

**COMMISSION
CENTRALE
POUR LA
NAVIGATION
DU RHIN**



SESSION D'AUTOMNE 2006

RESOLUTIONS ADOPTEES

(2006 - II)

Strasbourg, le 23 novembre 2006

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

CC/R (06) 2 - Final

SESSION D'AUTOMNE 2006

RESOLUTIONS ADOPTEES

(2006-II)

Strasbourg, le 23 novembre 2006

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 : Mise en œuvre de la déclaration de Bâle	1
Protocole 3 : Relations avec la Commission européenne	1
Protocole 4 : Adoption du Règlement de procédure modifié	1
Protocole 5 : Nomination du greffier de la Chambre des Appels	23
Protocole 6 : Greffier de la Chambre des Appels	23
Protocole 7 : Révision de la CLNI	23
Protocole 8 : Incidence de la Convention d'Athènes sur le droit de la navigation intérieure	23
Protocole 9 : Questions relatives à l'identification des bateaux et à la définition d'un registre européen des bateaux de navigation intérieure	24
Protocole 10 : Mesures en vue de la prévention d'actes terroristes	24
Protocole 11 : Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR	24

III. Questions économiques

Protocole 12 : Situation économique de la navigation rhénane	24
Protocole 13 : Congrès économique 2007, Bâle	34

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

Protocole 14 : Coopération avec les Commissions de protection du Rhin et du Danube	34
Protocole 15 : Mise en œuvre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure	34

V. Questions relatives aux patentes de batelier et aux équipages

Protocole 16 : Validité du certificat de conduite communautaire de type B sur le secteur de Bâle à Iffezheim	34
Protocole 17 : Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du Règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin (Article 3.02, ch. 2, annexes B1 et B2).....	36
Protocole 18 : Amendements définitifs au Règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin (Article 3.02, chiffre 2, Annexes B1 et B2)	36
Protocole 19 : Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin (Articles 23.03, chiffre 1, 23.09, chiffre 1.1, lettres g) et h))	41
Protocole 20 : Amendements définitifs du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin (Articles 23.03, chiffre 1 et 23.09, chiffre 1.1, lettres g) et h)).....	41

VI. Questions relatives aux règles de circulation

Protocole 21 : Amendement au Règlement de police par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 (articles 1.08, 1.10, 1.13, 1.25, 2.01, 9.07, 9.12, 9.13, 10.01, 12.01, 14.02, 14.11, 14.12 et 14.13)	42
Protocole 22 : Standard Système de visualisation électronique de cartes et d'informations pour la navigation intérieure (Standard ECDIS intérieur) - Edition 2.0	49
Protocole 23 : Extension du Standard pour les annonces électroniques en navigation intérieure, introduction des annonces électroniques en navigation rhénane (2003-I-23)	51

VII. Questions relatives aux prescriptions techniques des bateaux

Protocole 24 : Règlement de visite – Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (Articles 1.02, chiffre 3, 7.02, chiffre 3, 8.03, chiffre 4 et 5, 11.05, chiffre 5, 11.07, chiffre 5, et annexe B, chiffre 36)	52
Protocole 25 : Amendements au Règlement de Visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (Articles 1.01, 6.02, 6.03, 6.07, 6.09, 7.04, 7.05, 8.02, 8.05 à 8.10, 10.01, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22bis.05, 22ter.03, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, annexe B)	53
Protocole 26 : Introduction du numéro européen unique d'identification des bateaux - Amendements au Règlement de Visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (Articles 2.17, 2.18, 24.08, annexes A, B, C, D, E, F, H, J, K, L)	72

Protocole 27: Amendements définitifs au Règlement de visite des bateaux du Rhin (Articles 1.01, chiffre 20a, chiffre 83, 1.02, chiffre 2, 3.04, chiffre 3, 5.02, chiffre 1, 5.06, titre et chiffre 3, 10.02, chiffre 2a, 10.03bis, titre, chiffres 1 et 10, 10.03ter, titre, chiffres 1, 4, 5 et 13, 10.03quater, 11.02, chiffre 5, 11.05, chiffre 5, 11.07, chiffre 5, 21.02, chiffre 2d, 22ter.01 à 22ter.12, 24.02, chiffre 2, 24.06, chiffre 5, Annexes A, B, D, J, Partie I)	80
Protocole 28 : ADNR	109
Protocole 29 : Questions techniques relatives au Rhin en tant que voie navigable	109
Protocole 30 : Relevés d'actes de mise en vigueur par les Etats membres et de décisions des comités et groupes de travail	109

VIII. Questions administratives

Protocole 31 : Approbation des comptes de l'exercice 2005 de la Commission Centrale	110
Protocole 32 : Approbation des comptes de l'exercice 2005 du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans	110

IV. Questions diverses

Protocole 33 : Interruption de la manœuvre des écluses du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé et, aux Pays-Bas sur le Neder-Rijn et le Lek les nuits de Noël et du Nouvel An	110
Protocole 34 : Interruption de la manœuvre des écluses aux Pays-Bas sur le Neder-Rijn et le Lek les fins de semaine	111
Protocole 35 : Communiqué à la presse	111
Protocole 36 : Date de la prochaine session	111



CC/R (06) 2 - Final
23 novembre 2006

fr/de/nl

RESOLUTIONS ADOPTEES LORS DE LA SESSION D'AUTOMNE 2006

PROTOCOLE 1

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 2

Mise en oeuvre de la Déclaration de Bâle

Pas de résolution.

PROTOCOLE 3

Relations avec la Commission européenne

Pas de résolution.

PROTOCOLE 4

Adoption du Règlement de procédure modifié

Résolution

La Commission Centrale,

conformément à l'article 45 ter de la Convention de Mannheim amendée,

modifie le Règlement de Procédure de la Chambre des Appels, adopté par résolution 1969-IV-7, ainsi qu'il est précisé à l'annexe de la présente résolution.

Annexe : Les trois versions, étant modifiées différemment, figurent en annexe.

Annexe

**Règlement de procédure
de la Chambre des Appels de la Commission Centrale
pour la Navigation du Rhin**

(du 23 novembre 2006)

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin établit, conformément à l'article 45^{ter} de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868, dans sa teneur du 20 novembre 1963, le règlement de procédure de la Chambre des Appels ci-dessous¹ :

I. Dispositions générales

1. Organisation de la Chambre des Appels

Article premier

La Chambre se compose des juges et suppléants désignés par la Commission Centrale. Les suppléants ne sont appelés à siéger à la Chambre qu'en remplacement des juges titulaires en cas d'empêchement, de récusation ou de vacance.

Article 2

Conformément à l'article 45^{bis} de la Convention révisée pour la navigation du Rhin, la Chambre élit son président ainsi que son vice-président. Le vice-président assume la présidence en cas d'empêchement ou de récusation du président ou en cas de vacance des fonctions de celui-ci.

Lors de l'élection du président et du vice-président, est élu le juge qui réunit la majorité des voix exprimées, trois juges ou suppléants au moins devant être présents. En cas d'égalité des voix, est élu le doyen d'âge des juges qui ont obtenu le même nombre de voix.

En cas d'empêchement ou de récusation du président et du vice-président ou en cas de vacance simultanée de leurs fonctions, la présidence est assumée par le juge ayant la plus grande ancienneté à la Chambre et, à ancienneté égale, par le doyen d'âge.

Article 3

Lorsqu'un juge, conformément à l'art. 45^{bis} de la Convention révisée pour la navigation du Rhin, ne peut siéger dans une affaire, parce qu'il a déjà eu à en connaître en une autre qualité ou lorsqu'il estime lui-même devoir se récuser, il en informe le président. Celui-ci, s'il estime que la récusation n'est pas motivée, en appelle à la décision de la Chambre.

Si, outre les cas visés à l'alinéa précédent, il apparaît qu'il existe des causes de récusation d'un juge, la Chambre statue sur la récusation, d'office ou sur requête d'une des parties.

Dans ces cas, le juge intéressé ne participe ni à l'instruction ni à la décision de la Chambre.

¹ Approuvé par décision de la Commission Centrale du 23 novembre 2006.

Le greffier communique aux parties la composition de la Chambre qui statuera dans l'affaire.

La requête en récusation motivée doit être déposée à la Chambre dans le délai de trois semaines à compter de la date de réception de la communication conformément à l'alinéa 4. Les requêtes en récusation pour des motifs qui se révéleraient ultérieurement doivent être formulées sans délai.

Article 4

La Commission Centrale nomme le greffier après consultation de la Chambre.

En cas d'empêchement du greffier ou de vacance du poste, le président désigne, en accord avec le Secrétaire général de la Commission Centrale, un membre du secrétariat, qui assumera temporairement les tâches du greffier.

Article 5

Le greffier dirige le greffe et dispose à cet effet du secrétariat de la Commission Centrale.

Il assiste la Chambre, le président et les autres juges dans l'exercice de leurs fonctions et prend les mesures d'organisation nécessaires. Il assure l'exécution des instructions du président et des décisions de la Chambre. Dans l'exercice de ses fonctions, il peut correspondre directement avec les tribunaux de 1^{ère} instance et les autorités des Etats contractants.

Article 6

Le greffier reçoit toutes les pièces adressées à la Chambre; il assure les citations et notifications.

Il tient le registre des appels, met les dossiers à la disposition de la Chambre et assure les traductions nécessaires.

Le greffier assiste à toutes les audiences de la Chambre. Il en dresse le procès-verbal, qu'il signe avec le président.

Il tient les archives et garde le sceau de la Chambre.

Article 7

Le greffier donne une publicité convenable aux arrêts. Il peut en transmettre des copies aux membres de la Commission Centrale, aux juridictions des Etats contractants et dans un but scientifique, à des personnes qualifiées.

Il informe la Commission Centrale de l'activité de la Chambre.

Article 8

La Chambre peut donner des instructions de service au greffier pour l'exécution de son service.

2. Décisions de la Chambre des Appels

Article 9

La Chambre ne peut valablement délibérer et statuer que si trois juges ou suppléants au moins sont présents.

S'il apparaît, après la convocation de la Chambre, que le nombre de trois juges ou suppléants n'est pas atteint, le président ajourne l'audience jusqu'au moment où la Chambre peut débattre valablement.

La Chambre prend ses décisions et rend ses arrêts à la majorité des voix. En matière civile, la voix du président est prépondérante en cas de partage des voix.

En matière pénale, toute décision défavorable au prévenu, relative à la question de la culpabilité et à la fixation de la peine, doit être prise à la majorité des voix.

3. Langues officielles et lieu des audiences

Article 10

Les langues officielles de la Chambre sont l'allemand, l'anglais, le français et le néerlandais.

Les juges de même que les parties, leurs conseils et leurs représentants font usage de la langue officielle de leur choix. Au besoin, il sera fait appel à un traducteur et à un interprète.

Les arrêts sont rédigés dans la langue du tribunal qui a statué en première instance. Le greffier pourvoit à la traduction dans les autres langues officielles selon les besoins.

Article 11

La Chambre siège habituellement au siège de la Commission Centrale. Elle peut, si elle l'estime utile, siéger en un autre lieu situé sur le territoire d'un Etat contractant.

II. Parties et notifications

Article 12

En matière pénale, le Ministère public a qualité de partie.

Article 13

Un tiers peut intervenir en appel si en première instance elle disposait déjà de ce droit et en a fait usage. Sa qualité en l'instance et les effets de son intervention se règlent d'après le droit du tribunal qui a jugé en première instance.

Article 14

Les parties peuvent soutenir elles-mêmes leur cause ou se faire assister ou représenter par un avocat admis à plaider auprès d'un tribunal d'un Etat contractant ou par toute autre personne munie de pleins pouvoirs écrits.

En matière civile cependant, les parties doivent se faire représenter par un avocat admis à plaider auprès d'un tribunal d'un Etat contractant, si elles étaient déjà soumises à cette obligation en première instance. Cette disposition ne s'applique pas à l'exécution des mesures d'instruction.

En tout état de cause, seuls les avocats admis à plaider auprès d'un tribunal d'un Etat contractant sont admis à plaider dans les audiences publiques relatives à des matières civiles.

Article 15

Les citations et communications aux parties ou, le cas échéant, à leurs représentants, sont faites par lettre recommandée avec accusé de réception. Elles peuvent aussi être faites par l'entremise du tribunal qui a jugé en première instance, selon les règles applicables dans le ressort dudit tribunal.

Article 16

Les arrêts en forme exécutoire de la Chambre sont notifiés aux parties par l'entremise du tribunal qui a jugé en première instance. Copies desdits arrêts sont en outre adressés aux parties par le greffier.

III. Instruction de l'appel

1. Procédure et mesures préparatoires

Article 17

Le président dirige la procédure, désigne le rapporteur et prend les mesures nécessaires à la préparation des décisions².

² Les sections 2 et 3 de l'article 17 sont supprimées.

Article 18

Le rapporteur vérifie la compétence de la Chambre et la recevabilité de l'appel.

Si l'une ou l'autre de ces conditions n'est manifestement pas remplie, la Chambre peut, sur proposition du rapporteur et après délibération par correspondance, constater à l'unanimité l'irrecevabilité de l'appel ou son incompétence et, le cas échéant, procéder conformément à l'art. 37^{bis} de la Convention révisée pour la navigation du Rhin.

Article 19

Le président peut inviter le tribunal qui a jugé en première instance ou un autre tribunal territorialement compétent d'un Etat contractant à procéder à l'administration des preuves conformément à la procédure qui y est en vigueur. Il peut désigner le rapporteur ou un autre juge pour assister à cette opération.

La Chambre peut également exécuter les mesures d'instruction.

Les parties et leurs représentants ont le droit d'assister à l'exécution des mesures d'instruction et peuvent, à cette occasion, poser des questions.

2. Audience

Article 20

Si la procédure visée à l'article 18, paragraphe 2 n'est pas appliquée, l'audience est en principe publique.

Article 21

Le président fixe la date de l'audience.

Le greffier, sur instruction du président, adresse les convocations aux juges. Il cite les parties, leurs avocats ou représentants et, le cas échéant, les experts et témoins. Le délai de comparution à l'audience doit être d'au moins quatre semaines à compter de la citation.

Article 22

A l'audience, les parties peuvent se faire entendre dans les conditions prévues à l'article 14 ci-dessus.

En matière pénale, le prévenu, s'il est présent à l'audience, aura la parole le dernier. S'il s'est fait représenter à l'audience, ce droit est donné à son représentant.

L'affaire peut être débattue et être tranchée par la Chambre sans égard à la comparution des personnes citées.

IV. Délibérations, décisions et arrêts

Article 23

La Chambre délibère et décide à huis clos. Ses délibérations ainsi que le rapport du rapporteur sont et restent secrets.

Article 24

En matière civile, la Chambre ne peut infirmer le jugement de première instance que dans la mesure où elle en est requise.

En matière pénale, la Chambre a plein pouvoir d'appréciation. Le jugement ne doit cependant pas être modifié au détriment du prévenu, lorsque l'appel a été interjeté seulement par le prévenu, son représentant légal, ou, si le droit du tribunal de première instance le prévoit, par le Ministère public en faveur du prévenu.

La Chambre statue au fond ou renvoie l'affaire pour nouvel examen au tribunal qui a jugé en première instance.

Article 25

L'arrêt mentionne :

- a. le nom du président, des juges et du greffier ;
- b. le nom des parties et de leurs avocats ou représentants ;
- c. la date à laquelle l'arrêt a été rendu ;
- d. un résumé des faits ;
- e. les éléments essentiels du jugement de première instance ;
- f. les conclusions d'appel des parties ;
- g. les mesures de procédure ;
- h. la date de l'audience ;
- i. les motifs de l'arrêt ;
- j. le dispositif ;
- k. la décision sur les frais.

Article 26

La décision acquiert force de chose jugée à compter de la date à laquelle elle est rendue publique.

Elle est rendue publique par le dépôt d'une copie auprès du greffe à une date notifiée aux parties.

Article 27

La Chambre peut décider à l'unanimité qu'à l'issue des délibérations seul le dispositif de l'arrêt est lu en audience publique, l'exposé des motifs écrit étant communiqué ultérieurement. Dans ce cas, l'arrêt est réputé rendu à la date du prononcé du dispositif. Le président peut, en rendant le dispositif, l'accompagner oralement d'un exposé des motifs succinct.

