens inverse.
- d) Dès qu'un bâtiment perçoit le son prolongé émis par un autre bâtiment avec lequel aucun contact radiotéléphonique ne peut être établi, il doit
 - s'il se trouvent près d'une rive, serrer cette rive et, en cas de besoin, s'y arrêter, jusqu'à ce que le passage soit effectué ;
 - s'il est en train de passer d'une rive à l'autre, dégager le chenal autant et aussi vite que possible.

Article 6.34

(sans objet)".

3. L'annexe 6, lettre G est applicable dans la teneur ci-après :

"a) Bâtiments isolés ou convois ne naviguant pas au radar



un son prolongé répété au moins chaque minute

Article 6.33, lettre b

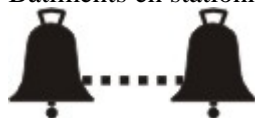
b) Bâtiment naviguant au radar, lorsque le contact radiotéléphonique ne peut être établi



un son prolongé, répété

Article 6.32, chiffre 2, lettre d

c) Bâtiments en stationnement



une volée de cloche,
répétée au moins chaque minute

Article 6.31 chiffre. 2"

Annexe 2 au protocole 17

1. *L'article 9.10 est applicable dans la teneur ci-après :*

"Article 9.10

Signalisation et règles de route des bâtiments polyvalents de l'armée française et allemande

1. Les bâtiments polyvalents
 - a) de l'armée française entre Bâle (p.k. 168,450) et Lauterbourg (p.k. 352,00) et
 - b) de l'armée allemande entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 334,00) et le bac de Spijk (p.k. 857,40)faisant route de nuit montrent les feux visés à l'article 3.08, chiffre 1, et, en outre, à 1 m environ au-dessus du feu de mât, un feu scintillant ordinaire jaune, visible de tous les côtés, ou un feu scintillant clair jaune, visible de tous les côtés, allumé de nuit et de jour.
2. Les bâtiments visés au chiffre 1 ci-dessus faisant route se comportent en principe comme les menues embarcations. Les articles 6.02 et 6.02bis, chiffres 1 et 3, sont applicables."

2. L'article 11.02, chiffre 3.1 est applicable dans la teneur ci-après :

"3.1	Bâle (p.k. 166,64) - Ecluses d'Iffezheim (p.k. 334,00)		
	a) Ecluses de Kembs :		
	aa) sas ouest	180	22,90
	bb) sas est	186,50	22,90
	b) Ecluses d'Ottmarsheim :		
	aa) grand sas	183	22,80
	bb) petit sas	183	11,45
	c) Ecluses de Fessenheim, Vogelgrün, Marckolsheim et Rhinau		
	aa) grand sas	183	22,80
	bb) petit sas	183	11,45
	Cette longueur peut être portée à 185 m avec l'autorisation de l'autorité compétente. Dans ce cas, l'article 6.28, chiffre 7, lettres a et e n'est pas applicable.		
	d) Ecluses de Gerstheim et de Strasbourg		
	aa) grand sas	185	22,90
	bb) petit sas	185	11,45
	e) Ecluses de Gamsheim et d'Iffezheim	270	22,90
	L'autorité compétente peut autoriser une longueur supérieure."		

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

"3.6	a) Pannerden (p.k. 867,46) - Lekkanaal (p.k. 949,40)	110	17,70
	b) pour les convois poussés d'une longueur supérieure à 110 m équipés d'un boteur actif d'une puissance suffisante. Une interdiction de dépassement et de croisement est applicable entre IJsselkop (p.k. 878,60) et Arnhem (p.k. 885,00)	186,50	11,45
	L'autorité compétente peut autoriser une longueur supérieure. Les dimensions maximales des convois poussés naviguant sur le canal Amsterdam-Rhin et croisant le Lek à Wijk bij Duurstede sont de 200 m en longueur et 23,00 m en largeur.		
3.7	Lekkanaal (p.k. 949,40) jusqu'à Krimpen (p.k. 989,20)		
	a) formation courte	116,50	22,90
	b) formation longue avec boteur actif d'une puissance suffisante	186,50	11,45
	L'autorité compétente peut autoriser des dimensions supérieures."		

4. *L'article 12.01, chiffre 1, est applicable dans la teneur ci-après :*

"1. Les conducteurs de bâtiments soumis à l'ADNR, de bateaux-citernes, de bâtiments dont la longueur dépasse 110 m, de convois, de bateaux à cabines, de navires de mer et de transports spéciaux visés à l'article 1.21 doivent, avant de pénétrer sur les secteurs énumérés au chiffre 5 ci-dessous, s'annoncer sur la voie indiquée et communiquer les données suivantes :

- a) catégorie de bateau ;
- b) nom du bateau ;
- c) position, sens de navigation ;
- d) numéro officiel de bateau ou numéro OMI pour les navires de mer ;
- e) port en lourd ;
- f) longueur et largeur du bâtiment ;
- g) type, longueur et largeur du convoi ;
- h) enfoncement (seulement sur demande spéciale) ;
- i) itinéraire ;
- j) port de chargement ;
- k) port de déchargement ;
- l) pour les matières dangereuses visées par l'ADNR :
la numéro ONU ou le numéro de la matière,
la désignation officielle pour le transport complétée, le cas échéant, par la désignation technique,
la classe, le code de classification et le cas échéant le groupe d'emballage,
la quantité totale des matières dangereuses pour lesquelles ces indications sont valables,
Pour les autres marchandises :
la nature de la cargaison (nom de la matière, quantité de la matière),
- m) 0, 1, 2, 3 cônes bleus / feux bleus ;
- n) nombre de personnes à bord."

5. *L'article 12.01, chiffre 6, est applicable dans la teneur ci-après :*

"6. L'autorité compétente peut

- a) déterminer d'autres obligations d'annonce pour les bateaux avitailleurs,
- b) déterminer une obligation d'annonce et sa teneur pour les bateaux d'excursions journalières."

6. *L'article 15.06, chiffre 1, est applicable dans la teneur ci-après :*

- "1. Lors de l'avitaillement de combustibles ou de lubrifiants, le conducteur est tenu de s'assurer que
- a) la quantité à avitailler est comprise dans la limite des zones lisibles de l'installation de contrôle,
 - b) lors d'un remplissage individuel des citernes, les soupapes d'arrêt se trouvant dans les tuyauteries de raccordement des citernes entre elles sont fermées,
 - c) la procédure d'avitaillement est surveillée et
 - d) une des installations visées à l'article 8.05, chiffre 10, du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin est utilisée."

7. *L'article 15.06, chiffre 2, lettre a, est applicable dans la teneur ci-après :*

- "a) la garantie du bon fonctionnement du système visé à l'article 8.05, chiffre 11, du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin et d'une liaison phonique entre le bateau et le poste d'avitaillement,".

PROTOCOLE 18

Amendements définitifs au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin

Résolution

La Commission Centrale,

en vue de l'adoption définitive de prescriptions de caractère temporaire au sens de l'article 1.22 du Règlement de police pour la Navigation du Rhin dont l'application concrète a fait ses preuves,

sur la proposition de son Comité du Règlement de police,

adopte de manière définitive les prescriptions de caractère temporaire au sens de l'article 1.22 ainsi que les adaptations rédactionnelles figurant à l'annexe à la présente résolution.

Ces modifications entreront en vigueur le 1^{er} avril 2006. Les prescriptions de caractère temporaire relatives aux dispositions figurant dans les annexes et qui seront encore en vigueur seront abrogées à cette date.