Article 28

La minute de l'arrêt est signée par le président et le greffier et conservée aux archives de la Chambre.

Le greffier en établit la grosse, ainsi que les copies et traductions; ces documents sont signés par lui seul.

Article 29

Les erreurs de plume ou de calcul et les inexactitudes évidentes se trouvant dans une décision peuvent être rectifiées d'office ou sur requête d'une partie. La requête d'une partie en rectification d'une décision ne peut être présentée que dans un délai de deux semaines après signification, conformément à l'article 16. La rectification est faite sur décision de la Chambre; cette décision peut être prise par correspondance.

V. Dispositions complémentaires de procédure

Article 30

Dans la mesure où la Convention révisée pour la navigation du Rhin et le présent règlement ne contiennent pas de prescriptions applicables, la Chambre peut appliquer à titre supplétif les dispositions de procédure prévues par le droit du tribunal qui a jugé en première instance, notamment en vue d'assurer le droit des parties à être entendues.

VI. Mise en vigueur

Article 31

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} juillet 2007.

Il sera publié dans les organes de publication des Parties contractantes.

**Verfahrensordnung
der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt**

(vom 23. November 2006)

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt stellt gestützt auf Artikel 45^{ter} der Revidierten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 in der Fassung vom 20. November 1963 folgende Verfahrensordnung für die Berufungskammer auf¹:

I. Allgemeine Vorschriften

1. Organisation der Berufungskammer

Artikel 1

Die Kammer setzt sich zusammen aus den von der Zentralkommission ernannten Richtern und stellvertretenden Richtern. Die stellvertretenden Richter nehmen an den Sitzungen der Kammer nur teil, wenn der Richter, den sie vertreten, verhindert ist, abgelehnt wird oder seine Stelle unbesetzt ist.

Artikel 2

Die Kammer wählt gemäß Artikel 45^{bis} der Revidierten Rheinschifffahrtsakte ihren Vorsitzenden sowie ihren stellvertretenden Vorsitzenden. Der stellvertretende Vorsitzende wird tätig, wenn der Vorsitzende verhindert ist, abgelehnt wird oder seine Stelle unbesetzt ist.

Bei der Wahl des Vorsitzenden oder des stellvertretenden Vorsitzenden ist der Richter gewählt, der die Mehrheit der abgegebenen Stimmen erhält, wobei mindestens drei Richter oder stellvertretende Richter anwesend sein müssen. Bei Stimmengleichheit gilt von den Richtern, die gleiche Stimmzahlen erhielten, der an Lebensjahren älteste als gewählt.

Sind der Vorsitzende und der stellvertretende Vorsitzende verhindert, werden beide abgelehnt oder sind beide Stellen unbesetzt, so führt der an Dienstalter in der Kammer älteste Richter, bei gleichem Dienstalter der an Lebensjahren älteste Richter den Vorsitz.

Artikel 3

Wenn ein Richter gemäß Art. 45^{bis} der Revidierten Rheinschifffahrtsakte in einer Sache nicht tätig werden kann, da er über sie bereits in einer anderen Eigenschaft zu befinden hatte, oder wenn er sich selbst für befangen hält, so teilt er dies dem Vorsitzenden mit. Hält der Vorsitzende die Selbstablehnung nicht für begründet, so führt er die Entscheidung der Kammer herbei.

Besteht außer in den Fällen des Absatzes 1 Anlass zu der Annahme, dass ein Richter befangen sei, so beschließt die Kammer von Amts wegen oder auf Antrag eines am Verfahren Beteiligten über den Austritt dieses Richters.

Der betreffende Richter wirkt sodann bei der Behandlung und Entscheidung der Kammer nicht mit.

Der Gerichtskanzler teilt den am Verfahren Beteiligten die Besetzung der mit der Sache befassten Kammer mit.

¹ Genehmigungsbeschluss der Zentralkommission vom 23. November 2006.

Der Ablehnungsantrag eines am Verfahren Beteiligten muss mit Gründen innerhalb einer Frist von drei Wochen seit dem Erhalt der Mitteilung gemäß Absatz 4 schriftlich eingereicht werden. Ablehnungsanträge aus Gründen, die erst später bekannt werden, müssen unverzüglich gestellt werden.

Artikel 4

Die Zentralkommission ernennt nach Anhörung der Kammer den Gerichtskanzler.

Ist dieser verhindert oder ist seine Stelle unbesetzt, so bezeichnet der Vorsitzende im Einvernehmen mit dem Generalsekretär der Zentralkommission einen Bediensteten des Sekretariats, der vorübergehend die Aufgaben des Gerichtskanzlers zu erfüllen hat.

Artikel 5

Der Gerichtskanzler leitet die Gerichtskanzlei und verfügt zu diesem Zwecke über das Sekretariat der Zentralkommission.

Er steht der Kammer, dem Vorsitzenden und den übrigen Richtern bei allen Amtshandlungen zur Seite und trifft die notwendigen organisatorischen Maßnahmen. Er stellt sicher, dass die Anordnungen des Vorsitzenden und der Kammer ausgeführt werden. Er kann mit den Gerichten erster Instanz und den Behörden der Vertragsstaaten bei der Erfüllung seiner Aufgaben unmittelbar verkehren.

Artikel 6

Der Gerichtskanzler nimmt alle bei der Kammer eingehenden Schriftstücke entgegen; er sorgt für die Vorladungen und Zustellungen.

Er führt das Register der eingehenden Berufungen, legt die Unterlagen der Kammer vor und veranlasst die erforderlichen Übersetzungen.

Der Gerichtskanzler ist bei allen Sitzungen der Kammer zugegen. Er führt das Protokoll, das er zusammen mit dem Vorsitzenden unterschreibt.

Er verwaltet das Archiv und verwahrt das Siegel der Berufungskammer.

Artikel 7

Der Gerichtskanzler sorgt für die gebührende Veröffentlichung der Urteile der Kammer. Er kann den Mitgliedern der Zentralkommission, den Gerichten der Vertragsstaaten und geeigneten Personen für wissenschaftliche Zwecke Abschriften zur Verfügung stellen.

Er unterrichtet die Zentralkommission über die Tätigkeit der Berufungskammer.

Artikel 8

Die Kammer kann dem Gerichtskanzler Weisungen für seine Amtstätigkeit erteilen.

2. Beschlussfassung der Kammer

Artikel 9

Die Kammer kann nur gültig beraten und entscheiden, wenn mindestens drei Richter oder Stellvertreter anwesend sind.

Stellt sich nach Einberufung der Kammer heraus, dass die Zahl von drei Richtern oder Stellvertretern nicht erreicht wird, so vertagt der Vorsitzende die Sitzung bis zu dem Zeitpunkt, zu dem die Kammer beschlussfähig ist.

Die Kammer fasst ihre Beschlüsse und fällt ihre Urteile mit der Mehrheit der Stimmen. In Zivilsachen gibt bei Stimmgleichheit die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag.

In Strafsachen ist für jede dem Beschuldigten nachteilige Entscheidung, welche die Schuldfrage und die Bemessung der Strafe betrifft, eine Mehrheit der Stimmen erforderlich.

3. Amtssprachen und Tagungsort

Artikel 10

Die Amtssprachen der Kammer sind Deutsch, Englisch, Französisch und Niederländisch.

Die Richter, die am Verfahren Beteiligten, ihre Anwälte oder Vertreter gebrauchen eine der Amtssprachen nach ihrer Wahl. Bei Bedarf werden Übersetzer und Dolmetscher hinzugezogen.

Die Urteile werden in der Sprache des Gerichts erster Instanz abgefasst. Der Gerichtskanzler sorgt je nach Bedarf für Übersetzungen in die anderen Amtssprachen.

Artikel 11

Die Kammer tagt in der Regel am Sitz der Zentralkommission. Sie kann, wenn sie dies für zweckmäßig hält, auch an einem anderen Ort im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates zusammentreten.

II. Von den Parteien und den Zustellungen

Artikel 12

In Strafsachen hat der öffentliche Ankläger die Stellung einer Partei.

Artikel 13

Ein Dritter kann sich im Berufungsverfahren am Rechtsstreit beteiligen, wenn ihm bereits im Verfahren des ersten Rechtszuges dieses Recht zustand und wenn er davon Gebrauch gemacht hat. Seine Rechtsstellung und die Wirkungen seiner Beteiligung richten sich nach dem Recht des Gerichts erster Instanz.

Artikel 14

Die Parteien können ihre Rechte selbst wahrnehmen oder sich durch einen Rechtsanwalt, der bei einem Gericht eines Vertragsstaates zugelassen ist, oder durch eine andere mit schriftlicher Vollmacht ausgewiesene Person unterstützen oder vertreten lassen.

In Zivilsachen müssen sich jedoch die Parteien durch einen Rechtsanwalt der bei einem Gericht eines Vertragsstaates zugelassen ist, vertreten lassen, sofern beim Gericht des ersten Rechtszuges Anwaltszwang bestand. Diese Vorschrift findet auf eine Beweisaufnahme keine Anwendung.

In Zivilsachen ist in jedem Falle nur ein Rechtsanwalt, der bei einem Gericht eines Vertragsstaates zugelassen ist, zum Vortrag in der mündlichen Verhandlung zugelassen.

Artikel 15

Die Vorladungen und Mitteilungen an die am Verfahren Beteiligten oder ihre Vertreter erfolgen durch Einschreibebriefe mit Empfangsbescheinigung. Sie können auch durch Vermittlung des Gerichts erster Instanz nach den für diese geltenden Vorschriften vorgenommen werden.

Artikel 16

Die vollstreckbaren Urteile der Kammer werden den am Verfahren Beteiligten über das Gericht erster Instanz zugestellt. Sie erhalten außerdem vom Gerichtskanzler eine Abschrift der Urteile.

III. Durchführung des Verfahrens

1. Verfahrensleitung und vorbereitende Maßnahmen

Artikel 17

Der Vorsitzende leitet das Verfahren, bezeichnet den Berichterstatter und trifft die zur Vorbereitung der Entscheidungen notwendigen Anordnungen.³

Artikel 18

Der Berichterstatter prüft die Zuständigkeit der Kammer und die Zulässigkeit der Berufung.

Ist eine dieser Voraussetzungen offensichtlich nicht gegeben, so kann die Kammer auf Vorschlag des Berichterstatters durch einstimmigen Beschluss im schriftlichen Verfahren die Berufung als unzulässig verwerfen und die Unzuständigkeit der Kammer feststellen oder gegebenenfalls gemäß Art. 37^{bis} der Revidierten Rheinschiffahrtsakte verfahren.

³ Absatz 2 und Absatz 3 von Artikel 17 sind verfallen.

Artikel 19

Der Vorsitzende kann das Gericht erster Instanz oder ein anderes örtlich zuständiges Gericht eines Vertragsstaates ersuchen, nach den am Orte geltenden Verfahrensvorschriften Beweiserhebungen durchzuführen. Er kann den Berichterstatter oder einen anderen von ihm bezeichneten Richter zur Teilnahme an den Beweiserhebungen abordnen.

Beweiserhebungen können auch von der Kammer durchgeführt werden.

Die am Verfahren Beteiligten haben das Recht, bei Beweiserhebungen anwesend zu sein und bei dieser Gelegenheit Fragen zu stellen.

2. Verhandlung

Artikel 20

Sofern nicht nach Artikel 18 Abs. 2 verfahren wird, findet in der Regel eine öffentliche Verhandlung statt.

Artikel 21

Der Vorsitzende bestimmt den Termin der Verhandlung.

Der Gerichtskanzler erlässt im Auftrage des Vorsitzenden die Einladungen an die Richter und die Vorladungen an die am Verfahren Beteiligten, ihre Anwälte oder sonstigen Vertreter und etwaigen Sachverständigen und Zeugen. Die Vorladungen sind mindestens vier Wochen vor dem Verhandlungstage zuzustellen.

Artikel 22

In der Verhandlung sind die am Verfahren Beteiligten unter Beachtung des Art. 14 zum mündlichen Vortrag zugelassen.

Im Strafverfahren hat der Beschuldigte, wenn er bei der Verhandlung anwesend ist, das letzte Wort. Lässt er sich in der Verhandlung vertreten, so hat sein Vertreter dieses Recht.

Die Kammer kann ohne Rücksicht auf das Erscheinen der geladenen Personen verhandeln und entscheiden.

IV. Beratung, Beschlüsse und Urteile

Artikel 23

Die Kammer berät und entscheidet in nichtöffentlicher Sitzung. Ihre Beratungen sowie der Bericht des Berichterstatters sind und bleiben geheim.

Artikel 24

In Zivilsachen darf das Urteil der ersten Instanz nur insoweit abgeändert werden, als eine Abänderung beantragt ist.

In Strafsachen unterliegt das Urteil in vollem Umfange der Prüfung der Kammer. Es darf jedoch nicht zum Nachteil des Beschuldigten abgeändert werden, wenn lediglich dieser, sein gesetzlicher Vertreter oder, soweit es nach dem Recht des Gerichts erster Instanz zulässig ist, der öffentliche Ankläger zugunsten des Beschuldigten Berufung eingelegt hat.

Die Kammer entscheidet in der Sache selbst oder verweist sie an das Gericht erster Instanz zu neuer Entscheidung zurück.

Artikel 25

Das Urteil enthält:

- a. die Namen des Vorsitzenden, der Richter und des Gerichtskanzlers;
- b. die Namen der am Verfahren Beteiligten, ihrer Anwälte oder Vertreter;
- c. den Tag, an dem das Urteil erlassen worden ist;
- d. eine kurze Schilderung des Sachverhalts;
- e. eine Zusammenfassung des Urteils erster Instanz;
- f. die Anträge der Parteien im Berufungsverfahren;
- g. die Verfahrensmaßnahmen;
- h. den Tag der Verhandlung;
- i. die Entscheidungsgründe;
- j. den Urteilsspruch;
- k. die Kostenentscheidung.

Artikel 26

Die Entscheidung wird an dem Tag rechtskräftig, an dem sie öffentlich verkündet worden ist.

Die öffentliche Verkündung erfolgt durch Hinterlegung einer Abschrift der Entscheidung bei der Gerichtskanzlei an einem den Parteien angekündigten Tag.

Artikel 27

Die Kammer kann einstimmig beschließen, dass nach Abschluss der Beratung nur der Urteilsspruch in öffentlicher Verhandlung verkündet wird mit der Maßgabe, dass die schriftliche Begründung später erfolgt. In diesem Falle wird das Urteil mit dem Tage der Verkündung des Urteilsspruches rechtskräftig. Der Vorsitzende kann der Verkündung des Urteilsspruches eine kurze mündliche Begründung folgen lassen.

Artikel 28

Das Original des Urteils wird vom Vorsitzenden und vom Gerichtskanzler unterzeichnet und im Archiv der Kammer verwahrt.

Der Gerichtskanzler stellt die vollstreckbare Ausfertigung des Urteils aus sowie Abschriften und Übersetzungen, die er allein unterzeichnet.

Artikel 29

Schreib- und Rechenfehler und ähnliche offenbare Unrichtigkeiten, die in einer Entscheidung vorkommen, können von Amts wegen oder auf Antrag einer Partei berichtigt werden. Der Antrag einer Partei auf Berichtigung einer Entscheidung muss innerhalb einer Frist von zwei Wochen nach Zustellung der Entscheidung gemäß Art. 16 gestellt werden. Die Berichtigung erfolgt durch Beschluss der Kammer, der auf schriftlichem Wege gefasst werden kann.

V. Ergänzende Verfahrensbestimmungen

Artikel 30

Soweit die Revidierte Rheinschiffahrtsakte und diese Verfahrensordnung keine Bestimmungen enthalten, kann die Kammer ergänzend die Verfahrensvorschriften des Gerichts erster Instanz anwenden, insbesondere zur Wahrung des rechtlichen Gehörs.

VI. Inkrafttreten

Artikel 31

Diese Verfahrensordnung tritt am 1. Juli 2007 in Kraft.

Sie ist in den amtlichen Verkündigungsblättern der Vertragsstaaten zu veröffentlichen.

**Procedureregeling
van de Kamer van Beroep
van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart
(van 23 november 2006)**

Overeenkomstig artikel 45^{ter} van de Herziane Rijnvaartakte van 17 oktober 1868, zoals laatstelijk gewijzigd op 20 november 1963, stelt de Centrale Commissie voor de Rijnvaart de onderstaande procedureregeling van de Kamer van Beroep vast¹ :

I. Algemene bepalingen

1. Organisatie van de Kamer van Beroep

Artikel 1

De Kamer is samengesteld uit door de Centrale Commissie aangewezen rechters en plaatsvervangende rechters. De plaatsvervangende rechters hebben alleen dan zitting in de Kamer wanneer zij rechters vervangen in geval van verhindering, wraking of vacature.

Artikel 2

Overeenkomstig artikel 45^{bis} van de Herziane Rijnvaartakte kiest de Kamer zijn voorzitter en zijn vice-voorzitter. De vice-voorzitter neemt het voorzitterschap waar in geval van verhindering of wraking van de voorzitter of ingeval de voorzittersfunctie vacant is.

Bij de verkiezing van de voorzitter en de vice-voorzitter geldt als gekozen de rechter die de meerderheid der uitgebrachte stemmen heeft verkregen; hierbij dienen tenminste drie rechters of plaatsvervangende rechters aanwezig te zijn. Bij staking van stemmen geldt als gekozen de oudste in jaren van de rechters op wie hetzelfde aantal stemmen is uitgebracht.

In geval van verhindering of wraking van de voorzitter en van de vice-voorzitter of ingeval de twee functies gelijktijdig vacant zijn wordt het voorzitterschap waargenomen door de rechter met het hoogste aantal dienstjaren en, bij een gelijk aantal dienstjaren, door de oudste in jaren.

Artikel 3

Wanneer een rechter overeenkomstig artikel 45^{bis} van de Herziane Rijnvaartakte geen zitting kan hebben in een zaak omdat hij reeds eerder in een andere hoedanigheid kennis daarvan heeft moeten nemen of wanneer hijzelf meent zich te moeten wraken, stelt hij de voorzitter hiervan in kennis. Wanneer deze meent dat de wraking ongegrond is onderwerpt hij deze aan het besluit van de Kamer.

Indien er, behalve de in de voorgaande alinea bedoelde gevallen, redenen blijken te zijn tot wraking van een rechter, doet de Kamer ambtshalve dan wel op verzoek van een der partijen, uitspraak over de wraking.

In deze gevallen neemt de betrokken rechter niet deel aan het onderzoek of aan de beslissing van de Kamer.

¹ Vastgesteld bij besluit van de Centrale Commissie van 23 november 2006.

De griffier deelt aan de partijen de samenstelling van de Kamer in de zaak mede.

Het met redenen omklede verzoek tot wraking dient schriftelijk bij de Kamer te worden ingediend binnen een termijn van drie weken te rekenen van de datum van ontvangst van de mededeling bedoeld in de vierde alinea van dit artikel. Verzoeken om wraking wegens later bekend geworden redenen moeten zonder verwijl worden ingediend.

Artikel 4

Na raadpleging van de Kamer benoemt de Centrale Commissie de griffier.

In geval van verhindering van de griffier of wanneer zijn functie vacant is, wijst de voorzitter in overleg met de secretaris-generaal van de Centrale Commissie een lid van het secretariaat aan, om tijdelijk de taken van de griffier op zich te nemen.

Artikel 5

De griffier heeft de leiding van de Griffie en beschikt hiertoe over de diensten van het secretariaat van de Centrale Commissie.

Hij staat de Kamer, de voorzitter en de ander rechters bij in de uitoefening van hun functies en neemt de nodige organisatorische maatregelen. Hij zorgt voor de uitvoering van de instructies van de voorzitter en de beslissingen van de Kamer. Bij de uitoefening van zijn functies kan hij rechtstreeks corresponderen met de gerechten in eerste aanleg en de autoriteiten van de Overeenkomstsluitende Staten.

Artikel 6

De griffier ontvangt alle aan de Kamer gerichte stukken; hij draagt zorg voor de dagvaardingen en betekeningen.

Hij houdt een register bij van de aangetekende beroepen, stelt de dossiers ter beschikking van de Kamer en doet de nodige vertalingen maken.

De griffier woont alle rechtszittingen van de Kamer bij. Hij maakt het proces-verbaal daarvan op, dat hij tezamen met de voorzitter ondertekent.

Hij houdt het archief bij en bewaart het zegel van de Kamer.

Artikel 7

De griffier draagt zorg voor de openbaarmaking van de arresten van de Kamer. Hij kan ook afschriften van een arrest ter beschikking stellen van de leden van de Centrale Commissie, van de gerechtelijke autoriteiten van de Overeenkomstsluitende Staten, alsmede, voor wetenschappelijke doeleinden, van bevoegde personen.

Hij houdt de Centrale Commissie op de hoogte van de werkzaamheden van de Kamer.

Artikel 8

De Kamer kan de griffier instructies voor zijn werkzaamheden verstrekken.

2. Uitspraken van de Kamer van Beroep

Artikel 9

De Kamer kan slechts op rechtsgeldige wijze beraadslagen en beslissen wanneer tenminste drie rechters of plaatsvervangende rechters aanwezig zijn.

Indien na bijeenroeping van de Kamer blijkt dat het aantal van drie rechters of plaatsvervangende rechters niet is bereikt verdaagt de voorzitter de rechtszitting tot het ogenblik waarop de Kamer rechtsgeldig kan beraadslagen.

De Kamer neemt haar beslissingen en wijst haar arresten bij meerderheid van stemmen. In civielrechtelijke zaken is bij staking van stemmen de stem van de voorzitter doorslaggevend.

In strafrechtelijke zaken dient elke voor de verdachte ongunstige beslissing over de schuldvraag en de bepaling van de strafmaat, te worden genomen bij meerderheid van stemmen.

3. Officiële talen en plaats van de rechtszittingen

Artikel 10

De officiële talen van de Kamer zijn Duits, Engels, Frans en Nederlands.

De rechters evenals de partijen, hun raadslieden en hun vertegenwoordigers, maken gebruik van de officiële taal van hun keuze. Naar behoefte wordt gezorgd voor vertaling en tolkendiensten.

De arresten worden gesteld in de taal van het gerecht dat in eerste aanleg vonnis heeft gewezen. De griffier draagt naar behoefte zorg voor vertaling in de andere officiële talen.

Artikel 11

Gewoonlijk zit de Kamer ter standplaats van de Centrale Commissie. Indien zij zulks nuttig acht kan zij zitting houden in een andere op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Staat gelegen plaats.

II. Partijen en betekeningen

Artikel 12

In strafrechtelijke zaken heeft het Openbaar Ministerie de hoedanigheid van partij.

Artikel 13

Een derde partij kan tussenkomen in beroep indien zij reeds in eerste aanleg over dit recht beschikte en daarvan gebruik heeft gemaakt. Haar hoedanigheid in dit geval en de gevolgen van haar tussenkomst worden geregeld volgens het recht van het gerecht in eerste aanleg.

Artikel 14

De partijen kunnen zelf hun zaak bepleiten of zich laten bijstaan of vertegenwoordigen door een advocaat die is toegelaten tot het pleiten voor een gerecht van een Overeenkomstsluitende Staat, of door iedere andere persoon die is voorzien van een schriftelijke volmacht.

In een civielrechtelijke zaak dienen de partijen zich evenwel te laten vertegenwoordigen door een advocaat die is toegelaten tot het pleiten voor een gerecht van een Overeenkomstsluitende Staat, indien zij reeds in eerste aanleg aan deze verplichtingen waren onderworpen. Deze bepaling is niet van toepassing op de bewijsvoering.

In elk geval worden alleen advocaten die zijn toegelaten tot het pleiten voor een gerecht van een Overeenkomstsluitende Staat, toegelaten tot het pleiten in openbare rechtszittingen betreffende civielrechtelijke zaken.

Artikel 15

Dagvaardingen en mededelingen aan de partijen of, eventueel, aan hun vertegenwoordigers, geschieden bij aangetekende brief met ontvangstbewijs. Zij kunnen ook geschieden door bemiddeling van het gerecht in eerste aanleg, volgens de in het rechtsgebied van het genoemde gerecht van toepassing zijnde regels.

Artikel 16

De voor ten uitvoerlegging vatbare arresten van de Kamer worden aan de partijen betekend door bemiddeling van het gerecht in eerste aanleg. Bovendien worden afschriften van deze arresten door de griffier aan de partijen gezonden.

III. Rechtspleging in hoger beroep

1. Procedure en voorbereidende maatregelen

Artikel 17

De voorzitter leidt de procedure, wijst de rapporteur aan en neemt de nodige maatregelen voor de voorbereiding van de beslissingen⁴.

⁴ De leden 2 en 3 artikel 17 zijn vervallen.

Artikel 18

De rapporteur onderzoekt de bevoegdheid van de Kamer en de ontvankelijkheid van het beroep.

Indien een van beide duidelijk ontbreekt kan de Kamer, op voorstel van de rapporteur en na schriftelijke beraadslaging, met eenparigheid van stemmen de niet-ontvankelijkheid van het beroep of haar onbevoegdheid constateren en zo nodig handelen overeenkomstig artikel 37^{bis} van de Herzienne Rijnvaartakte.

Artikel 19

De voorzitter kan het gerecht in eerste aanleg of een andere territoriaal bevoegd gerecht van een Overeenkomstsluitende Staat verzoeken de bewijsvoering te verrichten overeenkomstig de daar geldende procedure. Hij kan de rapporteur of een andere rechter aanwijzen om hierbij te assisteren.

De Kamer kan ook zelf de bewijsvoering ter hand nemen.

De partijen en hun vertegenwoordigers hebben het recht aanwezig te zijn bij de bewijsvoering en bij die gelegenheid vragen te stellen.

2. Rechtszitting

Artikel 20

Indien en voor zover artikel 18 lid 2 niet van toepassing is, vinden rechtszittingen in de regel in het openbaar plaats.

Artikel 21

De voorzitter bepaalt de dag van de rechtszitting.

Op instructie van de voorzitter zendt de griffier de oproepingen aan de rechters. Hij dagvaardt de partijen, hun advocaten of vertegenwoordigers en eventuele deskundigen en getuigen. De termijn voor verschijning ter rechtszitting dient tenminste vier weken te zijn te rekenen van de dag van dagvaarding.

Artikel 22

Op de rechtszitting kunnen partijen de zaak uiteenzetten met inachtneming van het bepaalde in artikel 14.

In strafzaken heeft de verdachte, indien hij ter rechtszitting aanwezig is, het laatste woord. Indien hij zich ter rechtszitting heeft laten vertegenwoordigen, wordt dit recht toegekend aan zijn vertegenwoordiger.

De Kamer kan beraadslagen en beslissen onverschillig of de gedagvaarde personen ter rechtszitting aanwezig zijn.

IV. Beraadslaging, beslissing en arrest

Artikel 23

De Kamer beraadslaagt en beslist met gesloten deuren. De beraadslagingen en het verslag van de rapporteur zijn en blijven geheim.

Artikel 24

In civielrechtelijke zaken kan de Kamer het in eerste aanleg gewezen vonnis slechts wijzigen voor zover zulks haar is verzocht.

In strafzaken kan de Kamer de zaak in volle omvang onderzoeken. Het vonnis mag evenwel niet ten nadele van de verdachte worden gewijzigd, indien het beroep uitsluitend is ingesteld door de verdachte, door zijn wettelijke vertegenwoordiger of indien, voor zover het recht van het gerecht in eerste aanleg zulks bepaalt, ten gunste van de verdachte beroep is ingesteld door het Openbaar Ministerie.

De Kamer beslist over de zaak zelf, of verwijst haar voor een nieuw onderzoek terug naar het gerecht in eerste aanleg.

Artikel 25

In het arrest worden vermeld :

- a) de naam van de voorzitter, de rechters en de griffier;
- b) de naam van de partijen en hun advocaten of vertegenwoordigers;
- c) de dag waarop het arrest is gewezen;
- d) een samenvatting van de feiten;
- e) de hoofdpunten van het vonnis in eerste aanleg;
- f) de redenen van het beroep van de partijen;
- g) de bewijsvoering;
- h) de datum van de rechtszitting;
- i) de gronden van het arrest;
- j) de eindbeslissing;
- k) de beslissing inzake de kosten.

Artikel 26

De uitspraak verkrijgt kracht van gewijsde op en vanaf de dag waarop deze in het openbaar is bekend gemaakt.

De openbare bekendmaking vindt plaats door het ter Griffie deponeren van een afschrift van de uitspraak op een aan de partijen medegedeelde dag.

Artikel 27

De Kamer kan met eenparigheid van stemmen besluiten dat na afloop van de beraadslagingen alleen de eindbeslissing ter openbare rechtszitting wordt voorgelezen, terwijl de schriftelijke uiteenzetting van de gronden later wordt medegedeeld. In dat geval wordt het arrest geacht te zijn gegeven op de datum waarop de eindbeslissing wordt uitgesproken. De voorzitter kan het uitspreken van de eindbeslissing vergezeld doen gaan van een mondelinge beknopte uiteenzetting van de gronden.

Artikel 28

De minuut van het arrest wordt ondertekend door de voorzitter en de griffier en bewaard in het archief van de Kamer.

De griffier stelt aan de hand hiervan de grosse op, alsmede de afschriften en vertalingen; deze documenten worden alleen door hem ondertekend.

Artikel 29

Verschrijvingen of rekenfouten en onmiskenbare onnauwkeurigheden in een uitspraak kunnen ambtshalve of op verzoek van een der partijen worden gerectificeerd. Het verzoek van een partij tot rectificatie van een uitspraak kan slechts worden ingediend binnen een termijn van twee weken na de betekening overeenkomstig artikel 16. De rectificatie geschiedt bij besluit van de Kamer: dit besluit kan langs schriftelijke weg worden genomen.

V. Aanvullende procedureregels

Artikel 30

Voor zover de Herziene Rijnvaartakte en de onderhavige regeling geen toepasselijke voorschriften bevatten, kan de Kamer als aanvulling de procesregels van het recht van het gerecht in eerste aanleg toepassen, zulks met name ter verzekering van het recht van de partijen om te worden gehoord.

VI. Inwerkingtreding

Artikel 31

Deze regeling treedt in werking op 1 juli 2007.

Zij wordt bekendgemaakt in de officiële publicatieorganen van de Overeenkomstsluitende Partijen.

PROTOCOLE 5

Nomination du greffier de la Chambre des Appels

Résolution

La Commission Centrale prend acte de l'approbation suivant la procédure écrite de la résolution ci-annexée nommant Madame Cécile TOURNAYE, Greffier de la Chambre des Appels.

Cette résolution est datée du 3 mars 2006, date de la dernière acceptation.

Annexe :

Résolution du 3 mars 2006

"Composition de la Chambre des Appels

Résolution

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin,
sur proposition de la Chambre des Appels,
nomme Madame Cécile TOURNAYE, Greffier de la Chambre des Appels".

PROTOCOLE 6

Greffier de la Chambre des Appels

Résolution

La Commission Centrale,
prend acte de la démission honorable de Monsieur Albert BOUR en tant que greffier de la Chambre des Appels à compter du 31 décembre 2006.

PROTOCOLE 7

Révision de la CLNI

Pas de résolution.

PROTOCOLE 8

Incidence de la Convention d'Athènes sur le droit de la navigation intérieure

Pas de résolution.

PROTOCOLE 9

Questions relatives à l'identification des bateaux et à la définition d'un registre européen des bateaux de navigation intérieure

Résolution

La Commission Centrale,

se référant à sa Résolution 2006-II-26 relative à l'introduction du numéro européen unique d'identification des bateaux et ayant pris acte du rapport du secrétariat relatif à l'achèvement des travaux concernés,

consciente de l'importance de la disponibilité de procédures coordonnées de communication entre les autorités compétentes nationales pour l'attribution du numéro européen et pour le recensement des données y afférentes, afin d'assurer le bon fonctionnement du système européen d'identification,

charge son groupe G/ID, de concert avec les services de la Commission européenne, d'examiner les possibilités pour la mise au point de telles procédures coordonnées, de présenter un rapport intérimaire d'ici fin 2007 et de présenter à la Commission Centrale un rapport final d'ici fin 2009 au plus tard.

PROTOCOLE 10

Mesures en vue de la prévention d'actes terroristes

Pas de résolution.

PROTOCOLE 11

Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR

Pas de résolution.