Annexe au protocole 18

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

a) *L'indication relative aux articles 6.30 à 6.34 est rédigée comme suit :*

- "6.30 Tout bâtiment faisant route par temps bouché
- 6.31 Bâtiments en stationnement
- 6.32 Bâtiments naviguant au radar
- 6.33 Bâtiments ne naviguant pas au radar
- 6.34 (Sans objet)".

b) *L'indication relative à l'article 9.09 est rédigée comme suit :*

- "9.09 Restriction de navigation entre Bad Salzig (p.k. 564,30) et Gorinchem (p.k. 952,50)".

2. *L'article 1.03, chiffre 4, est rédigé comme suit :*

- "4. Les facultés des membres en service de l'équipage minimum prescrit par le Règlement de visite des bateaux du Rhin ainsi que des autres personnes à bord qui déterminent temporairement elles-mêmes la route et la vitesse du bâtiment ne doivent pas être entravées pour cause de fatigue, d'absorption d'alcool, de médicaments, de drogues ou pour d'autres motifs.

Lorsque la concentration d'alcool dans le sang atteint 0,5 ‰ ou plus ou lorsque la quantité d'alcool absorbée correspond à une telle concentration d'alcool dans le sang ou à une concentration d'alcool équivalente dans l'air expiré, il est interdit aux personnes visées à la première phrase du présent chiffre de déterminer elles-mêmes la route et la vitesse du bâtiment."

3. *L'article 4.01, chiffre 2, est rédigé comme suit :*

"2. Les signaux sonores des bâtiments motorisés doivent être accompagnés de signaux lumineux synchronisés avec eux ; ces signaux lumineux seront jaunes, clairs et visibles de tous les côtés. Cette disposition ne s'applique pas aux menues embarcations ni aux coups ou volées de cloche."

4. *L'article 4.06, chiffre 1, est rédigé comme suit :*

"1. Les bâtiments ne peuvent utiliser le radar que pour autant :

- a) qu'ils sont équipés d'une installation de radar adaptée aux besoins de la navigation intérieure et d'un dispositif indiquant la vitesse de giration du bâtiment. Ceci s'applique aussi aux appareils ECDIS intérieur dont le système peut être utilisé pour la conduite du bâtiment avec superposition de l'image radar (mode navigation). Ces appareils doivent être en bon état de fonctionnement et d'un type agréé pour le Rhin par les autorités compétentes d'un des Etats riverains ou de la Belgique. Toutefois, les bacs ne naviguant pas librement ne sont pas tenus d'être équipés d'un indicateur de vitesse de giration ;
- b) que se trouve à bord une personne titulaire d'une patente radar délivrée en vertu du Règlement relatif à la délivrance de patentes radar ou d'un autre certificat reconnu en vertu de ce Règlement ; le radar peut toutefois être utilisé à des fins d'exercice, par bonne visibilité, même en l'absence d'une telle personne à bord.

Les menues embarcations doivent en outre être équipées d'une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement pour le réseau bateau--bateau."

5. *L'article 6.20, chiffre 1, 2^{ème} phrase, lettre e) est rédigé comme suit (version allemande uniquement) :*

"e) sur les secteurs de la voie navigable indiqués par le signal A.9 (annexe 7)."

6. *L'article 6.20, chiffre 2, est rédigé comme suit :*

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

7. *L'article 6.22 est modifié comme suit :*

"Article 6.22

Interruption de la navigation et sections désaffectées

1. Lorsque les autorités compétentes font connaître par un signal général A.1 (annexe 7) que la navigation se trouve interrompue, tous les bâtiments doivent s'arrêter avant ce signal.
2. La navigation sur des eaux présentant le panneau de signalisation
 - a) A.1a (annexe 7) est interdite à tous les bâtiments, à l'exception des menues embarcations non motorisées ;
 - b) A.12 (annexe 7) est interdite à tous les bâtiments motorisés."

8. Les articles 6.30 à 6.34 sont rédigés comme suit :

"Article 6.30

Tout bâtiment faisant route par temps bouché

1. Par temps bouché, tous les bâtiments doivent utiliser le radar.
2. Par temps bouché tous les bâtiments doivent adapter leur vitesse en fonction de la diminution de la visibilité, de la présence et des mouvements d'autres bâtiments et des circonstances locales. Ils doivent donner aux autres bâtiments les informations nécessaires pour la sécurité.
3. Lorsqu'ils s'arrêtent par temps bouché, les bâtiments doivent dégager le chenal autant que possible.
4. Par temps bouché, les menues embarcations ne peuvent naviguer que si elles sont à l'écoute sur la voie 10 ou sur toute autre voie désignée par l'autorité compétente.
5. Par temps bouché, les bâtiments et convois qui ne peuvent utiliser le radar doivent immédiatement regagner une aire de stationnement.

Article 6.31

Bâtiments en stationnement

1. Par temps bouché, les bâtiments stationnant dans le chenal ou à proximité du chenal navigable, hors des ports ou des endroits spécialement affectés au stationnement par les autorités compétentes, doivent régler leur appareil de radiotéléphonie sur écoute durant le stationnement. Aussitôt qu'ils perçoivent par radiotéléphonie que d'autres bâtiments s'approchent ou aussitôt et aussi longtemps qu'ils perçoivent le signal sonore prescrit à l'article 6.32, chiffre 2, lettre d, ou à l'article 6.33, lettre b, émis par un bâtiment qui s'approche, ils doivent indiquer leur position par radiotéléphonie.
2. Les bâtiments visés au chiffre 1 qui ne peuvent utiliser la radiotéléphonie doivent donner une volée de cloche aussitôt et aussi longtemps qu'ils perçoivent le signal sonore prescrit à l'article 6.32, chiffre 2, lettre d, ou à l'article 6.33, lettre b, émis par un bâtiment qui s'approche. Ces signaux sonores doivent être répétés à intervalles d'une minute au plus.
3. Les prescriptions des chiffres 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent pas aux bâtiments poussés d'un convoi poussé. Dans le cas d'une formation à couple, elles ne s'appliquent qu'à un seul bâtiment de la formation.

Article 6.32

Bâtiments naviguant au radar

1. Les bâtiments ne peuvent naviguer au radar que pour autant que se trouve en permanence dans la timonerie une personne titulaire de la patente du Rhin ou d'un autre certificat d'aptitude admis en vertu du Règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin exigé pour la section à parcourir et pour la catégorie du bâtiment et en outre d'une patente radar délivrée en vertu du Règlement relatif à la délivrance de patentes radar, ainsi qu'une seconde personne suffisamment au courant de l'utilisation du radar.

Toutefois, pour les bâtiments dont le certificat de visite mentionne qu'ils sont agréés pour la conduite au radar par une seule personne, la seconde personne n'est pas tenue de se trouver en permanence dans la timonerie.

2. Lors du croisement et du passage près d'un bâtiment, les dispositions suivantes sont applicables:
 - a) aussitôt qu'un bâtiment montant naviguant au radar perçoit sur l'écran radar des bâtiments venant en sens inverse ou lorsqu'il s'approche d'un secteur où pourraient se trouver des bâtiments non encore visibles sur l'écran radar, il doit indiquer par radiotéléphonie aux bâtiments venant en sens inverse sa catégorie, son nom, son sens de circulation ainsi que sa position et convenir avec ces bâtiments d'une procédure de croisement ;
 - b) tout avalant naviguant au radar, aussitôt qu'il perçoit sur l'écran radar un bâtiment dont la position ou le cap pourraient présenter un danger et qui n'a pas pris contact par radiotéléphonie, doit avertir par radiotéléphonie ledit bâtiment de cette situation dangereuse et convenir avec lui d'une procédure de croisement ;
 - c) tous les bâtiments naviguant au radar qui sont appelés par radiotéléphonie doivent répondre par radiotéléphonie en indiquant leurs catégorie, nom, sens de circulation et position. Ils doivent alors convenir d'une procédure de croisement avec les bâtiments venant en sens inverse, toutefois les menues embarcations doivent indiquer uniquement vers quel côté elles s'écartent ;
 - d) lorsque le contact radiotéléphonique ne peut être établi avec les bâtiments venant en sens inverse, le bâtiment montant naviguant au radar doit
 - émettre "un son prolongé" et répéter ce signal sonore autant que nécessaire,
 - réduire sa vitesse et s'arrêter si nécessaire.