PROTOCOLE 12

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 2006 et la prospective pour l'ensemble de l'année.

Annexe

Annexe

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

1^{er} semestre 2006 et prospective pour l'ensemble de l'année 2006

I Remarques générales

a) Situation générale

Au cours du premier semestre 2006, la navigation rhénane n'aura pu bénéficier des effets d'une croissance économique qui demeure soutenue en Europe, d'une part du fait des exportations à destination de l'Asie, d'autre part, du fait d'une relance de la consommation intérieure dans les Etats européens. Malgré ce contexte économique favorable à la demande de transport, les volumes transportés sur le Rhin traditionnel ont au cours de cette période diminué de 0,9% et les prestations de l'ordre de 3,4% par rapport à l'année précédente.

b) Hydraulicité

Après un début d'année caractérisé par des niveaux d'eau très bas pendant plusieurs semaines ayant limité les transports avec les grandes unités, dès le mois de mars la fonte des neiges est venue améliorer les conditions de navigation. Les mois d'avril et de mai ont été caractérisés par une telle abondance d'eau que des crues ont pu être observées sur le Rhin. A partir du mois de juin, l'hydraulicité a évolué à la baisse du fait d'un manque de précipitations.

c) Prix des carburants

Au cours des 3 premiers mois de l'année 2006, le prix du gasoil a poursuivi sa hausse. Ce n'est qu'à partir du mois d'avril et jusqu'en été qu'une stabilisation à un niveau certes très élevé a été observable. Dès le mois d'août, une baisse s'est amorcée à l'image de celle intervenue sur le marché pétrolier. Au niveau de l'exploitation, le poste « carburant » atteindra certainement en 2006 son maximum parmi les charges d'exploitation. En effet, la tendance qui s'est dessinée à partir du mois d'août laisse entrevoir une amélioration de la situation.

II Situation de la cale sèche

a) Volumes transportés

Dans l'ensemble, les volumes transportés par cale sèche ont stagné par rapport au premier semestre de l'année 2005. La plupart des secteurs ont vu leurs volumes diminuer, à l'exception des transports de charbon et de matériaux de construction.

Secteur agricole

Les transports de produits relevant du secteur agricole, ont diminué de -5% au cours de cette période sur le Rhin traditionnel. Cette évolution reflète l'évolution dans les ports ARA, où globalement les arrivages maritimes ont diminué à un taux même nettement supérieur. Parallèlement, ces derniers ont augmenté dans des proportions comparables dans les ports du Nord de l'Allemagne.

Secteur sidérurgique

Malgré une évolution positive dans l'industrie sidérurgique, les transports de produits métallurgiques et minerais ont diminué respectivement de -5,3% et de -4,3% au cours du premier semestre. Ces baisses sont essentiellement explicables par une baisse des arrivages dans les ports ARA au bénéfice des ports du Nord de l'Allemagne. La conjoncture dans le secteur sidérurgique reste soutenue par la demande mondiale et les bonnes perspectives en terme de production sur l'ensemble de l'année devraient au moins maintenir le niveau de la demande de transport.

Secteur énergétique : charbon

Une nette progression des transports de charbon avec + 6,7% a pu être observée au cours du premier semestre 2006. Celle-ci s'explique d'une part, par un regain d'activité dans le secteur sidérurgique, après une légère pause au niveau de la production en 2005 et d'autre part, par un recours accru au charbon en remplacement du pétrole au niveau des centrales électriques, compte tenu du prix très élevé du pétrole.

Sables, graviers, pierres, terre et matériaux de construction

Après plusieurs années de baisse des transports dans ce domaine, on note au cours du premier semestre 2006 une progression dépassant + 6,6% des volumes de marchandises transportées dans ce secteur. Cette évolution est liée à un regain d'activité dans le secteur du bâtiment et des travaux publics en Allemagne, alors que ce dernier avait subi une baisse conjoncturelle depuis plusieurs années. Les principales augmentations de volumes portent sur les transports de sables et graviers vers l'aval à partir du mois de mars 2006.

b) Niveau des frets

Le niveau des frets en cale sèche élevé en début d'année du fait de l'hydraulicité, a diminué de janvier à mars. Il est ensuite resté relativement stable tout au long de l'été.

c) Transports par conteneurs

Malgré une croissance de 8% des volumes de conteneurs transbordés au niveau des ports maritimes d'Europe de l'ouest sous l'effet des échanges commerciaux avec la Chine notamment, les volumes transportés sur le Rhin traditionnel n'ont augmenté que de + 2,3% dans l'ensemble. Les conteneurs chargés ont progressé de + 1,4% et les conteneurs vides de + 4%. Si une hydraulicité insuffisante a quelque peu limité les transports au cours des premières semaines de l'année, ce sont surtout les problèmes rencontrés au niveau du transbordement dans les ports maritimes liés d'une part aux capacités de transbordement, d'autre part, dans le port de Rotterdam, à des problèmes au niveau de la gestion informatique de ces derniers. Ceci a également conduit à des transferts vers le rail.

Au niveau des ports maritimes, on note ainsi l'avancée des ports d'Allemagne du nord pour lesquels les volumes transbordés ont progressé de + 12,2%, alors que les ports ARA n'ont progressé que de + 7%.

La demande de transport qui demeure soutenue à l'image de l'activité économique laisse augurer une poursuite de la progression de volumes transportés sur le Rhin, si des facteurs limitant n'apparaissent pas au niveau des sites de transbordement.

III. Situation dans le secteur de la cale citerne

a) Volumes transportés

Dans l'ensemble, les volumes transportés par la cale citerne ont diminué de l'ordre de 4,5% pour des raisons à la fois conjoncturelles et structurelles.

Produits pétroliers

Au cours du premier semestre 2006, les transports de produits pétroliers ont diminué de -5,9% sur le Rhin traditionnel par rapport au premier semestre de l'année 2005. Il faut cependant rappeler que le premier semestre 2005 avait à cet égard connu des volumes transportés en forte progression. Plus en détail, on peut constater une baisse de 7% des transports d'essence, de 3,7% des transports de gasoil, de 25% des transports de kérosène et de 15% des transports de fuels lourds.

Au début de l'année, une hydraulité insuffisante a limité les transports dans les bateaux à double coque et ce malgré une demande de transport réelle. Sur un plan structurel, c'est avant tout la modernisation d'une raffinerie dans le Valais Suisse qui devrait durablement avoir des incidences sur l'approvisionnement de ce pays par le Rhin en essence et s'accompagnera d'une diminution des fuels lourds dérivés à l'exportation, le raffinage se faisant à présent sur place. A plus long terme, la tendance est également à une baisse de la consommation d'essence et de fuel domestique dans les Etats d'Europe de l'ouest. La consommation de ces deux produits a ainsi déjà connu une baisse de 4% en 2005 en Allemagne.

Compte tenu des prix très élevés de ces produits au premier semestre 2006, la poursuite d'une politique de stock minimum de la part des consommateurs a elle aussi contribué à maintenir la demande à un niveau bas.

Secteur chimique

Les volumes de produits chimiques transportés sur le Rhin traditionnel ont diminué de -0,9% au cours du premier semestre 2006. Cette baisse pourrait être la conséquence du léger ralentissement de la croissance de la production européenne en 2005. Pour le reste de l'année, les perspectives restent cependant bonnes dans la mesure où une croissance à nouveau plus soutenue de l'activité dans ce secteur est prévue pour l'année 2006. La demande de transport sur le Rhin devrait par conséquent en bénéficier.

b) Niveau des frets

Les frets ont dans la cale citerne été très dépendants de l'hydraulité et du niveau de la demande. C'est pourquoi, la conjonction d'une demande soutenue et de basses eaux les a amenés à des niveaux exceptionnels au cours des premières semaines de l'année. Dès l'été, ces derniers sont revenus à des niveaux plus bas, néanmoins supérieurs à ceux observables un an plus tôt, et ne s'en sont plus écartés.

IV. Evolution de l'offre de cale

Lors de la rédaction du présent rapport, l'examen des chiffres disponibles relatifs aux mises sur le marché de cale nouvelle semble indiquer un ralentissement des mises sur le marché de capacités nouvelles, aussi bien en cale sèche qu'en cale citerne. Suite un hiver froid, des retards de plusieurs mois ont été pris au niveau de la construction navale. C'est pourquoi, il convient d'attendre les résultats définitifs pour l'ensemble de l'année 2006 pour évaluer la situation de façon fiable.

V. Conclusions et perspectives

Dans un contexte économique favorable, le trafic rhénan a régressé de près de 1% au cours du premier semestre 2006. Pour les marchandises dont les volumes ont diminué, plusieurs raisons peuvent être citées :

L'hydraulité :

L'hydraulité a eu un impact important au cours des premières semaines de l'année 2006, et l'observation de l'évolution des transports sur le Rhin traditionnel fait ressortir une fois de plus combien le trafic rhénan est dépendant de l'hydraulité. En effet, le facteur hydrologique mérite de plus en plus d'attention, compte tenu des évolutions climatiques en cours et de la succession de fluctuations importantes qui en résulte. Il pourrait ainsi devenir le facteur limitant au développement du marché rhénan dans un contexte où la demande est présente. C'est pourquoi, il importe de mener des réflexions quant aux moyens de palier ces inconvénients à l'avenir, aussi bien au niveau du bateau que des infrastructures.

La baisse de la demande de transport de produits pétroliers :

Si des éléments conjoncturels liés notamment au niveau très élevés du prix du pétrole n'ont pas favorisé le niveau de la demande au cours du premier semestre 2006, les premiers effets de changements structurels de la demande de transport sur le Rhin ont été perceptibles.

Un certain report d'activité des ports ARA vers les ports du Nord de l'Allemagne :

Pour un certain nombre de marchandises relevant de la cale sèche et notamment pour les conteneurs, une nette augmentation des transbordements dans les ports maritimes de Hambourg et de Brême, s'accompagnant généralement d'une baisse ou d'une moindre croissance des volumes transbordés dans les ports ARA, a pu être constatée. Plusieurs raisons sont citées : des travaux sur certaines voies navigables allemandes (Canal de Dortmund-Ems) avec des conséquences sur les volumes transportés pour le compte de la sidérurgie, les basses eaux sur le Rhin, des goulets d'étranglement au niveau du transbordement dans les ports maritimes ARA et certains reports vers le rail. Ces transferts ont un effet négatif sur la demande de transport sur le Rhin.

Des défaillances au niveau de la gestion des transbordements au niveau du port de Rotterdam :

Des défaillances au niveau de la gestion des transbordements des conteneurs au niveau du port de Rotterdam ont eu au cours du printemps 2006 des conséquences sur la croissance de ce type de transports et incité des reports vers d'autres ports.

Perspectives générales pour la demande de transport :

Sur le plan de l'économie générale, les perspectives concernant l'activité économique en Europe pour les mois à venir restent favorables du fait de la demande mondiale soutenue et d'un accroissement de la demande intérieure. La demande de transport sur le Rhin devrait en bénéficier, pour peu que l'hydraulicité ne vienne pas limiter les capacités opérationnelles et que les sites de transbordement au niveau des ports maritimes soient en mesure de répondre à la demande.

*

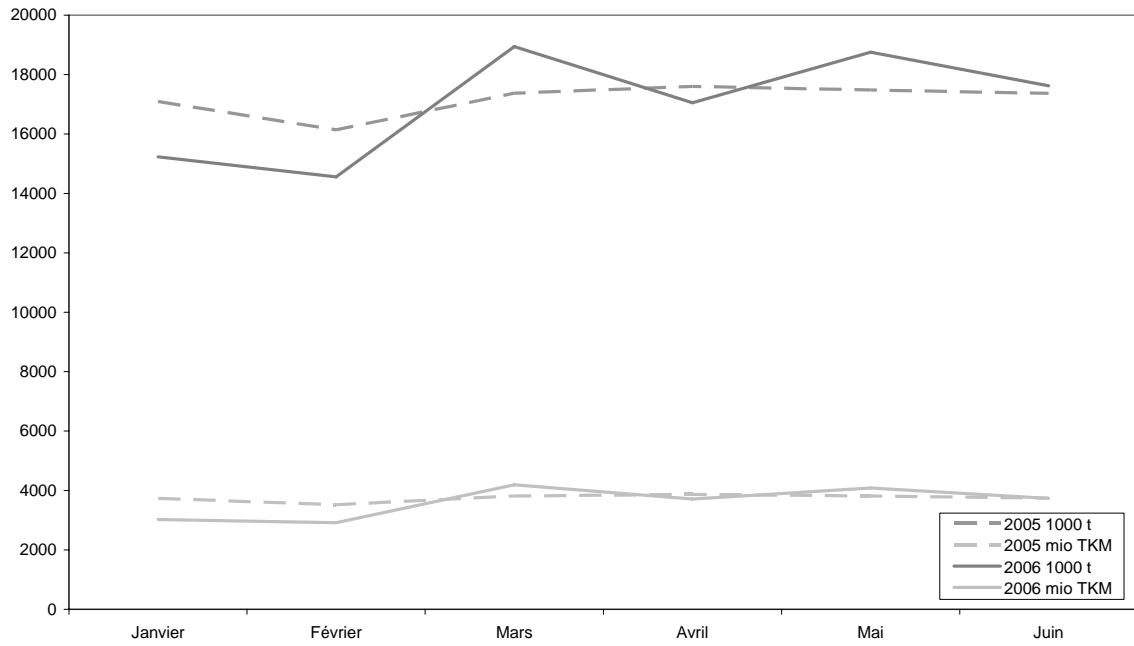
Evolution du trafic rhénan traditionnel (semestriel)

1er semestre 2006	Total		Aval		Amont	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Produits agricoles	3782	1116	3096	926	687	190
1 Denrées alimentaires, fourrages	5443	1215	2287	445	3157	770
2 Combustibles minéraux solides	14747	3055	461	50	14287	3005
3 Produits pétroliers	15744	4022	3970	822	11774	3199
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	16706	2001	1158	180	15548	1822
5 Produits métallurgiques	6088	1161	3329	545	2759	616
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	20489	3930	15480	3037	5009	893
7 Engrais	2081	586	872	225	1209	361
8 Produits chimiques	8317	1854	3280	594	5038	1260
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	9493	2896	6232	1859	3261	1038
99 dont Transactions spéciales	8883	2761	5770	1746	3113	1015
Total	102890	21836	40165	10429	65842	13154

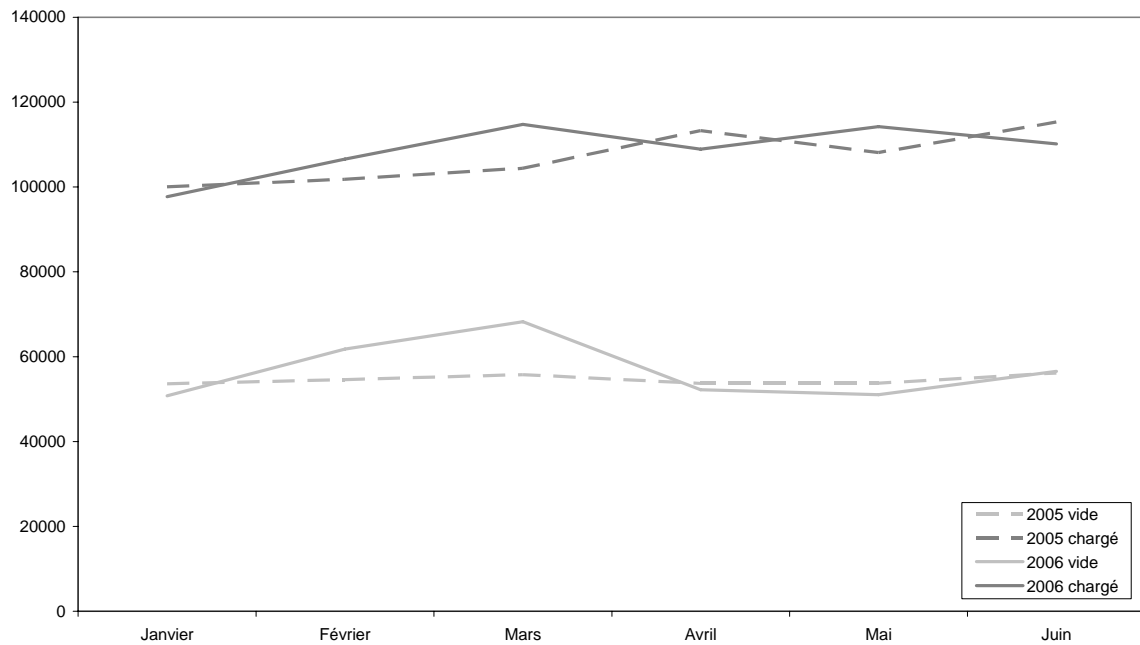
1er semestre 2005	Total		Aval		Amont	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Produits agricoles	3881	1082	3289	959	592	122
1 Denrées alimentaires, fourrages	5907	1454	2364	494	3543	961
2 Combustibles minéraux solides	13816	3088	344	33	13472	3054
3 Produits pétroliers	16732	4418	4043	885	12689	3533
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	17447	2201	1059	180	16388	2021
5 Produits métallurgiques	6431	1262	3323	607	3108	654
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	19218	3699	14308	2801	4910	897
7 Engrais	2177	608	888	230	1289	378
8 Produits chimiques	8393	1778	3490	580	4902	1198
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	9797	3091	6352	1964	3445	1128
99 dont Transactions spéciales	9178	2952	5864	1845	3315	1106
Total	103799	22681	39460	8733	64338	13946