Cette disposition s'applique également pour tous les bâtiments qui naviguent au radar par rapport aux bâtiments stationnés à proximité du chenal navigable et avec lesquels aucun contact radiotéléphonique ne peut être établi.

3. Dans les convois et dans les formations à couple, les prescriptions des chiffres 1 et 2 ci-dessus ne s'appliquent qu'au bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur du convoi ou de la formation.

Article 6.33

Bâtiments ne naviguant pas au radar

Les bâtiments et convois qui ne peuvent pas utiliser le radar et qui doivent se diriger vers une aire de stationnement doivent observer les dispositions suivantes durant le voyage jusqu'à cet endroit :

- a) Ils doivent naviguer autant que possible sur le côté du chenal navigable.
- b) Tout bâtiment isolé et tout bâtiment à bord duquel se trouve le conducteur d'un convoi doit émettre comme signal de brume "un son prolongé" ; ce signal doit être répété à intervalles d'une minute au plus. Une vigie doit être présente à l'avant du bâtiment ; pour les convois, cette vigie n'est requise que sur la première unité. Elle doit être soit à portée de vue ou d'ouïe du conducteur du bâtiment ou du convoi, soit en relation avec ce conducteur par une liaison phonique.
- c) Dès qu'un bâtiment est appelé par radiotéléphonie par un autre bâtiment, il doit répondre par radiotéléphonie en indiquant sa catégorie, son nom, son sens de circulation et sa position et en précisant qu'il ne navigue pas au radar et qu'il recherche une aire de stationnement. Il doit alors convenir d'une procédure de croisement avec le bâtiment venant en sens inverse.
- d) Dès qu'un bâtiment perçoit le son prolongé émis par un autre bâtiment avec lequel aucun contact radiotéléphonique ne peut être établi, il doit
 - s'il se trouvent près d'une rive, serrer cette rive et, en cas de besoin, s'y arrêter, jusqu'à ce que le passage soit effectué ;
 - s'il est en train de passer d'une rive à l'autre, dégager le chenal autant et aussi vite que possible.

Article 6.34

(sans objet)".

9. *L'article 7.08 est rédigé comme suit :*

"Article 7.08

Garde et surveillance

1. Une garde opérationnelle doit se trouver en permanence à bord 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."

10. L'article 9.09 est rédigé comme suit :

"Article 9.09

*Restriction de navigation entre Bad Salzig
(p.k. 564,30) et Gorinchem (p.k. 952,50)*

1. Entre Bad Salzig (p.k. 564,30) et Gorinchem (p.k. 952,50), les convois poussés et formations à couple d'une longueur supérieure à 186,50 m ou d'une largeur supérieure à 22,90 m, dès qu'ils approchent d'un secteur où pourraient se trouver des bâtiments non encore visibles, doivent indiquer sur la voie assignée par l'autorité compétente leur formation et leur position et répéter ces indications aussi souvent que nécessaire.
2. Les convois poussés et formations à couple avalants d'une longueur supérieure à 186,50 m ou d'une largeur supérieure à 22,90 m ne doivent pas croiser les convois poussés, formations à couple montants ou les bâtiments montants d'une longueur supérieure à 110 m sur les secteurs compris entre les limites suivantes :

p.k. 575,50	et p.k. 578,50	(Oberspay),
p.k. 606,50	et p.k. 608,50	(Weissenthurm),
p.k. 635,00	et p.k. 637,50	(Unkel),
p.k. 720,50	et p.k. 723,00	(Benrath),
p.k. 740,00	et p.k. 744,00	(Düsseldorf) et
p.k. 784,50	et p.k. 786,50	(Baerl).

A cet effet, les dispositions suivantes sont applicables à ces convois poussés et formations à couple :

- a) à l'approche de ces secteurs, ces convois poussés et formations à couple doivent s'annoncer à plusieurs reprises sur la voie 10 de l'installation de radiotéléphonie ;
 - b) s'il est à prévoir qu'ils rencontreront des convois poussés ou formations à couple avalants, les convois poussés et formations à couple montants et les bâtiments montants d'une longueur supérieure à 110 m doivent s'arrêter à l'aval du secteur jusqu'à ce que les convois poussés et formations à couple avalants l'aient franchi ;
 - c) lorsque des convois poussés, formations à couple montants ou des bâtiments montants d'une longueur supérieure à 110 m sont déjà engagés dans le secteur, les convois poussés et formations à couple avalants doivent s'arrêter à l'amont du secteur jusqu'à ce que les montants l'aient franchi.
3. Entre le bac de Spijk (p.k. 857,40) et Gorinchem (p.k. 952,50), la formation et la dislocation des convois poussés et formations à couple visés au chiffre 1 ci-dessus ne peuvent se faire sans autorisation de l'autorité compétente.

11. L'article 9.11 est rédigé comme suit :

"Article 9.11

Navigation par temps bouché à l'aval du bac de Spijk

Les bâtiments qui font route par temps bouché à l'aval du bac de Spijk (p.k. 857,40) doivent tenir leur droite autant que possible. Les articles 6.04 et 6.05 ne sont pas applicables."

12. L'annexe 6, lettre G, est rédigée comme suit :

"a) Bâtiments isolés ou convois ne naviguant pas au radar



un son prolongé répété au moins chaque minute

Article 6.33, lettre b

b) Bâtiment naviguant au radar, lorsque le contact radiotéléphonique ne peut être établi



un son prolongé, répété

Article 6.32, chiffre 2, lettre d

c) Bâtiments en stationnement



une volée de cloche,

répétée au moins chaque minute

Article 6.31 chiffre. 2".

13. L'annexe 7 est modifiée comme suit :

a) L'indication relative au panneau A.1a est rédigée comme suit :

"A.1a Sections désaffectées, interdiction de naviguer, à l'exception des menues embarcations non motorisées (Article 6.22, chiffre 2, lettre a)".

b) L'indication relative au panneau A.12 est rédigée comme suit :

"A.12 Navigation interdite aux bâtiments motorisés (article 6.22, chiffre 2, lettre b)".

PROTOCOLE 19

Recommandations pour des amendes uniformes applicables en cas d'infractions aux prescriptions de police applicables sur le Rhin et la Moselle

Résolution

La Commission Centrale,

constatant que, dans les règlements de police en vigueur sur le Rhin et sur la Moselle, les principales règles de conduite applicables aux conducteurs de bateaux sont d'une teneur équivalente voire identique,

dans le souci d'uniformiser le droit des deux régimes fluviaux,

souhaitant que les infractions aux prescriptions de police arrêtées en commun soient sanctionnées autant que possible de manière uniforme dans les Etats membres,

adopte les recommandations ci-annexées pour des "amendes uniformes applicables en cas d'infractions aux prescriptions de police en vigueur sur le Rhin et sur la Moselle",

invite ses Etats membres à communiquer ces recommandations pour des amendes uniformes en navigation rhénane à leurs autorités compétentes nationales et à faire en sorte que ces recommandations soit appliquées autant que possible,

invite ses Etats membres à mettre également ces recommandations à la disposition des tribunaux concernés afin de faciliter la fixation de sanctions,

charge son Comité du Règlement de police d'adapter si nécessaire ces recommandations en fonction des modifications apportées aux prescriptions de police applicables à la navigation, à sa propre initiative et en coopération avec le Comité de la police de la navigation et du balisage du chenal de la Commission de la Moselle.