Evolution en comparaison avec le 1er semestre de 2005 (en %)						
0 Produits agricoles	-2,55	3,14	-5,87	-3,44	16,05	55,74
1 Denrées alimentaires, fourrages	-7,86	-16,44	-3,26	-9,92	-10,89	-19,88
2 Combustibles minéraux solides	6,74	-1,07	34,01	51,52	6,05	-1,60
3 Produits pétroliers	-5,90	-8,96	-1,81	-7,12	-7,21	-9,45
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	-4,25	-9,09	9,35	0,00	-5,13	-9,85
5 Produits métallurgiques	-5,33	-8,00	0,18	-10,21	-11,23	-5,81
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	6,61	6,24	8,19	8,43	2,02	-0,45
7 Engrais	-4,41	-3,62	-1,80	-2,17	-6,21	-4,50
8 Produits chimiques	-0,91	4,27	-6,02	2,41	2,77	5,18
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	-3,10	-6,31	-1,89	-5,35	-5,34	-7,98
99 dont Transactions spéciales	-3,21	-6,47	-1,60	-5,37	-6,09	-8,23
Total	-0,88	-3,73	1,79	19,42	2,34	-5,68

Evolution mensuelle des volumes et prestations réalisées sur le Rhin traditionnel

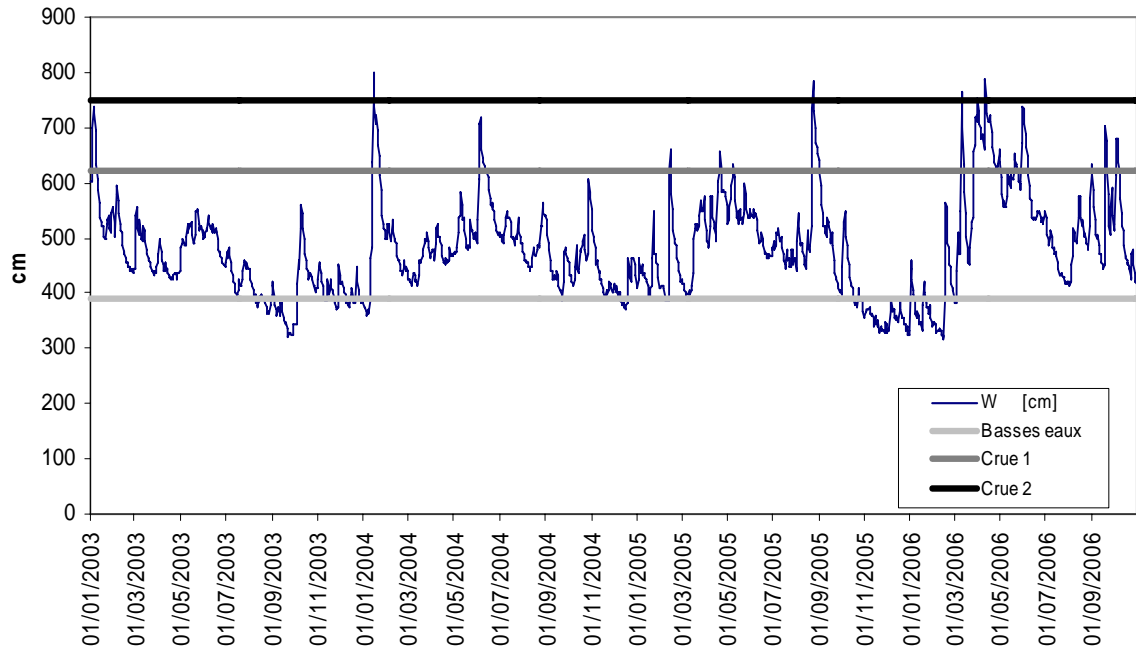


Evolution mensuelle des conteneurs transportés sur le Rhin traditionnel en EVP

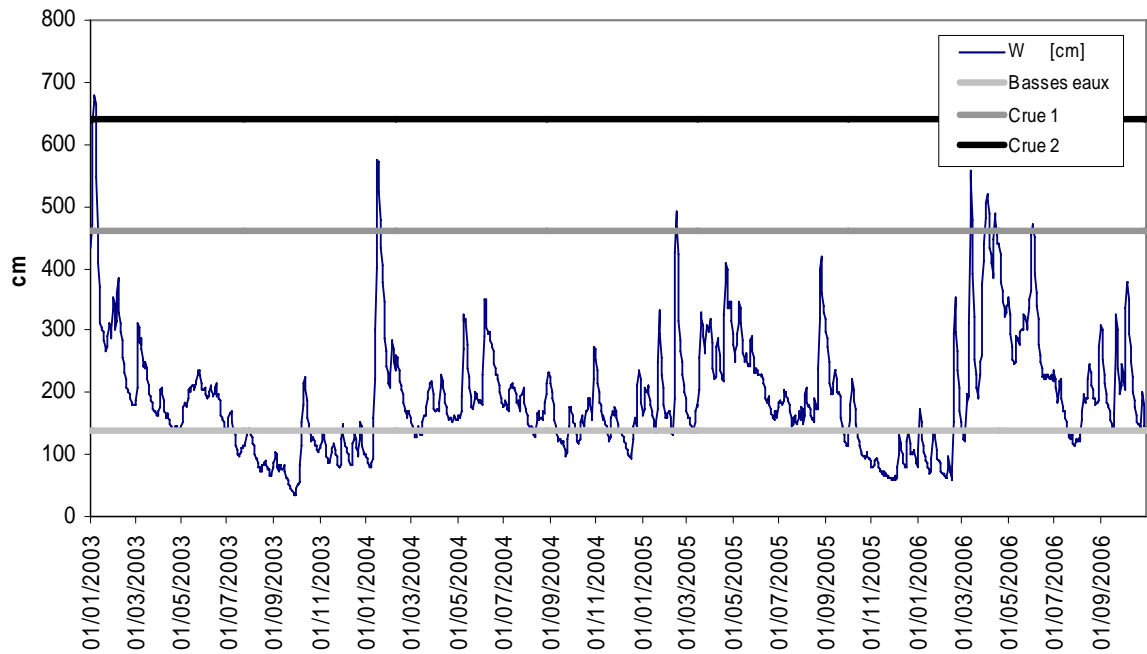


Hydraulicité sur le Rhin

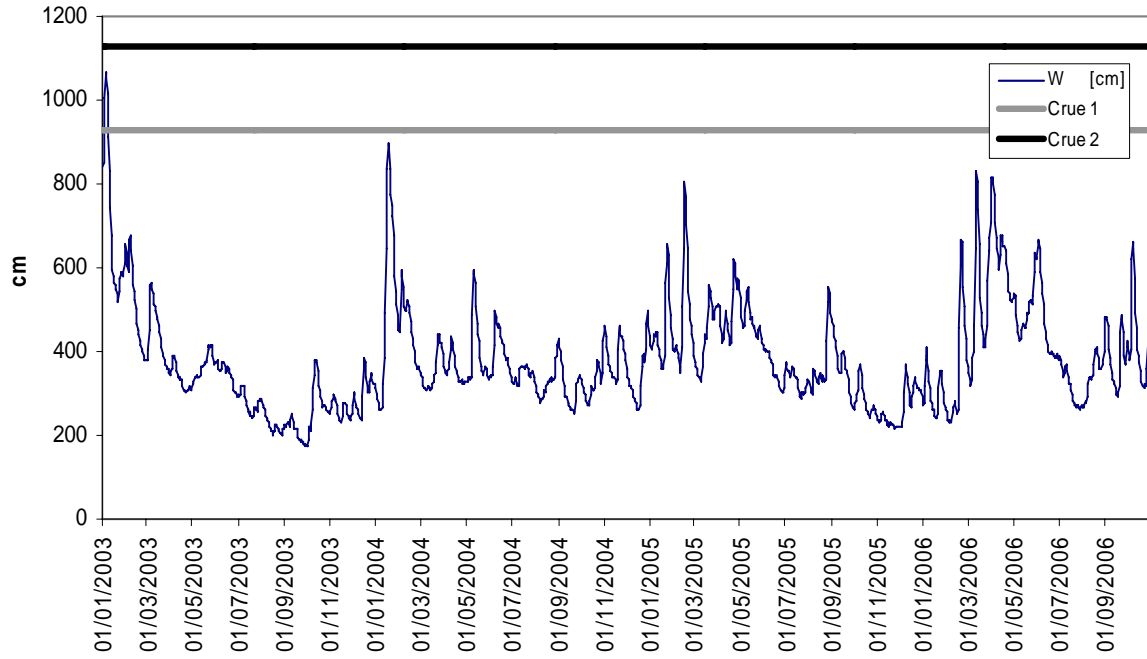
Niveaux d'eau à Maxau



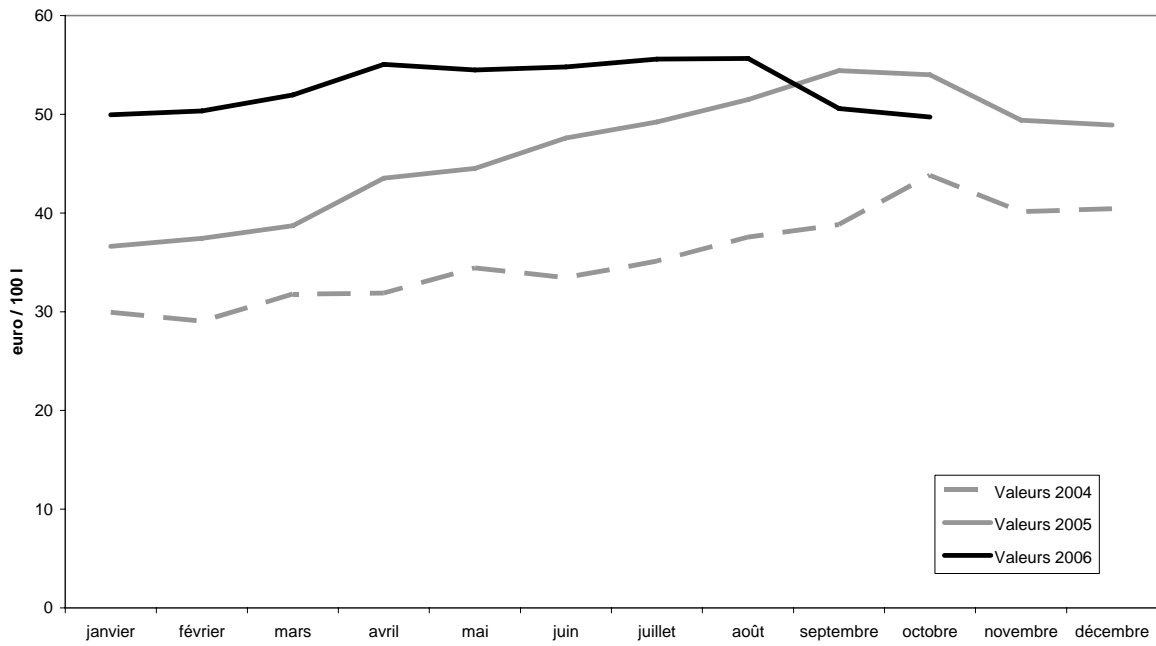
Niveaux d'eau à Kaub



Niveaux d'eau à Ruhrort



Evolution des prix du gasoil



Nouvelles constructions au 10 novembre 2006

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

Type de bateau	nombre	2005		nombre	2006		total 2002 - 2006		
		tonnage	kW		tonnage	KW	nombre	tonnage	kW
automoteurs	34	87645	27490	15	41176	10020	156	402937	169942
barges	12	11401		3	1362		86	151735	0
total	46	99046	27490	18	42538	10020	242	554672	169942
automot. citernes	46	130860	43736	18	55456	9905	185	523037	195756
barges citernes	2	2527		0	0	0	8	6932	0
total	48	133387	43736	18	55456	9905	193	529969	195756
pousseurs	0		0	0		0	3	0	2268
remorqueurs	0		0	0		0	5	0	12126
total	0		0	0		0	8	0	14394
Bat. Croisière	5		6280	1			38	0	30790
Bat. Excursion	5		2832	1		1566	17	0	11460
total	10		9112	2		1566	55	0	42250

PROTOCOLE 13

Congrès Economique 2007, Bâle

Pas de résolution.

PROTOCOLE 14

Coopération avec les Commissions de protection du Rhin et du Danube

Pas de résolution.

PROTOCOLE 15

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 16

Validité du certificat de conduite communautaire de type B sur le secteur de Bâle à Iffezheim

Résolution

La Commission Centrale,

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

reconnaît que les certificats de conduite délivrés sur la base des directives communautaires 96/50/CE et 91/672/CEE sont des titres suffisants pour conduire sur le secteur compris entre Bâle et Iffezheim,

constate que cette reconnaissance rend inutile la délivrance de la patente de péniche de canal,

adopte en conséquence les amendements aux articles 1.01 chiffre 9, 1.03 chiffre 3, 1.04 lettre d), 2.01 chiffres 3 et 4, 2.02 chiffres 3 et 4, 2.03 chiffre 3, 2.04, 3.02 chiffre 5, 3.06 chiffre 1 et à l'annexe A2 du Règlement des patentes du Rhin figurant en annexe.

Ces amendements entreront en vigueur le 1^{er} octobre 2007.

Annexe

1. *L'article 1.01, chiffre 9 est supprimé.*

2. *L'article 1.03, chiffre 3 est rédigé comme suit :*

- "3. Pour la conduite d'un bateau à l'aval du bac de Spijk (p.k. 857,40) et sur le secteur compris entre Bâle (Mittlere Rheinbrücke p.k. 166,64) et les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) il suffit,
- a) au lieu de la patente visée à l'article 2.01, d'un certificat de conduite mentionné à l'annexe I de la Directive du Conseil 91/672/CEE ou d'un certificat de conduite délivré en vertu de la Directive du Conseil n° 96/50/CE ;
 - b) au lieu des patentes visées aux articles 2.02 à 2.04, d'un certificat de conduite reconnu comme équivalent par l'autorité compétente."

3. *L'article 1.04 lettre d) est supprimé.*

4. *La référence à la patente de péniche de canal est supprimée aux articles 2.01, chiffres 3 et 4, 2.02, chiffres 3 et 4 et 3.06, chiffre 1 et à l'annexe A2.*

5. *L'article 2.03 chiffre 3 est rédigé comme suit :*

- "3. Le candidat doit en outre avoir parcouru le secteur pour lequel la patente de sport est demandée à bord de bateaux d'une longueur de 15 m ou plus
- a) soit au moins seize fois au cours des dix dernières années précédant la demande, dont au moins trois fois dans chaque sens au cours des trois dernières années,
 - b) soit, dans le cadre d'une formation appropriée au moins quatre fois dans chaque sens au cours de la dernière année précédant la demande.

Cette prescription n'est pas applicable au secteur à l'aval du bac de Spijk, ni sur le secteur compris entre Bâle (Mittlere Rheinbrücke p.k. 166,64) et les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92)."