Annexe

(à la fin du volume)

PROTOCOLE 20

Règlement de visite – Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (Articles 10.03, 10.03bis et 10.03ter)

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 10.03 - Extincteurs d'incendie portatifs
(adoptée par la résolution 2001-II-22),
- b) Article 10.03bis - Installations d'extinction fixées à demeure dans les logements, timoneries et locaux destinés aux passagers
(adoptée par la résolution 2001-II-22),
- c) Article 10.03ter - Installations d'extinction fixées à demeure dans les salles des machines, de chauffe et des pompes
(adopté par la résolution 2001-II-22).

Ces prescriptions seront en vigueur du 1^{er} avril 2005 au 31 décembre 2005.

PROTOCOLE 21

Amendements au Règlement de Visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (article 22bis.05, 22ter.03, 24.06 et annexe J)

Résolution

La Commission Centrale,

afin de préciser certaines prescriptions,

sur la proposition de son Comité du Règlement de visite,

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

adopte les modifications apportées à l'article 22bis.05, chiffre 2, lettre c, aux articles 22ter.03, 24.06 et à l'annexe J, partie IV, du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin figurant aux annexes 1 et 2 à la présente résolution.

La modification figurant à l'annexe 1 sera en vigueur du 1^{er} avril 2005 au 30 septembre 2007, les modifications figurant à l'annexe 2 seront en vigueur du 1^{er} avril 2005 au 31 mars 2008.

Annexe 1 au protocole 21

L'article 22bis.05, chiffre 2, lettre c, est applicable dans la teneur ci-après :

"c) posséder une double coque conforme au Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR). Les Automoteurs doivent être conformes aux 9.1.0.91 à 9.1.0.95, les bateaux-citernes aux 9.3.2.11.7 et 9.3.2.13 à 9.3.2.15 de la partie 9 de l'ADNR ;".

Annexe 2 au protocole 21

1. *L'article 22ter.03 est applicable dans la teneur ci-après :*

a) *Le chiffre 3 est rédigé comme suit :*

„3. Par dérogation à l'article 6.02, chiffre 1, en cas d'arrêt ou de panne de l'installation de commande de l'appareil à gouverner une deuxième installation de commande de l'appareil à gouverner ou une commande à main doit se mettre en action sans délai.“

b) *Le chiffre 3 actuel devient chiffre 4.*

2. *Dans le tableau de l'article 24.06, chiffre 5 ajouter l'indication suivante après "CHAPITRE 22bis":*

„22ter.03 ch. 3	Entrée en action de la deuxième commande indépendante ou de la commande à main	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2025	1.4.2005“.
-----------------	--	--	------------

3. *L'annexe J, partie IV, chiffre 1, paragraphe 6, est applicable dans la teneur ci-après:*

"Section 5 : Un numéro d'ordre composé de deux chiffres (le cas échéant, commençant par un zéro), pour l'extension. La numérotation commence par 01 pour chaque numéro du certificat de base."

4. *L'annexe J, partie IV, chiffre 2, est applicable dans la teneur ci-après :*

"a) Le troisième certificat établi aux Pays-Bas conformément au niveau I, pour les systèmes de propulsion principaux et auxiliaires des bateaux fonctionnant suivant la loi dite "de l'hélice" (sans extension à ce jour) portera le numéro suivant :

R 4*I*E3*0003*00

b) La deuxième extension au quatrième certificat établi en Allemagne conformément au niveau II, pour les moteurs à régime constant et pour les systèmes de propulsion principaux et auxiliaires des bateaux fonctionnant suivant la loi dite "de l'hélice" :

R 1*II*E2E3*0004*02".

PROTOCOLE 22

Sécurité de la navigation à passagers

Résolution

La Commission Centrale,

se référant à sa résolution 2004-I-20,

I.

constate que son Comité du Règlement de visite a procédé conformément à son mandat à un dernier examen et à la finalisation du projet de révision du chapitre 15 – dispositions spéciales applicables aux bateaux à passagers - du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin et que ses organes ont tenu compte d'observations supplémentaires émanant des associations internationales de la profession de la navigation et de l'industrie de la construction navale, des sociétés de classification agréées et du groupe commun d'experts instauré avec la Commission européenne,

adopte les modifications du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin figurant en annexe et notamment la nouvelle rédaction du chapitre 15 et des prescriptions transitoires correspondantes,

charge ses comités concernés d'examiner les propositions des associations internationales de la profession de la navigation relatives aux mesures qui permettent de renoncer à certains équipements techniques présents à bord de bateaux en tenant compte de procédures organisationnelles ou de conditions régionales favorables et de proposer l'incorporation de ces mesures aux règlements de la Commission Centrale,

charge son comité du Règlement de visite d'examiner dans quelle mesure la sécurité des passagers est assurée à bord de bateaux bénéficiant de prescriptions transitoires et, le cas échéant, de proposer des mesures correctives,

invite les associations internationales de la profession de la navigation à concrétiser et compléter encore leurs propositions pour de telles mesures.

Les modifications figurant à l'annexe 1 à la présente résolution entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2006. Les prescriptions de caractère temporaire relatives aux dispositions figurant à l'annexe 1 adoptées avant le 25 novembre 2004 encore en vigueur seront abrogées à cette date.

II.

constate que son comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle a procédé à l'examen final du projet de règlement relatif au personnel de sécurité en navigation à passagers afin d'assurer sa concordance avec les amendements au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin visés au I. ci-dessus,

adopte le Règlement relatif au personnel de sécurité en navigation à passagers figurant à l'annexe 2 à la présente résolution.

Ce Règlement entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2006.

Annexes

(à la fin du volume)

PROTOCOLE 23

ADNR – Amendements à l'ADNR

Résolution

La Commission Centrale,

se référant à sa résolution 2004-I-21 en ce qui concerne la question d'introduction de prescriptions relatives à la sûreté,

considérant qu'il est nécessaire d'actualiser les références aux normes relatives aux tuyaux et tuyauteries,

adopte les amendements à l'ADNR adopté par la résolution 2004-I-21 figurant à l'annexe à la présente résolution.

Ces amendements entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2005.

Annexe au protocole 23

1. *Au 1.3.1, ajouter à la fin la phrase suivante :*

"La formation doit aussi traiter des dispositions spécifiques s'appliquant à la sûreté du transport de matières dangereuses telles qu'elles sont énoncées au 1.10."

2. *Au 1.8.1.1, la première phrase reçoit la teneur suivante à la fin :*

" ... matières dangereuses, y compris les exigences du 1.10.1.5."

3. *Au 1.8.3.3, ajouter à la fin un tiret supplémentaire libellé comme suit :*

" – l'introduction ou la mise en œuvre du plan de sûreté prévu au 1.10.3.2."

4. *Ajouter un chapitre 1.10 libellé comme suit :*

"1.10 Dispositions concernant la sûreté

NOTA :

Aux fins du présent chapitre, on entend par "sûreté" les mesures ou les précautions à prendre pour minimiser le vol ou l'utilisation impropre de marchandises dangereuses pouvant mettre en danger des personnes, des biens ou l'environnement.

1.10.1 Dispositions générales

1.10.1.1 Toutes les personnes participant au transport de marchandises dangereuses doivent tenir compte des prescriptions de sûreté énoncées dans ce chapitre relevant de leur compétence.

- 1.10.1.2 Les marchandises dangereuses ne doivent être remises au transport qu'à des transporteurs dûment identifiés.
- 1.10.1.3 Les aires de stationnement dans les zones de transbordement de marchandises dangereuses doivent être correctement sécurisées, bien éclairées et, si possible lorsque cela est approprié, non accessibles au public.
- 1.10.1.4 Pour chaque membre de l'équipage d'un bateau transportant des marchandises dangereuses, un document d'identification portant sa photographie doit être à bord pendant le transport.
- 1.10.1.5 Les contrôles de sécurité suivant le 1.8.1 doivent aussi porter sur l'application des mesures de sûreté.
- 1.10.1.6 L'autorité compétente doit maintenir des registres à jour de toutes les attestations d'experts prévues au 8.2.1, en cours de validité, délivrées par elle ou par un organisme reconnu.

1.10.2 Formation en matière de sûreté

- 1.10.2.1 La formation initiale et le recyclage visés au chapitre 1.3 doivent aussi comprendre des éléments de sensibilisation à la sûreté. Les cours de recyclage sur la sûreté ne doivent pas être uniquement liés aux modifications réglementaires.
- 1.10.2.2 La formation de sensibilisation à la sûreté doit porter sur la nature des risques, la façon de les reconnaître, les méthodes et les mesures à utiliser pour les réduire. Elle doit inclure la sensibilisation aux plans de sûreté éventuels compte tenu des responsabilités et fonctions de chacun dans l'application des ces plans.

1.10.3 Dispositions concernant les marchandises dangereuses à haut risque

NOTA :

Par "marchandises dangereuses à haut risque", on entend celles qui, détournées de leur utilisation initiale à des fins terroristes, peuvent causer des effets graves tels que pertes nombreuses en vies humaines ou destructions massives.

- 1.10.3.1 La liste des marchandises dangereuses à haut risque est présentée dans le tableau 1.10.5.

1.10.3.2 Plans de sûreté

- 1.10.3.2.1 Les transporteurs, les expéditeurs et les autres intervenants mentionnées au 1.4.2. et 1.4.3. intervenant dans le transport des marchandises dangereuses à haut risque visées au tableau 1.10.5 doivent adopter et appliquer des plans de sûreté comprenant au moins les éléments définis au 1.10.3.2.2.
- 1.10.3.2.2 Tout plan de sûreté doit inclure au moins les éléments suivants:
 - a) Attribution spécifique des responsabilités en matière de sûreté à des personnes présentant les compétences et qualifications et ayant l'autorité requises;
 - b) Relevé des marchandises dangereuses ou des types de marchandises dangereuses concernés;

- c) Évaluation des opérations courantes et des risques qui en résultent incluant les arrêts nécessités par les conditions de transport, le séjour des marchandises dangereuses à bord des bateaux, nécessités par les conditions de trafic avant, pendant et après le changement de lieu, et le séjour temporaire intermédiaire des marchandises dangereuses aux fins de changement de mode ou de moyen de transport (transbordement), comme approprié;
- d) Énoncé clair des mesures qui doivent être prises pour réduire les risques compte tenu des responsabilités et fonctions de l'intervenant, y compris en ce qui concerne les points suivants:
 - Formation;
 - Politiques de sûreté (par exemple concernant les mesures en cas de menace aggravée, le contrôle en cas de recrutement d'employés ou d'affectation d'employés à certains postes, etc.);
 - Pratiques d'exploitation (par exemple choix et utilisation des itinéraires lorsqu'ils sont déjà connus, accès aux marchandises dangereuses en séjour temporaire (tel que défini à l'alinéa c)), proximité d'ouvrages d'infrastructure vulnérables, etc.);
 - Équipements et ressources à utiliser pour réduire les risques;
- e) Procédures efficaces et actualisées pour signaler les menaces, violations de la sûreté ou incidents connexes et y faire face;
- f) Procédures d'évaluation et de mise à l'épreuve des plans de sûreté et procédures d'examen et d'actualisation périodiques des plans;
- g) Mesures en vue d'assurer la sûreté physique des informations relatives au transport contenues dans le plan de sûreté; et
- h) Mesures en vue d'assurer que la distribution de l'information concernant les opérations de transport contenues dans le plan de sûreté est limitée à ceux qui ont besoin de l'avoir. Ces mesures ne doivent pas faire obstacle cependant à la communication des informations prescrites par ailleurs dans l'ADNR.

NOTA:

Les transporteurs, les expéditeurs et les destinataires devraient collaborer entre eux ainsi qu'avec les autorités compétentes pour échanger des renseignements concernant d'éventuelles menaces, appliquer des mesures de sûreté appropriées et réagir aux incidents mettant en danger la sûreté.

- 1.10.3.3** Des mesures d'exploitation ou techniques doivent être prises sur les bateaux transportant des marchandises dangereuses à haut risque visés au 1.10.5 afin d'empêcher l'utilisation impropre du bateau ou des marchandises dangereuses. L'application de ces mesures de protection ne doit pas compromettre les interventions de secours d'urgence.

NOTA :

Lorsque cette mesure est utile et que les équipements nécessaires sont déjà en place, des systèmes de télémétrie ou d'autres méthodes permettant de suivre les mouvements des marchandises dangereuses à haut risque visés au 1.10.5 devraient être utilisés.

- 1.10.4** Les prescriptions des 1.10.1, 1.10.2 et 1.10.3 ne s'appliquent pas lorsque les quantités transportées dans chaque bateau ne sont pas supérieures à celles prévues au 1.1.3.6.1 de l'ADNR.
- 1.10.5** Les marchandises dangereuses à haut risque sont celles qui sont mentionnées dans le tableau ci-dessous et qui sont transportées en quantités supérieures à celles qui y sont indiquées.

Tableau : Liste des matières dangereuses à haut risque

Classe	Division	Matière ou objets	Quantité		
			Citerne ou citerne à cargaison (litres)	Vrac*) (kg)	Marchandises dans les emballages (kg)
1	1.1	Matières et objets explosibles	a)	a)	0
	1.2	Matières et objets explosibles	a)	a)	0
	1.3	Matières et objets explosibles du groupe de compatibilité "C"	a)	a)	0
	1.5	Matières et objets explosibles	0	a)	0
2		Gaz inflammables (code de classification ne comprenant que la lettre "F")	3000	a)	b)
		Gaz toxiques (code de classification comprenant la/les lettres "T", "TF", "TC", "TO", "TFC" ou "TOC") à l'exclusion des aérosols	0	a)	0
3		Liquides inflammables des groupes d'emballage I et II	3000	a)	b)
		Liquides explosibles désensibilisés	a)	a)	0
4.1		Matières explosibles désensibilisées	a)	a)	0
4.2		Matières du groupe d'emballage I	3000	a)	b)
4.3		Matières du groupe d'emballage I	3000	a)	b)
5.1		Liquides comburants du groupe d'emballage I	3000	a)	b)
		Perchlorates, nitrate d'ammonium et engrais au nitrate d'ammonium	3000	3000	b)
6.1		Matières toxiques du groupe d'emballage I	0	a)	0
6.2		Matières infectieuses de la catégorie "A"	a)	a)	0
7		Matières radioactives	3000 A ₁ (sous forme spéciale) ou 3000 A ₂ comme il convient, en colis du type B ou de type C		
8		Matières corrosives du groupe d'emballage I	3000	a)	b)

a) sans objet

b) Les dispositions du 1.10.3 ne sont pas applicables, quelle que soit la quantité.

*) par vrac on entend vrac dans le bateau, vrac dans un véhicule ou dans un conteneur

NOTA :

Aux fins de non-prolifération des matières nucléaires, la Convention sur la protection physique des matières nucléaires, telle que complétée par les recommandations de la circulaire d'information INFCIRC/225 (Rev.4) de l'AIEA, s'applique au transport international."