6. *L'article 2.04 est supprimé.*

7. *L'article 2.05 devient article 2.04 et l'article 2.06 devient article 2.05.*

8. *L'article 3.02 chiffre 5 est supprimé.*

PROTOCOLE 17

Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du Règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin (Article 3.02, ch. 2, annexes B1 et B2)

Résolution

La Commission Centrale,
conformément à l'article 1.06 du Règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin,
sur proposition de son Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle,
proroge les prescriptions de caractère temporaire relatives à l'article 3.02, chiffre 2 ainsi qu'aux annexes B1 et B2 du Règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin.
Ces prescriptions seront en vigueur du 1^{er} avril 2007 au 31 décembre 2008.

PROTOCOLE 18

Amendements définitifs au Règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin (Article 3.02, chiffre 2, annexes B1 et B2)

Résolution

La Commission Centrale,
en vue de l'adoption définitive de prescriptions de caractère temporaire au sens de l'article 1.06 du Règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin dont l'application concrète a fait ses preuves,
sur la proposition de son Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle,
adopte de manière définitive les amendements à l'article 3.02 chiffre 2 et les annexes B1 et B2 du Règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin, figurant en annexe à la présente résolution.
Ces amendements entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2009.

Annexe

Article 3.02

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

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

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

Annexe B1

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

I. Vision

1. Acuité visuelle diurne :
Acuité des deux yeux en même temps ou du meilleur œil avec ou sans correction supérieure ou égale à 0,8. La monophtalmie est admise.
2. Vision à l'aube et au crépuscule
A vérifier en cas de doute uniquement. Mesotest sans éblouissement avec un champ périphérique de 0,032 cd/m², résultat : contraste 1 : 2,7.
3. Adaptation au noir :
A vérifier en cas de doute uniquement. Le résultat ne doit pas diverger de plus d'une unité logarithmique de la courbe normale.
4. Champ visuel :
Des restrictions du champ visuel de l'œil présentant la meilleure acuité visuelle ne sont pas admises. En cas de doute, examen périmétrique.
5. Sens chromatique :
Le sens chromatique est considéré comme suffisant si le candidat satisfait au test Farnworth Panel D15 ou à un test agréé pour le diagramme de chromaticité. En cas de doute, contrôle avec l'anomaloscope, le quotient à l'anomaloscope pour un trichromatisme normal devant être compris entre 0,7 et 1,4 ou contrôle avec un autre test équivalent agréé.
Les tests agréés pour les diagrammes de chromaticité sont les suivants :
 - a) Ishihara, diagrammes 12 à 14,
 - b) Stilling/Velhagen,
 - c) Boström,
 - d) HRR (résultat au moins "léger"),
 - e) TMC (résultat au moins "second degré"),
 - f) Holmer Wright B (résultat avec 8 erreurs au maximum pour "small")
6. Motilité :
Pas de doubles images. En cas de monophtalmie : motilité normale de l'œil valide.

II. Ouïe

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

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

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

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

Service médical du travail

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

Cocher la mention qui convient ou remplir

Nom, nom de jeune fille s'il y a lieu, prénoms :

Date et lieu de naissance :

Pièce d'identité :

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

Appréciation globale

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

Lieu, date

Signature/Cachet

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

PROTOCOLE 19

Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin (Articles 23.03, chiffre 1, 23.09, chiffre 1.1, lettres g) et h))

Résolution

La Commission Centrale,
conformément à l'article 1.06 du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin,
sur proposition de son Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle,
proroge les prescriptions de caractère temporaire relatives aux articles 23.03, chiffre 1 et 23.09, chiffre 1.1, lettres g) et h) du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin.
Ces prescriptions seront en vigueur du 1^{er} avril 2007 au 31 décembre 2008.

PROTOCOLE 20

Amendements définitifs du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin (Articles 23.03, chiffre 1 et 23.09, chiffre 1.1, lettres g) et h))

Résolution

La Commission Centrale,
en vue de l'adoption définitive de prescriptions de caractère temporaire au sens de l'article 1.06 du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin dont l'application concrète a fait ses preuves,
sur la proposition de son Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle,
adopte de manière définitive les amendements aux articles 23.03, chiffre 1 et 23.09, chiffre 1.1, lettres g) et h) du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin en annexe à la présente résolution.
Ces amendements entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2009.

Annexe

1. *L'article 23.03, chiffre 1, est rédigé comme suit :*

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

- a) un certificat médical conformément à l'annexe B2 au Règlement des patentes du Rhin ou
- b) aa) un certificat médical ou
bb) un certificat de capacité valable
établi conformément à l'article 3.02 du Règlement des patentes du Rhin.

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

2. *L'article 23.09, chiffre 1.1, lettre g), est rédigé comme suit :*

"g) (sans objet)"

3. *L'article 23.09, chiffre 1.1, lettre h), est rédigé comme suit :*

"h) (sans objet)".

PROTOCOLE 21

Amendement au Règlement de police par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 (Articles 1.08, 1.10, 1.13, 1.25, 2.01, 9.07, 9.12, 9.13, 10.01, 12.01, 14.02, 14.11, 14.12 et 14.13)

Résolution

La Commission Centrale,

en vue de l'adaptation aux besoins de la navigation, de la prise en compte de l'introduction du numéro européen unique d'identification des bateaux et afin de préciser certaines prescriptions,

sur la proposition de son Comité du Règlement de police,

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

adopte les amendements aux articles 1.08, 1.10, 1.13, 1.25, 2.01, 9.07, 9.12, 9.13, 10.01, 12.01, 14.02, 14.11, 14.12 et 14.13 du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin annexées à la présente résolution.

Les amendements figurant à l'annexe seront en vigueur du 1^{er} avril 2007 au 31 mars 2010. Les prescriptions de caractère temporaire relatives aux dispositions figurant à l'annexe et qui seront encore en vigueur à cette date seront abrogées à cette date.

Annexe

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

a) *L'indication relative à l'article 1.25 est rédigée comme suit :*

"1.25 Prescriptions, autorisations et approbations"

b) *Les indications relatives aux articles 9.12, 9.13, 14.11 sont rédigées comme suit :*

"9.12 Boven-Rijn et Waal

9.13 Pannerdensch kanaal, Neder-Rijn et Lek

14.11 Ports de stationnement nocturne Boven-Rijn et Waal"

c) *Les indications relatives aux articles 14.12 et 14.13 sont supprimées.*

2. *L'article 1.08 est complété par le chiffre 4 ci-après :*

"4. Sans préjudice du chiffre 3 et de l'article 15.09, chiffre 4, du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin, des moyens de sauvetage individuels appropriés doivent être disponibles à bord pour tous les passagers. Les moyens de sauvetage individuels sont réputés appropriés s'ils sont conformes aux normes européennes EN 395 : 1998 ou EN 396 : 1998 et s'ils sont disponibles dans une répartition correspondant au nombre d'adultes et d'enfants parmi les passagers."

3. *L'article 1.10 est rédigé comme suit :*

a) *La lettre c) est rédigée comme suit :*

"c) le livre de bord dûment complété, y compris l'attestation visée à l'annexe K du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin ou une copie de la page du livre de bord comportant les indications relatives aux temps de navigation et de repos observés sur le bateau à bord duquel le membre d'équipage a effectué le dernier voyage."

b) *Le chiffre 2 est rédigé comme suit :*

"2. Les papiers visés au chiffre 1, lettres a), e) et f), ci-dessus ne doivent pas être obligatoirement à bord de barges à bord desquelles est apposée une plaque métallique selon le modèle ci-dessous :

NUMERO EUROPEEN UNIQUE D'IDENTIFICATION DES BATEAUX:

..... - R

CERTIFICAT DE VISITE

- NUMERO :

- COMMISSION DE VISITE :

- VALABLE JUSQU'AU :

la mention relative à l'attestation d'appartenance à la navigation rhénane étant constituée par la lettre R en caractère majuscule placée à la suite du numéro européen unique d'identification des bateaux.

Si une barge de poussage possède un numéro officiel, cette expression doit figurer sur la plaque métallique et le numéro officiel de la barge de poussage doit être indiqué.

Les indications demandées doivent être gravées ou poinçonnées en caractères bien lisibles d'au moins 6 mm de hauteur.

La plaque métallique doit avoir au moins 60 mm de hauteur et 120 mm de longueur ; elle doit être fixée à demeure à un endroit bien lisible, vers l'arrière de la barge, côté tribord.

La concordance entre les indications portées sur la plaque, à l'exception de la lettre R, et celles du certificat de visite de la barge doit être confirmée par une Commission de visite dont le poinçon sera appliqué sur la plaque.

Les documents visés au chiffre 1, lettres a), e) et f), ci-dessus doivent être conservés par le propriétaire de la barge.

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

4. *L'article 1.13, chiffre 1, est rédigé comme suit :*

"1. Il est interdit de se servir des signaux de la voie navigable (bouées, flotteurs, balises, radeaux avertisseurs avec signaux de la voie navigable etc.) pour s'amarrer ou se déhaler, d'endommager ces signaux ou de les rendre impropres à leur destination."

5. *L'article 1.25 ci-après est inséré après l'article 1.24 :*

"Article 1.25

Prescriptions, autorisations et approbations

Les prescriptions, autorisations et approbations peuvent être assorties de restrictions et de conditions par l'autorité compétente."

6. *L'article 2.01 est modifié comme suit :*

a) *Le chiffre 1 est rédigé comme suit :*

"1. Tout bâtiment, à l'exception des menues embarcations et des navires de mer, doit porter sur sa coque ou sur des planches ou des plaques fixées à demeure les marques d'identification suivantes :

a) son nom qui peut être également une devise.

Le nom sera porté des deux côtés du bâtiment et, sauf pour les barges de poussage, il devra, en outre, être apposé de façon à être visible de l'arrière. Si, dans une formation à couple ou un convoi poussé, une ou plusieurs inscriptions du nom du bâtiment propulseur sont masquées, le nom doit être répété sur des panneaux placés de façon à être bien visibles dans les directions où les inscriptions sont masquées ;

A défaut de nom pour le bâtiment, on indiquera soit le nom de l'organisation à laquelle le bâtiment appartient (ou son abréviation habituelle), suivi, le cas échéant, d'un numéro,

soit le numéro d'immatriculation suivi, pour indiquer le pays où se trouve le port d'attache ou le lieu d'immatriculation, de la lettre ou du groupe de lettres prévu pour ce pays à l'annexe 1 du présent règlement ;

- b) son port d'attache ou son lieu d'immatriculation.
Le nom du port d'attache ou du lieu d'immatriculation sera porté soit sur les deux côtés du bâtiment soit sur son arrière et sera suivi de la lettre ou du groupe de lettres indiquant le pays où se trouve ce port d'attache ou ce lieu d'immatriculation ;
- c) son numéro européen unique d'identification des bateaux, qui se compose de huit chiffres arabes, les trois premiers chiffres servant à identifier le pays et le bureau où ce numéro européen unique d'identification des bateaux a été attribué. Cette marque d'identification n'est obligatoire que pour les bâtiments auxquels a été attribué un numéro européen unique d'identification des bateaux ;
- d) son numéro officiel, qui se compose de sept chiffres arabes, éventuellement suivi d'une lettre en caractère minuscule, les deux premiers chiffres servant à identifier le pays et le bureau où ce numéro officiel a été attribué. Cette marque d'identification n'est obligatoire que pour les bâtiments auxquels a été attribué un numéro officiel qui n'a pas encore été converti en numéro européen unique d'identification des bateaux."

Le numéro européen unique d'identification des bateaux et le numéro officiel seront apposés dans les conditions prescrites à la lettre a) ci-dessus.

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

- "3. Les marques d'identification mentionnées aux chiffres 1 et 2 seront apposées en caractères latins, bien lisibles et indélébiles. La hauteur des caractères sera d'au moins 20 cm pour le nom et le numéro européen unique d'identification des bateaux et d'au moins 15 cm pour les autres marques.

La largeur des caractères et l'épaisseur des traits seront proportionnelles à la hauteur. Les caractères seront de couleur claire sur fond sombre ou de couleur sombre sur fond clair."

7. *L'article 9.07 est modifié comme suit :*

a) *L'article 9.07, chiffre 2, est rédigé comme suit :*

"2. Geisenheim – Rhens

Entre Geisenheim (p.k. 524,00 et Rhens (p.k. 582,00) il est interdit de pratiquer la planche à voile."

b) *L'ancien chiffre 2 devient le chiffre 3*

c) *L'ancien chiffre 3 devient le chiffre 4*

d) *L'ancien chiffre 4 devient le chiffre 5*

e) *L'ancien chiffre 5 devient le chiffre 6*

f) *L'ancien chiffre 6 est rédigé comme suit et devient le nouveau chiffre 7 ci-après :*

"7. A l'exception du chiffre 2 et du chiffre 5, lettre b), les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux menues embarcations."

8. *L'article 9.12 est rédigé comme suit :*

"Article 9.12

Boven-Rijn et Waal

1. Les bâtiments, matériels flottants et établissements flottants ne sont en principe pas autorisés à stationner sur le Boven-Rijn et le Waal entre le p.k. 857,77 et le p.k. 952,50, y compris les ports de stationnement nocturne et plans d'eau avoisinants qui relèvent de l'autorité nationale. Sur le secteur frontalier compris entre le p.k. 857,77 et le p.k. 865,50, cette interdiction est applicable entre la rive droite et l'axe du fleuve.
2. Par dérogation au chiffre 1 ci-dessus, le stationnement est autorisé sur les voies navigables susmentionnées, les sections voisines et dans les ports aux endroits désignés à cet effet.
3. A titre exceptionnel, l'autorité compétente peut également autoriser le stationnement dans des endroits non désignés à cet effet."

9. *L'article 9.13 est rédigé comme suit :*

"Article 9.13

Pannerdensch kanaal, Neder-Rijn et Lek

1. Les bâtiments, matériels flottants et établissements flottants ne sont en principe pas autorisés à stationner sur le Pannerdensch Kanaal, le Neder-Rijn et le Lek entre le p.k. 867,46 et le p.k. 989,20, y compris les plans d'eau avoisinants lorsqu'ils relèvent de l'autorité nationale.
2. Par dérogation au chiffre 1 ci-dessus, le stationnement est autorisé sur les voies navigables susmentionnées, sur les sections voisines et dans les ports aux endroits désignés à cet effet.
3. A titre exceptionnel, l'autorité compétente peut également autoriser le stationnement dans des endroits non désignés à cet effet."

10. L'article 10.01 est modifié comme suit :

a) Dans le tableau du chiffre 3, l'indication relative à Bâle est rédigée comme suit :

"Bâle (p.k. 166,64)

Bâle – Ecluses de Kembs

7,00

Bâle-Rheinhalle

8,20"

b) Le chiffre 4 est rédigé comme suit :

"4. Les autorités compétentes peuvent toutefois autoriser des bâtiments isolés et des convois à naviguer sur le secteur compris entre Bâle et les écluses de Kembs jusqu'à une hauteur d'eau de 8,50 m à l'échelle de Bâle-Rheinhalle lorsque la hauteur d'eau est restée globalement supérieure à 8,20 m durant plus de trois jours consécutifs et si les prévisions permettent de conclure à un maintien de la hauteur d'eau au-dessus de cette marque durant les deux jours suivants."

11. L'article 12.01, chiffre 1, est rédigé comme suit :

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 européen unique d'identification des bateaux ou 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 :
 - le 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."

12. L'article 14.02, chiffre 5, est rédigé comme suit :

"5. La largeur des aires de stationnement indiquée sur des panneaux apposés sur la rive n'est valable que pour des hauteurs d'eau supérieures à 7,00 m à l'échelle de Bâle-Rheinhalle."