5. Le 8.1.6.2 est libellé comme suit :

"8.1.6.2 Les tuyaux et tuyauteries flexibles utilisés pour le chargement, le déchargement ou la remise de produits doivent correspondre à la norme européenne EN 12115 : 1999 (tuyaux et tuyauteries flexibles en caoutchouc ou en matière synthétique) ou EN 13765 : 2003 (tuyaux et tuyauteries flexibles en thermoplastique multicouches non vulcanisés) ou EN ISO 10380 : 2003 (tuyaux et tuyauteries métalliques flexibles onduleux). Ils doivent être vérifiés et inspectés, conformément au tableau 6 de la norme EN 12115 : 1999 ou au tableau K.1 de la norme EN 13765 : 2003 ou au paragraphe 7 de la norme EN ISO 10380 : 2003 au moins une fois par an, conformément aux instructions du fabricant, par des personnes agréées à cette fin par l'autorité compétente. Une attestation relative à cette inspection doit se trouver à bord."

PROTOCOLE 24

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 24

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

REGLEMENT DE POLICE

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art. 2, 7, 8 et annexe 2 - Prescriptions conc. la couleur et l'intensité des feux	M	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-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	24.8.2004	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	24.8.2004	7.6.2002
2002-II-15	1. Art. 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 et annexe 3 2. Art. 10.01 Prescriptions de caractère temporaire conformément art. 1.22	M	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2002-II-16	Amendements définitifs au RPNR	M	1.1.2004			24.8.2004	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 indic. 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		24.8.2004	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	19.12.2003		3.7.2003	29.1.2003
2003-II-22	Prescr. caractère temp. conf. art. 1.22 1. §§ 1.01, 6.20, 7.08 et 14.11 2. § 10.01	M	1.4.2004	5.12.2003	23.1.2004	9.2.2004	12.12.2003
			1.1.2004				
2004-I-14	Prescriptions de caractère temporaire conformément art. 1.22 – art. 1.01	M	1.10.2004	23.8.2004	13.7.2004	11.11.2004	7.6.2004

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

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

REGLEMENT DE VISITE

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

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

^{*)} M = Mise en vigueur, R = Remise en vigueur.

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-14	Art. 3.02, 3.03 et 24.02 - Amendements temporaires au règlement de visite 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 ^{ème} phrase – largeur libre 3. Article 24.02, chiffre 2 (ad article 16.01, chiffre 2) – Treuils spéciaux	R	1.10.2001	30.1.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
		M	1.10.2001	30.8.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
		M	1.10.2001	30.7.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
2001-I-18	1. Article 22bis.05 - prescriptions de caractère temporaire - Bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m sur le secteur Mannheim – Bâle 2. Article 24.06, chiffre 2 ad article 22bis.05, chiffre 2	M	1.10.2001	30.8.2001	**)	3.8.2001	30.8.2001	18.6.2001
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

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

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2002-I-30	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire - article 3.03	R	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-31	Prescriptions de caractère temporaire - Articles 3.02 ; 7.02 ; 8bis.03 ; 10.02 ; 10.05 ; 11.02 ; 11.13 ; 23.09 ; 24.02 ; 24.04 ; 24.06 ; Annexes D et J Articles 10.05 ; 23.09, chiffre 1 ; 24.02, chiffre 2 et 24.06, chiffre 5	M M	1.10.2002 1.10.2003	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-32	Prescriptions transitoires relatives au chapitre 23 - Equipages	M	1.7.2002	15.6.2002	**)	25.7.2002	5.2.2003	4.6.2002
2002-I-33	Amendement définitif au RVBR	M	1.10.2003	6.5.2003	**)		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	19.12.2003	**)		16.7.2003	29.1.2003
2002-II-22	Bateaux rapides sur le Rhin - RVBR complété par un nouveau chapitre 22ter	M	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2003-I-24	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire 1. Art. 15.07, ch. 6 – Symbole "Accès interdit aux personnes non autorisées" 2. Art. 15.09, ch. 7 (uniquement NL) et ch. 9	R	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-I-25	Prescriptions de caractère temporaire – art. 3.04, 7.03, 7.04, 8bis.02, 9.03, 9.15, 9.20, 10.04, 10.05, 15.08, 23.09, 24.02 et 24.06	M	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-II-24	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire 1. Art. 7.02, ch. 3 – Timonerie, vue dégagée 2. Annexe B, ch. 36 – Mention des organes de fermeture 3. Art. 24.01, ch. 3 – Application des dispositions transitoires 4. Art. 24.02, ch. 2 – Disposition trans. à l'art. 10.05, ch. 1 5. Art. 24.06 – Dérogations pour les bâtiments non visés par l'art. 24.01	M	1.4.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003

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

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2003-II-25	Prescriptions de caractère temporaire – art. 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 et 24.07	M	1.4.2004 1.10.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
2003-II-26	Amendements définitifs au RVBR – Nouvelle rédaction du chap. 24	M	1.10.2004	16.8.2004	**)		2.9.2004	18.12.2003
2003-II-27	Introduction de valeurs limites d'une étape II par un amendement à l'art. 8bis.02, chiffre 2, ainsi qu'aux prescriptions transitoires correspondantes de l'art. 24.02, ch. 2 et de l'article 24.06, chiffre 5, du RVBR	M	1.7.2007	16.8.2004	**)			18.12.2003
2004-I-18	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire 1. Art. 1.01, ch. 83 2. Art. 5.02, ch. 1 3. Art. 5.06, titre 4. Art. 5.06, ch. 3 5. Art. 22bis.05 – Exigences suppl. 6. Art. 22bis.05, lettre a, alinéa 1 7. Art. 22bis.05, ch. 2 8. Art. 22bis.05, ch. 3	R	1.10.2004	26.8.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-I-19	Prescriptions de caractère temporaire – art. 24.02 et 24.03	M	1.10.2004	15.9.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004

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

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

3. ADNR : Mise en vigueur

ADNR

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

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

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

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

4. Règlement des patentes : Mise en vigueur

REGLEMENT DES PATENTES DU RHIN

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-18	Art. 3.06, 3.07 nouv., annexes A1 et B1	M	1.4.2000	27.3.2000	**)	18.9.2000	1.12.1999	8.6.1999
1999-III-22	Article 1.03, chiffre 5	M	1.1.2001	26.6.2000	**)	25.1.2001	22.3.2001	7.7.2000
2000-I-25	Art. 1.01, ch. 2, 1.03, ch. 5, 5.02, ch. 3	M	1.1.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	22.3.2001	7.7.2000
2001-I-23	Art. 2.01, 2.02, 3.02, 5.01 – compléments apportés au règlement rel. à la délivrance des pat. du Rhin	M	1.4.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	23.4.2002	27.6.2001
2001-II-25	Adaptation du règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin – article 4.04 (nouveau) et annexe C	M	1.10.2002	1.8.2002	**)	21.7.2003	22.7.2002	21.12.2001
2002-II-24	Modification du règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin – Article 1.01	M	1.1.2004	19.12.2003	**)		16.7.2003	29.1.2003
2003-I-26	Modification du règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin – Articles 1.01 et 5.02	M	1.1.2004	19.12.2003	**)		14.11.2003	17.6.2003
2003-II-28	Modification du règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin - Article 3.02 et les annexes B1 et B2	M	1.4.2004	25.2.2004	**)	23.1.2004		12.12.2003

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

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

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

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

6. Recommandations du règlement de visite des bateaux du Rhin
(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° 3/2004
du 16 juin 2004

Ad Article 10.03ter, chiffre 1 - Installations d'extinction fixées à demeure dans les salles des machines, salles de chauffe et chambres des pompes
 $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ (NOVEC 1230)

NAVIRA

En application de l'article 10.03ter, chiffre 1, dernière phrase, l'agent extincteur NOVEC 1230 ($\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$) peut être utilisé dans les salles des machines et dans la chambre des pompes de l'automoteur-citernes "NAVIRA" - numéro officiel 8060021, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03ter, chiffres 2 à 9 et chiffre 11, lettres a, c et e, 2^{ème} phrase, doivent être respectés.
2. L'article 10.03ter, chiffre 11, lettres b et f, doit être respecté par analogie.
3. Par dérogation à l'article 10.03ter, chiffre 11, lettre d, le degré de remplissage des réservoirs ne doit pas être supérieur à 1 kg par litre. Pour le volume spécifique du $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ détendu on prendra 1,26 m³/kg.
4. Par dérogation à l'article 10.03ter, chiffre 11, lettre e, 1^{ère} phrase, le volume de $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ pour le local à protéger doit correspondre au minimum à 5,5 % du volume brut dudit local.
5. Par dérogation à l'article 10.03ter, chiffre 11, lettre g, la concentration après envahissement du local à protéger ne doit pas être supérieure à 10 %.
6. Afin de prévenir les risques liés à une éventuelle décomposition de l'agent extincteur en raison des températures élevées durant la lutte contre l'incendie, le port d'un appareil respiratoire ainsi que d'une combinaison de protection, d'un casque, de bottes et de gants est obligatoire pour accéder aux locaux après le déclenchement de l'installation.

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

RECOMMANDATION n° 4/2004
du 16 juin 2004

Ad Article 10.03ter, chiffre 1 - Installations d'extinction fixées à demeure dans les salles des machines,
salles de chauffe et chambres des pompes
 $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ (NOVEC 1230)

VERA CRUZ

En application de l'article 10.03ter, chiffre 1, dernière phrase, l'agent extincteur NOVEC 1230 ($\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$) peut être utilisé dans les salles des machines de l'automoteur "VERA CRUZ" - numéro officiel 6004001, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03ter, chiffres 2 à 9 et chiffre 11, lettres a, c et e, 2^{ème} phrase doivent être respectés.
2. L'article 10.03ter, chiffre 11, lettres b et f, doit être respecté par analogie.
3. Par dérogation à l'article 10.03ter, chiffre 11, lettre d, le degré de remplissage des réservoirs ne doit pas être supérieur à 1 kg par litre. Pour le volume spécifique du $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ détendu on prendra 1,26 m³/kg.
4. Par dérogation à l'article 10.03ter, chiffre 11, lettre e, 1^{ère} phrase, le volume de $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ pour le local à protéger doit correspondre au minimum à 5,5 % du volume brut dudit local.
5. Par dérogation à l'article 10.03ter, chiffre 11, lettre g, la concentration après envahissement du local à protéger ne doit pas être supérieure à 10 %.
6. Afin de prévenir les risques liés à une éventuelle décomposition de l'agent extincteur en raison des températures élevées durant la lutte contre l'incendie, le port d'un appareil respiratoire ainsi que d'une combinaison de protection, d'un casque, de bottes et de gants est obligatoire pour accéder aux locaux après le déclenchement de l'installation.

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

RECOMMANDATION n° 5/2004
du 16 juin 2004

Ad Article 10.03ter, chiffre 1 - Installations d'extinction fixées à demeure dans les salles des machines,
salles de chauffe et chambres des pompes
 $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ (NOVEC 1230)

REHOBOTH

En application de l'article 10.03ter, chiffre 1, dernière phrase, l'agent extincteur NOVEC 1230 ($\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$) peut être utilisé dans la salle des machines de l'automoteur à marchandises "REHOBOTH" - numéro officiel 2326505, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03ter, chiffres 2 à 9 et chiffre 11, lettres a, c et e, 2^{ème} phrase, doivent être respectés.
2. L'article 10.03ter, chiffre 11, lettres b et f, doit être respecté par analogie.
3. Par dérogation à l'article 10.03ter, chiffre 11, lettre d, le degré de remplissage des réservoirs ne doit pas être supérieur à 1 kg par litre. Pour le volume spécifique du $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ détendu on prendra 1,26 m³/kg.
4. Par dérogation à l'article 10.03ter, chiffre 11, lettre e, 1^{ère} phrase, le volume de $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ pour le local à protéger doit correspondre au minimum à 5,5 % du volume brut dudit local.
5. Par dérogation à l'article 10.03ter, chiffre 11, lettre g, la concentration après envahissement du local à protéger ne doit pas être supérieure à 10 %.
6. Afin de prévenir les risques liés à une éventuelle décomposition de l'agent extincteur en raison des températures élevées durant la lutte contre l'incendie, le port d'un appareil respiratoire ainsi que d'une combinaison de protection, d'un casque, de bottes et de gants est obligatoire pour accéder aux locaux après le déclenchement de l'installation.

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

RECOMMANDATION n° 6/2004
du 16 juin 2004

Ad Article 10.03ter, chiffre 1 - Installations d'extinction fixées à demeure dans les salles des machines,
salles de chauffe et chambres des pompes
 $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ (NOVEC 1230)

NAVIGATIE

En application de l'article 10.03ter, chiffre 1, dernière phrase, l'agent extincteur NOVEC 1230 ($\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$) peut être utilisé dans la salle des machines de l'automoteur à marchandises "NAVIGATIE" - numéro officiel 2326493, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03ter, chiffres 2 à 9 et chiffre 11, lettres a, c et e, 2^{ème} phrase, doivent être respectés.
2. L'article 10.03ter, chiffre 11, lettres b et f, doit être respecté par analogie.
3. Par dérogation à l'article 10.03ter, chiffre 11, lettre d, le degré de remplissage des réservoirs ne doit pas être supérieur à 1 kg par litre. Pour le volume spécifique du $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ détendu on prendra 1,26 m³/kg.
4. Par dérogation à l'article 10.03ter, chiffre 11, lettre e, 1^{ère} phrase, le volume de $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ pour le local à protéger doit correspondre au minimum à 5,5 % du volume brut dudit local.
5. Par dérogation à l'article 10.03ter, chiffre 11, lettre g, la concentration après envahissement du local à protéger ne doit pas être supérieure à 10 %.
6. Afin de prévenir les risques liés à une éventuelle décomposition de l'agent extincteur en raison des températures élevées durant la lutte contre l'incendie, le port d'un appareil respiratoire ainsi que d'une combinaison de protection, d'un casque, de bottes et de gants est obligatoire pour accéder aux locaux après le déclenchement de l'installation.

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

RECOMMANDATION n° 7/2004
du 16 juin 2004

Ad Article 10.03ter, chiffre 1 - Installations d'extinction fixées à demeure dans les salles des machines, salles de chauffe et chambres des pompes
CF3CF2C(O)CF(CF3)2 (NOVEC 1230)

TORTUGA

En application de l'article 10.03ter, chiffre 1, dernière phrase, l'agent extincteur NOVEC 1230 (CF3CF2C(O)CF(CF3)2) peut être utilisé dans la salle des machines de l'automoteur à marchandises "TORTUGA" - numéro officiel 6004022, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03ter, chiffres 2 à 9 et chiffre 11, lettres a, c et e, 2^{ème} phrase, doivent être respectés.
2. L'article 10.03ter, chiffre 11, lettres b et f, doit être respecté par analogie.
3. Par dérogation à l'article 10.03ter, chiffre 11, lettre d, le degré de remplissage des réservoirs ne doit pas être supérieur à 1 kg par litre. Pour le volume spécifique du CF3CF2C(O)CF(CF3)2 détendu on prendra 1,26 m³/kg.
4. Par dérogation à l'article 10.03ter, chiffre 11, lettre e, 1^{ère} phrase, le volume de CF3CF2C(O)CF(CF3)2 pour le local à protéger doit correspondre au minimum à 5,5 % du volume brut dudit local.
5. Par dérogation à l'article 10.03ter, chiffre 11, lettre g, la concentration après envahissement du local à protéger ne doit pas être supérieure à 10 %.
6. Afin de prévenir les risques liés à une éventuelle décomposition de l'agent extincteur en raison des températures élevées durant la lutte contre l'incendie, le port d'un appareil respiratoire ainsi que d'une combinaison de protection, d'un casque, de bottes et de gants est obligatoire pour accéder aux locaux après le déclenchement de l'installation.