13. L'article 14.11 est rédigé comme suit :

"Article 14.11

Ports de stationnement nocturne Boven-Rijn et Waal

1. Dans les ports de stationnement nocturne de Lobith (p.k. 863,40), IJzendoorn (p.k. 907,80) et Haaften (p.k. 936,00), à moins d'une autorisation de l'autorité compétente, il est interdit :
 - a) de charger ou de décharger des bâtiments ;
 - b) de déposer des marchandises ou d'autres objets sur la rive ou sur un débarcadère ;
 - c) de dégazer des citernes ;
 - d) d'embarquer ou de débarquer des passagers ;
 - e) d'entrer avec des engins ou installations flottants ;
 - f) d'entrer avec des bâtiments astreints à arborer la signalisation visée à l'article 3.14, chiffres 2 et 3 ;
 - g) de stationner durant plus de trois jours consécutifs ;
 - h) de stationner de nouveau au cours des douze heures suivant la fin de la période visée à la lettre g) ;
 - i) d'accoster avec l'arrière vers la rive ;
 - j) d'accoster aux débarcadères avec des convois d'une longueur supérieure à 135 m.
2. Le conducteur doit communiquer immédiatement au poste de trafic Nijmegen (port de stationnement nocturne Lobith) ou de Tiel (port de stationnement nocturne IJzendoorn et Haaften) l'aire de stationnement choisie dans les ports de stationnement nocturne ainsi que son départ de ces ports.
3. L'autorité compétente peut donner des instructions complémentaires ou dérogatoires aux dispositions du présent article."

14. Les articles 14.12 et 14.13 sont supprimés.

**PROTOCOLE 22
(2001-I-16)**

Standard

**Système de visualisation électronique de cartes et d'informations pour la navigation intérieure
(Standard ECDIS intérieur) - Edition 2.0**

1. La CCNR a adopté au printemps 2001 le standard relatif aux systèmes de visualisation électronique de cartes pour la navigation intérieure (Inland Electronic Navigational Charts – Inland ENC) et d'informations connexes. Une première révision du standard est intervenue sur la base du document du 16 octobre 2003 apportant des précisions, corrections et compléments pour l'édition 1.02. Ce système de visualisation électronique pour l'information des conducteurs (mode information) ainsi que pour l'assistance à la navigation (mode navigation - superposition à l'écran d'une image radar et d'une carte électronique) est désormais utilisé à bord de nombreux bateaux de la navigation intérieure en Europe.
2. L'adaptation permanente du standard élaboré à l'époque par le groupe européen d'experts ECDIS Intérieur est assurée par ce même groupe. Parallèlement a été établi un groupe international d'harmonisation des CEN intérieures (IEHG) chargé notamment de l'harmonisation des spécifications de produit du standard à l'échelle mondiale.
3. Le standard fait l'objet d'évolutions permanentes. Les modifications qui en résultent peuvent être déterminantes pour la sécurité de la navigation. Pour la navigation sur le Rhin, de telles modifications devraient être autorisées exclusivement par les organes compétents de la CCNR. Il conviendrait d'utiliser autant que possible les compétences pour ces modifications au groupe de travail RIS de la CCNR, étant donné que, d'une part, ce groupe de travail possède la maîtrise du sujet nécessaire pour de telles modifications tout en étant en mesure d'apprécier les possibles conséquences sur la sécurité de la navigation et que, d'autre part, la fréquence de ses réunions permet d'apporter les modifications dans des délais rapprochés. Afin d'optimiser les travaux, d'autres modifications peuvent toutefois être confiées au groupe d'experts ou au groupe d'harmonisation sous réserve que leurs travaux soient effectués suivant une procédure transparente et ouverte à tous les Etats et qu'ils respectent des règles établies. La procédure doit garantir la préservation de la compatibilité avec l'ECDIS maritime et ne doit nécessiter aucune adaptation des cartes électroniques existantes. Ce dernier point affecterait en effet la sécurité d'investissement des usagers et des fabricants d'applications.
4. Le système électronique de cartographie, de visualisation et d'information (ECDIS) introduit à l'échelle internationale pour la navigation maritime s'appuie sur des standards de l'Organisation Hydrographique Internationale (OHI). L'OHI envisage à présent d'étendre aussi ses travaux et procédures à l'ECDIS Intérieur. Cette décision tient compte de l'importance croissante de l'ECDIS Intérieur et contribue à garantir la compatibilité à long terme entre les systèmes destinés à la navigation maritime et à la navigation intérieure.
5. Pour être utilisée en mode navigation, une carte électronique doit offrir un contenu minimum et doit présenter de manière correcte les conditions réelles qui règnent sur la voie navigable. Par conséquent, chaque carte devrait faire l'objet d'un contrôle de conformité et, le cas échéant, d'une certification par l'autorité chargée de la mise à disposition de cartes de navigation sur les voies navigables ou secteurs navigables relevant de son champ de compétence (autorité compétente). Ceci permettra au conducteur ainsi qu'aux services de police de vérifier aisément la conformité de la carte pour une utilisation en mode navigation.
6. La nouvelle rédaction du standard préparée par le groupe d'experts ECDIS Intérieur tient compte de l'évolution à l'échelle mondiale de l'harmonisation des cartes électroniques destinées à la navigation intérieure, de la prise en compte de ces cartes dans les procédures de l'OHI, de la nécessité d'une certification des cartes utilisées en mode navigation ainsi que d'autres adaptations résultant des enseignements concrets tirés de l'utilisation de l'ECDIS Intérieur au cours des dernières années.

Résolution

La Commission Centrale,

afin de promouvoir encore l'utilisation de cartes électroniques de navigation intérieure, de contribuer à leur harmonisation à l'échelle mondiale, de garantir la sécurité de la navigation lors de leur utilisation et de tenir compte des possibilités d'amélioration constatées lors de leur utilisation à bord des bateaux,

consciente de la nécessité, afin de préserver la sécurité de la navigation rhénane ainsi que les investissements des autorités et de la profession de la navigation, de réserver aux organes compétents de la Commission Centrale le soin d'apporter des modifications au standard, ces organes s'appuyant à cet effet sur les travaux du groupe d'experts européen ECDIS Intérieur et du groupe international d'harmonisation des CEN intérieures (IEHG) et tenant compte des travaux effectués dans le cadre d'autres organisations internationales,

adopte la nouvelle rédaction du standard ECDIS Intérieur annexée à la présente résolution en langue allemande, française, néerlandaise et anglaise,

charge son Comité du Règlement de police de faire assurer par l'intermédiaire du groupe de travail RIS et suivant les procédures décrites dans ses différentes parties pour leur mise à jour, l'adoption à sa propre initiative des modifications - notamment celles appelées par l'évolution de la technique - à apporter au standard.

Annexe : Edition 2.0 du standard ECDIS Intérieur (distribuée séparément).

PROTOCOLE 23

Extension du Standard pour les annonces électroniques en navigation intérieure, introduction des annonces électroniques en navigation rhénane (2003-I-23)

1. La CCNR a adopté au printemps 2003 un standard établissant des règles pour l'échange d'annonces électroniques en navigation intérieure. Le standard élaboré par le groupe international d'experts Electronic Reporting décrit les annonces, informations et codes à utiliser pour les annonces électroniques relatives aux cargaisons des bateaux de la navigation intérieure. Le standard peut faciliter l'échange de données entre les partenaires de la navigation intérieure ainsi qu'entre les partenaires du trafic multimodal concernés par le transport par bateau de la navigation intérieure et peut permettre d'éviter la communication répétée des données aux différentes autorités et/ou aux partenaires commerciaux.
2. Depuis son adoption, des enseignements concrets ont pu être tirés de l'application du standard. Ces enseignements ainsi que les évolutions telles que l'introduction du numéro unique européen d'identification des bateaux ont conduit le groupe d'experts à soumettre des propositions de modifications. Le passage d'ERINOT 1.0 à ERINOT 1.2 constitue à cet égard le point central.
3. L'utilisation de schémas basés sur le langage de programmation XML est de plus en plus répandue pour la transmission d'informations. C'est pourquoi le groupe d'experts a élaboré un schéma pour les annonces électroniques en navigation intérieure qui complétera le standard.
4. Outre l'échange d'annonces relatives à la cargaison, la communication d'autres informations concernant par exemple les personnes à bord, les données des documents de cargaison ou les données visant à prévenir les dangers externes pour le trafic suscitent également de l'intérêt.
5. Conformément à l'article 12.01 du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin, certains bâtiments sont soumis sur le Rhin à une obligation d'annonce à laquelle il peut être satisfait par voie électronique. La CCNR a étendu cette obligation d'annonce au cours des dernières années. Afin de permettre un traitement sûr et efficace de ce nombre élevé d'annonces dans les postes de trafic, il apparaît nécessaire d'exiger à l'avenir une transmission électronique des annonces prescrites, notamment pour les bateaux transportant un grand nombre de conteneurs. Ceci concerne à la fois la communication d'annonces entre les bateaux et le poste de trafic et la transmission des annonces entre les postes de trafic.

Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du Règlement de police et se référant à sa résolution 2003-I-23,

dans le but de faciliter encore et d'étendre à l'avenir l'échange électronique de données entre les partenaires de la navigation intérieure par l'application de prescriptions uniformes,

prend acte de la mise à jour du standard pour les annonces électroniques en navigation intérieure effectuée par le Comité du Règlement de police conformément à son mandat,

charge son Comité du Règlement de police

- par l'intermédiaire du groupe de travail RIS en coopération avec le groupe international d'experts existant d'élaborer des propositions relatives à l'extension du standard à des annonces supplémentaires relatives à la cargaison, aux personnes à bord et à d'autres domaines,
- par l'intermédiaire du Groupe de travail du Règlement de police avec la participation de la profession de la navigation, d'élaborer d'ici la session plénière du printemps 2007 des propositions visant à prescrire par le règlement, progressivement et en tenant compte des équipements disponibles à bord des bateaux concernés et dans les postes de trafic, la transmission électronique suivant ce standard des annonces prescrites par le Règlement de Police pour la Navigation du Rhin.

PROTOCOLE 24

**Règlement de visite – Prorogation de prescriptions de caractère temporaire
conformément à l'article 1.06
(Articles 1.02, chiffre 2, 7.02, chiffre 3, 8.03, chiffre 4 et 5, 11.05, chiffre 5, 11.07, chiffre 5, et
annexe B, chiffre 36)**

Résolution

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

- a) Article 1.02, chiffre 2 – Champ d'application
(adoptée par la résolution 2003-II-25)
- b) Article 7.02, chiffre 3 – Timonerie, vue dégagée
(adoptée par la résolution 2003-II-24)
- c) Article 8.03, chiffres 4 et 5 – Dispositifs de propulsion
(adoptée par la résolution 2003-II-25)
- d) Article 11.05, chiffre 5 - Accès des postes de travail
(adoptée par la résolution 2003-II-25)
- e) Article 11.07, chiffre 5 – Dispositifs de montée
(adoptée par la résolution 2003-II-25)
- f) Annexe B, chiffre 36 - Mention des organes de fermeture
(adoptée par la résolution 2003-II-24)

Ces prescriptions seront en vigueur du 1^{er} avril 2007 au 31 mars 2010.

PROTOCOLE 25

**Amendements au Règlement de Visite par des prescriptions de caractère temporaire
conformément à l'article 1.06
(Articles 1.01, 6.02, 6.03, 6.07, 6.09, 7.04, 7.05, 8.02, 8.05 à 8.10, 9.15, 10.01, 12.02, 15.01, 15.03,
15.06, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22bis.05, 22ter.03, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06,
annexe B)**

Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du Règlement de visite,

en vue de l'harmonisation des prescriptions du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin et de celles de la directive communautaire établissant les prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure qui entrera en vigueur prochainement et afin de prendre en compte les enseignements tirés de l'application pratique ainsi que le progrès technique,

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

adopte les amendements aux articles 1.01, 6.02, 6.03, 6.07, 6.09, 7.04, 7.05, 8.02, 8.05 à 8.10, 9.15, 10.01, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22bis.05, 22ter.03, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, annexe B, annexés à la présente résolution.

Les amendements figurant à l'annexe seront en vigueur du 1^{er} avril 2007 au 31 mars 2010. Les prescriptions de caractère temporaire relatives aux dispositions figurant à l'annexe et qui seront encore en vigueur seront abrogées à cette date.

Annexe

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

a) *L'indication relative à l'article 7.05 est rédigée comme suit :*

"7.05 Feux de signalisation, signaux lumineux et sonores"

b) *Les indications relatives aux articles 8.06 et 8.07 sont rédigées comme suit :*

"8.06 Citernes à huile de graissage, tuyauteries et accessoires

8.07 Citernes pour les huiles utilisées dans les systèmes de transmission de puissance, les systèmes de commande et d'entraînement et de chauffage, tuyauteries et accessoires"

c) *Le titre de l'article 8.06 devient le titre de l'article 8.08.*

d) *Le titre de l'article 8.07 devient le titre de l'article 8.09.*

e) *Le titre de l'article 8.08 devient le titre de l'article 8.10.*

2. *L'article 1.01, chiffres 83bis et 83ter est rédigé comme suit :*

"83bis. Feux de signalisation : périodes de lumière de fanaux de signalisation de bâtiments ;

83ter. Signaux lumineux : périodes de lumière destinées à renforcer des signaux visuels ou sonores ;"

3. *L'article 6.02, chiffre 1, est rédigé comme suit :*

"1. Si l'appareil à gouverner est pourvu d'une commande motorisée, une deuxième installation de commande indépendante ou une commande à main doivent être disponibles. En cas de défaillance ou de dérangement de l'installation de commande de l'appareil à gouverner, la seconde installation de commande indépendante ou la commande à main doit pouvoir être mise en service en l'espace de 5 secondes."

4. *L'article 6.03 est rédigé comme suit :*

"Article 6.03

Installation de commande hydraulique de l'appareil à gouverner

1. Aucun appareil utilisateur ne peut être raccordé à l'installation de commande hydraulique de l'appareil à gouverner.
2. Les réservoirs hydrauliques doivent être équipés d'un dispositif d'alarme de niveau surveillant l'abaissement du niveau d'huile au-dessous du niveau de remplissage le plus bas permettant un fonctionnement sûr.
3. Les dimensions, la construction et la disposition des canalisations doivent exclure autant que possible leur détérioration par des actions mécaniques ou par le feu.
4. Les tuyaux flexibles
 - a) ne sont admis que lorsque leur utilisation est indispensable pour l'amortissement de vibrations ou pour la liberté de mouvement des éléments constitutifs,
 - b) doivent être conçus pour une pression au moins égale à la pression maximale de service,
 - c) doivent être remplacés au plus tard tous les huit ans.
5. Les vérins, pompes et moteurs hydrauliques ainsi que les moteurs électriques doivent être contrôlés et si nécessaire remis en état au minimum tous les huit ans par une société spécialisée."

5. *L'article 6.07, chiffre 2, est modifié comme suit :*

a) *La partie introductive de la phrase est rédigée comme suit :*

"Une alerte optique et acoustique doit être présente au poste de gouverne pour les situations suivantes :"

b) *La lettre a) est rédigée comme suit :*

"a) abaissement du niveau d'huile des réservoirs hydrauliques au sens de l'article 6.03, chiffre 2 et de la pression de service du système hydraulique ;"

6. L'article 6.09 est rédigé comme suit :

"Article 6.09

Réception et contrôles périodiques

1. La conformité de montage de l'installation de gouverne doit être contrôlée par une Commission de visite. A cet effet, celle-ci peut demander les documents suivants :
 - a) description de l'installation de gouverne ;
 - b) plans et informations des installations de commande de l'appareil à gouverner et du dispositif de conduite ;
 - c) données relatives à l'appareil à gouverner ;
 - d) schéma de l'installation électrique ;
 - e) description du régulateur de vitesse de giration ;
 - f) notice d'utilisation et d'entretien de l'installation.
2. Le fonctionnement de l'ensemble de l'installation de gouverne doit être vérifié par un essai de navigation. Pour les régulateurs de vitesse de giration, il doit être vérifié qu'une route déterminée peut être maintenue avec certitude et que des courbes peuvent être parcourues de manière sûre.
3. Les installations de gouverne motorisées doivent être contrôlées par un expert
 - a) avant la première mise en service,
 - b) après une panne,
 - c) après toute modification ou réparation ;
 - d) régulièrement et au minimum tous les trois ans.
4. Le contrôle doit comprendre au minimum :
 - a) la vérification de la conformité aux plans agréés et, en cas de contrôles périodiques, d'éventuelles modifications apportées à l'installation de gouverne ;
 - b) le fonctionnement de l'installation de gouverne dans toutes les conditions d'utilisations possibles ;
 - c) le contrôle visuel et contrôle de l'étanchéité des différentes parties hydrauliques de l'installation, notamment des soupapes, tuyauteries, conduites hydrauliques, cylindres, pompes et filtres ;
 - d) le contrôle visuel des parties électriques de l'installation, notamment des relais, moteurs électriques et dispositifs de sécurité ;
 - e) le contrôle des installations optiques et acoustiques de surveillance.
5. L'expert qui a effectué le contrôle établit et signe une attestation relative à la vérification, avec mention de la date du contrôle."