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

RECOMMANDATION n° 8/2004
du 17 juin 2004

Ad article 14.04, chiffre 1, alinéa 1, 3^{ème} phrase – Ouverture par l'extérieur des superstructures

TIGRE D'OR

En application de l'article 2.19, chiffre 1, à bord du bâtiment de sport "Tigre d'Or", numéro d'identification 40322, la porte de l'armoire contenant le poste de distribution de l'installation à gaz liquéfié placée dans la superstructure de la timonerie peut être ouverte vers l'intérieur. Les conditions suivantes doivent être observées :

1. la porte est étanche aux gaz et peut être verrouillée ;
2. la clé de la porte est conservée par le conducteur ;
3. des détecteurs de gaz fonctionnant en permanence sont fixés aux points les plus bas du logement ;
4. les orifices d'aération visés à l'article 14.04, chiffre 3 donnent sur l'extérieur du bateau.

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

RECOMMANDATION n° 9/2004
du 9 septembre 2004

Ad Article 10.03ter, chiffre 1 - Installations d'extinction fixées à demeure dans les salles des machines, salles de chauffe et chambres des pompes
 $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ (NOVEC 1230)

VELOCITY

En application de l'article 10.03ter, chiffre 1, dernière phrase, l'agent extincteur NOVEC 1230 ($\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$) peut être utilisé dans les salles des machines de l'automoteur citernes "VELOCITY" - numéro officiel 2326634, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03ter, chiffres 2 à 9 et chiffre 11, lettres a, c et e, 2^{ème} phrase doivent être respectés.
2. L'article 10.03ter, chiffre 11, lettre b, doit être respecté par analogie.
3. Par dérogation à l'article 10.03ter, chiffre 11, lettre d, le degré de remplissage des réservoirs ne doit pas être supérieur à 1 kg par litre. Pour le volume spécifique du $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ détendu on prendra 1,26 m³/kg.
4. Par dérogation à l'article 10.03ter, chiffre 11, lettre e, 1^{ère} phrase, le volume de $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ pour le local à protéger doit correspondre au minimum à 5,5 % du volume brut dudit local.
5. Par dérogation à l'article 10.03ter, chiffre 11, lettre g, la concentration après envahissement du local à protéger ne doit pas être supérieure à 10 %.
6. Afin de prévenir les risques liés à une éventuelle décomposition de l'agent extincteur en raison des températures élevées durant la lutte contre l'incendie, le port d'un appareil respiratoire approprié ainsi que d'une combinaison de protection, d'un casque, de bottes et de gants est obligatoire pour accéder aux locaux après le déclenchement de l'installation.

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

RECOMMANDATION n° 10/2004
du 9 septembre 2004

Ad Article 10.03ter, chiffre 1 - Installations d'extinction fixées à demeure dans les salles des machines, salles de chauffe et chambres des pompes
 $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ (NOVEC 1230)

FIDE DEO

En application de l'article 10.03ter, chiffre 1, dernière phrase, l'agent extincteur NOVEC 1230 (Formule $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$) peut être utilisé dans la salle des machines de l'automoteur "FIDE DEO", numéro d'identification 41729 aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03ter, chiffres 2 à 9 et chiffre 11, lettres a, c et e, 2^{ème} phrase doivent être respectés.
2. L'article 10.03ter, chiffres 11, lettres b et f doit être respecté par analogie.
3. Par dérogation à l'article 10.03ter, chiffre 11, lettre d, le degré de remplissage des réservoirs ne doit pas être supérieur à 1 kg par litre. Pour le volume spécifique du $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ détendu on prendra 1,26 m³/kg.
4. Par dérogation à l'article 10.03ter, chiffre 11, lettre e, 1^{ère} phrase, le volume de $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ pour le local à protéger doit correspondre au minimum à 5,5 % du volume brut dudit local.
5. Par dérogation à l'article 10.03ter, chiffre 11, lettre g, la concentration après envahissement du local à protéger ne doit pas être supérieure à 10 %.
6. Afin de prévenir les risques liés à une éventuelle décomposition de l'agent extincteur en raison des températures élevées durant la lutte contre l'incendie, le port d'un appareil respiratoire ainsi que d'une combinaison de protection, d'un casque, de bottes et de gants est obligatoire pour accéder au local après le déclenchement de l'installation.

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

RECOMMANDATION n° 11/2004
du 9 septembre 2004

Ad Article 10.03ter, chiffre 1 - Installations d'extinction fixées à demeure dans les salles des machines, salles de chauffe et chambres des pompes
 $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ (NOVEC 1230)

ALSVIN

En application de l'article 10.03ter, chiffre 1, dernière phrase, l'agent extincteur NOVEC 1230 (formule $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$) peut être utilisé dans la salle des machines de l'automoteur-citernes "ALSVIN" - numéro officiel 6004017 aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03ter, chiffres 2 à 9 et chiffre 11, lettres a, c et e, 2^{ème} phrase doivent être respectés.
2. L'article 10.03ter, chiffres 11, lettres b et f doit être respecté par analogie.
3. Par dérogation à l'article 10.03ter, chiffre 11, lettre d, le degré de remplissage des réservoirs ne doit pas être supérieur à 1 kg par litre. Pour le volume spécifique du $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ détendu on prendra 1,26 m³/kg.
4. Par dérogation à l'article 10.03ter, chiffre 11, lettre e, 1^{ère} phrase, le volume de $\text{CF}_3\text{CF}_2\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ pour le local à protéger doit correspondre au minimum à 5,5 % du volume brut dudit local.
5. Par dérogation à l'article 10.03ter, chiffre 11, lettre g, la concentration après envahissement du local à protéger ne doit pas être supérieure à 10 %.
6. Afin de prévenir les risques liés à une éventuelle décomposition de l'agent extincteur en raison des températures élevées durant la lutte contre l'incendie, le port d'un appareil respiratoire ainsi que d'une combinaison de protection, d'un casque, de bottes et de gants est obligatoire pour accéder au local après le déclenchement de l'installation.

PROTOCOLE 25

Approbation des comptes de l'exercice 2003 de la Commission Centrale

Résolution

Après avoir pris connaissance du rapport du vérificateur des comptes, la Commission Centrale approuve les comptes de l'exercice 2003.

PROTOCOLE 26

Approbation des comptes de l'exercice 2003 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 2003 du Centre Administratif. Ces comptes seront communiqués à cet organisme.

PROTOCOLE 27

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 2004 et du 31 décembre 2004 au 1^{er} janvier 2005 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 2004 et celle du 31 décembre 2004 au 1^{er} janvier 2005 entre 18 heures et 08 heures

ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 28

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^{er} janvier 2005 au 31 décembre 2005, ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 29

Communiqué à la presse

Résolution

Le communiqué à la presse est approuvé.

PROTOCOLE 30

Date de la prochaine session

Résolution

La prochaine session plénière se tiendra les 1^{er} et 2 juin 2005 à Strasbourg.