7. *L'article 7.04 est modifié comme suit :*

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

"3. La direction de la poussée exercée sur le bateau par le dispositif de propulsion et la fréquence de rotation des hélices ou des machines de propulsion doivent être indiquées."

b) *Le chiffre 9 est rédigé comme suit :*

"9. Dans le cas d'installations à hélice orientable, à jet d'eau, à propulseurs cycloïdaux et de boteurs actifs, des dispositifs équivalents sont admis pour les dispositifs de commande, d'indication et de contrôle.

Les exigences visées aux chiffres 1 à 8 sont applicables par analogie compte tenu des caractéristiques particulières et de l'agencement choisi des organes de gouverne et de propulsion susmentionnés. Par analogie au chiffre 2, la commande de chaque installation doit être assurée au moyen d'un levier se déplaçant selon un arc de cercle situé dans un plan vertical sensiblement parallèle au sens de la poussée de l'installation. Pour chaque installation, la direction de la poussée agissant sur le bateau doit être clairement indiquée par la position du levier.

Dans la mesure où des installations à hélices orientables ou des installations à propulseurs cycloïdaux ne sont pas commandées au moyen de leviers, la Commission de visite peut accorder des dérogations aux prescriptions du chiffre 2. Toute dérogation doit être indiquée au n° 52 du certificat de visite."

8. *L'article 7.05 est modifié comme suit :*

a) *Le titre est rédigé comme suit :*

"Feux de signalisation, signaux lumineux et sonores"

b) *Le chiffre 1 est rédigé comme suit :*

"1. Les signaux lumineux doivent satisfaire aux Prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navigation du Rhin."

9. *L'article 8.02 est modifié comme suit :*

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

"4. Les joints des tuyauteries servant au transport du combustible, des huiles de graissages et des huiles utilisées dans les systèmes de transmission de puissance, les systèmes de commande et d'entraînement et les systèmes de chauffage doivent, là où cela est nécessaire, être munis d'écrans ou d'autres dispositifs de protection appropriés pour éviter que ces liquides ne coulent ou ne soient projetés sur des surfaces chaudes, dans des prises d'air des machines ou autres sources d'inflammation. Le nombre de joints dans ces circuits de tuyauteries doit être réduit au minimum."

b) *Les chiffres 5 et 6 suivants sont ajoutés :*

- "5. Les tuyauteries externes d'alimentation en combustible à haute pression des moteurs Diesel situées entre les pompes à combustible à haute pression et les injecteurs de combustible doivent être pourvues d'un système de gainage capable de contenir le combustible en cas de défaillance des tuyauteries à haute pression. Le système de gainage doit comporter un moyen permettant de récupérer les fuites et des dispositifs doivent être prévus pour déclencher une alarme en cas de défaillance d'une tuyauterie de combustible, ces dispositifs d'alarmes n'étant toutefois pas requis pour les moteurs qui n'ont pas plus de deux cylindres. Les moteurs de treuils et de cabestans installés sur des ponts découverts ne sont pas obligés d'être pourvus d'un système de gainage.
6. L'isolation d'éléments des machines doit être conforme à l'article 3.04, chiffre 3, alinéa 2."

10. *L'article 8.05 est modifié comme suit :*

a) *Le chiffre 1 est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

- "1. Les combustibles liquides doivent être emmagasinés dans des citernes en acier ou, si le mode de construction du bateau l'exige, en un matériau équivalent du point de vue de la résistance au feu, faisant partie de la coque ou solidement fixées à celle-ci. Cette prescription ne s'applique pas aux citernes incorporées d'usine dans des appareils auxiliaires et d'une capacité égale ou inférieure à 12 l. Les citernes à combustibles ne doivent pas avoir de surface de séparation commune avec des réservoirs à eau potable."

b) *Le chiffre 2 est rédigé comme suit :*

- "2. Les citernes à combustible ainsi que leurs tuyauteries et autres accessoires doivent être disposés et aménagés de telle sorte que ni combustible ni vapeur de combustible ne puissent parvenir accidentellement à l'intérieur du bateau. Les soupapes des citernes servant au prélèvement du combustible ou à l'évacuation de l'eau doivent être à fermeture automatique."

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

- "4. Les citernes à combustible et leurs robinetteries ne doivent pas être disposées au-dessus des moteurs ou des tuyaux d'échappement."

d) *Le chiffre 6, alinéa 1, est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

"6. Les tuyaux de remplissage des citernes à combustible doivent avoir leurs orifices sur le pont, exception faite toutefois pour les citernes de consommation journalière. Les tuyaux de remplissage doivent être munis d'un embout de raccordement conforme à la norme européenne EN 12 827 : 1999. Les citernes à combustible doivent être munies d'un tuyau d'aération qui aboutit à l'air libre au-dessus du pont et qui est disposé de telle façon qu'aucune entrée d'eau ne soit possible. La section de ce tuyau doit être au moins égale à 1,25 fois la section du tuyau de remplissage."

e) *Le chiffre 6, alinéa 2, est rédigé comme suit :*

"Lorsque des citernes à combustible sont reliées entre elles, la section du tuyau de liaison doit être au moins égale à 1,25 fois la section du tuyau de remplissage."

f) *Le chiffre 7 est rédigé comme suit :*

"7. Les tuyauteries pour la distribution de combustibles doivent être pourvues, à la sortie des citernes, d'un dispositif de fermeture manœuvrable depuis le pont. Cette prescription ne s'applique pas aux citernes montées directement sur le moteur."

g) *Le chiffre 8 est rédigé comme suit (ne concerne que la version française):*

"8. Les tuyauteries à combustibles, leurs raccordements, joints et robinetteries doivent être réalisés en matériaux résistant aux contraintes mécaniques, chimiques et thermiques auxquelles ils sont susceptibles d'être exposés. Les tuyauteries à combustibles ne doivent pas être exposées à une influence nuisible de la chaleur et doivent pouvoir être contrôlées sur toute leur longueur."

h) *Le chiffre 9 est rédigé comme suit :*

"9. Les citernes à combustible doivent être pourvues d'un dispositif de jaugeage approprié de la citerne. Le dispositif de jaugeage doit être lisible jusqu'au niveau de remplissage maximum. Les tubes de contrôle doivent être protégés efficacement contre les chocs, munis d'un dispositif de fermeture automatique à leur partie inférieure et raccordés à leur partie supérieure aux citernes au-dessus du niveau maximal de remplissage. Le matériau des tubes de contrôle ne doit pas se déformer aux températures ambiantes normales. Les extrémités de tuyaux de sonde ne doivent pas se trouver dans les logements. Les tuyaux de sonde qui aboutissent dans une salle des machines ou une salle de chauffe doivent être munis à leur extrémité de dispositifs d'obturation à fermeture automatique."

i) *Le chiffre 10 est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

"10.a) Les citernes à combustible à bord doivent être équipées d'installations techniques appropriées empêchant l'écoulement du combustible lors de l'avitaillement, qui doivent être indiquées au n° 52 du certificat de visite.

b) La présence des dispositifs visés à la lettre a) et au chiffre 11 n'est pas requise lorsque l'avitaillement en combustible est assuré par des stations d'avitaillement possédant leurs propres installations techniques empêchant l'écoulement de combustible à bord pendant l'avitaillement."

j) *Le chiffre 11 est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

"11. Lorsque les citernes à combustible sont équipées d'un dispositif d'arrêt automatique, les capteurs doivent interrompre le remplissage dès que la citerne est remplie à 97 % ; ces dispositifs doivent être de type à sécurité intégrée ("failsafe").

Lorsque le capteur actionne un contact électrique, qui sous la forme d'un signal binaire peut interrompre la boucle fournie et alimentée par la station d'avitaillement, ce signal doit pouvoir être transmis à la station d'avitaillement au moyen d'une prise mâle d'un dispositif de couplage étanche conforme à la norme internationale CEI 60309-1 : 1999 pour courant continu de 40 à 50 V, de couleur blanche, position du nez de détrompage 10 h."

k) *Le chiffre 12 est rédigé comme suit :*

"12. Les citernes à combustible doivent être pourvues d'ouvertures à fermeture étanche destinées à permettre le nettoyage et l'inspection."

11. *L'article 8.06 est rédigé comme suit :*

"Article 8.06

Citernes à huile de graissage, tuyauteries et accessoires

1. L'huile de graissage doit être emmagasinée dans des citernes en acier ou, si le mode de construction du bateau l'exige, en un matériau équivalent du point de vue de la résistance au feu, faisant partie de la coque ou solidement fixées à celle-ci. Cette prescription ne s'applique pas aux citernes d'une capacité ne dépassant pas 25 litres. Les citernes à huile de graissage ne doivent pas avoir de surface de séparation commune avec des réservoirs d'eau potable.
2. Les citernes à huile de graissage ainsi que leurs tuyauteries et autres accessoires doivent être disposés et aménagés de telle sorte que ni huile de graissage ni vapeur d'huile de graissage ne puissent parvenir accidentellement à l'intérieur du bateau.

3. Les citernes à huile de graissage ne peuvent pas se trouver en avant de la cloison d'abordage.
4. Les citernes à huile de graissage et leurs robinetteries ne doivent pas être disposées directement au-dessus des moteurs ou des tuyaux d'échappement.
5. Les orifices de remplissage des citernes à huile de graissage doivent être distinctement marqués.
6. Les tuyauteries à huile de graissage, leurs raccordements, joints et robinetteries doivent être réalisés en matériaux résistant aux contraintes mécaniques, chimiques et thermiques auxquelles ils sont susceptibles d'être exposés. Les tuyauteries ne doivent pas être exposées à une influence nuisible de la chaleur et doivent pouvoir être contrôlées sur toute leur longueur.
7. Les citernes à huile de graissage doivent être pourvues d'un dispositif de jaugeage approprié. Le dispositif de jaugeage doit être lisible jusqu'au niveau de remplissage maximum. Les tubes de contrôle doivent être protégés efficacement contre les chocs, munis d'un dispositif à fermeture automatique à leur partie inférieure et raccordés à leur partie supérieure aux citernes au-dessus du niveau maximal de remplissage. Le matériau des tubes de contrôle ne doit pas se déformer aux températures ambiantes normales. Les extrémités de tuyaux de sonde ne doivent pas se trouver dans les logements. Les tuyaux de sonde qui aboutissent dans une salle des machines ou une salle de chauffe doivent être munis à leur extrémité de dispositifs d'obturation à fermeture automatique."

12. *L'article 8.07 est rédigé comme suit :*

"Article 8.07

*Citernes pour les huiles utilisées dans les systèmes de transmission de puissance,
les systèmes de commande et d'entraînement et les systèmes de chauffage,
tuyauteries et accessoires*

1. Les huiles utilisées dans les systèmes de transmission de puissance, les systèmes de commande et d'entraînement et les systèmes de chauffage doivent être emmagasinées dans des citernes en acier ou, si le mode de construction du bateau l'exige, en un matériau équivalent du point de vue de la résistance au feu, faisant partie de la coque ou solidement fixées à celle-ci. Cette prescription ne s'applique pas aux citernes d'une capacité ne dépassant pas 25 litres. Les citernes visées à la phrase 1 ci-dessus ne doivent pas avoir de surface commune avec des réservoirs à eau potable.
2. Les citernes visées au chiffre 1 ci-dessus ainsi que leurs tuyauteries et autres accessoires doivent être disposés et aménagés de telle sorte que ni lesdites huiles ni les vapeurs desdites huiles ne puissent parvenir accidentellement à l'intérieur du bateau.
3. Les citernes visées au chiffre 1 ci-dessus ne peuvent pas se trouver en avant de la cloison d'abordage.

4. Les citernes visées au chiffre 1 ci-dessus et leurs robinetteries ne doivent pas être disposées directement au-dessus des moteurs ou des tuyaux d'échappement.
5. Les orifices de remplissage des citernes visées au chiffre 1 ci-dessus doivent être distinctement marqués.
6. Les tuyauteries pour les huiles visées au chiffre 1 ci-dessus, leurs raccordements, joints et robinetteries doivent être réalisés en matériaux résistant aux contraintes mécaniques, chimiques et thermiques auxquelles ils sont susceptibles d'être exposés. Les tuyauteries ne doivent pas être exposées à une influence nuisible de la chaleur et doivent pouvoir être contrôlées sur toute leur longueur.
7. Les citernes visées au chiffre 1 ci-dessus doivent être pourvues d'un dispositif de jaugeage approprié de la citerne. Le dispositif de jaugeage doit être lisible jusqu'au niveau de remplissage maximum. Les tubes de contrôle doivent être protégés efficacement contre les chocs, munis d'un dispositif à fermeture automatique à leur partie inférieure et raccordés à leur partie supérieure aux citernes au-dessus du niveau maximal de remplissage. Le matériau des tubes de contrôle ne doit pas se déformer aux températures ambiantes normales. Les extrémités de tuyaux de sonde ne doivent pas se trouver dans les logements. Les tuyaux de sonde qui aboutissent dans une salle des machines ou une salle de chauffe doivent être munis à leur extrémité de dispositifs d'obturation à fermeture automatique."

13. *L'article 8.06 devient l'article 8.08.*

14. *L'article 8.08, chiffre 3, est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

"3. Le débit minimum Q_1 de la première pompe d'assèchement est calculé par la formule

$$Q_1 = 0,1 \cdot d_1^2 \quad [\text{l/min}]$$

d_1 est calculé par la formule

$$d_1 = 1,5 \cdot \sqrt{L(B+H)} + 25 \quad [\text{mm}]$$

Le débit minimum Q_2 de la seconde pompe d'assèchement est calculé par la formule

$$Q_2 = 0,1 \cdot d_2^2 \quad [\text{l/min}]$$

d_2 est calculé par la formule

$$d_2 = 2 \cdot \sqrt{l(B+H)} + 25 \quad [\text{mm}]$$

Toutefois, la valeur d_2 peut être prise non supérieure à la valeur d_1 .

Pour déterminer Q_2 on prendra pour l la longueur du compartiment étanche le plus long.

Dans ces formules,

- l la longueur du compartiment étanche correspondant, en [m] ;
- d_1 le diamètre intérieur calculé du tuyau d'assèchement, en [mm] ;
- d_2 le diamètre intérieur calculé du branchement d'assèchement, en [mm]."

15. *L'article 8.07 devient l'article 8.09.*

16. *L'article 8.08 devient l'article 8.10.*

17. *L'article 8.10, chiffre 3, est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

"3. Le bruit produit par le bateau en stationnement, à l'exclusion des opérations de transbordement, à une distance latérale de 25 m du bordé, ne doit pas dépasser 65 dB(A)."

18. *L'article 9.15 est modifié comme suit :*

a) Le chiffre 9 est rédigé comme suit :

"9. Les extrémités et les connexions de tous les conducteurs doivent être fabriquées de manière à conserver les propriétés initiales du câble sur les plans électrique et mécanique et du point de vue de la non-propagation de la flamme et, si nécessaire, de l'aptitude à résister au feu. Le nombre des jonctions de câbles doit être réduit au minimum."

b) Le chiffre 9 devient le chiffre 10.

19. *L'article 10.01, chiffre 3, phrases 1 et 2 est rédigé comme suit :*

"3. Les bateaux de marchandises visés au chiffre 1 d'une longueur inférieure ou égale à 86 m doivent être équipés d'ancre de poupe dont la masse totale est égale à 25 % de la masse P calculée conformément à ce chiffre.

Les bateaux de marchandises et à passagers dont la longueur maximale est supérieure à 86 m doivent être équipés d'ancre de poupe dont la masse totale est égale à 50 % de la masse P calculée conformément au chiffre 1 ou au chiffre 2."

20. *L'article 12.02, chiffre 4, phrase 3, est rédigé comme suit :*

"La 1^{ère} phrase n'est pas obligatoire pour les locaux qui ont une sortie donnant directement sur le pont ou sur un couloir comptant comme voie de repli à condition que ce couloir ait deux sorties éloignées l'une de l'autre et donnant sur bâbord et sur tribord."

21. L'article 15.01, chiffre 1, lettre c), est rédigé comme suit :

"c) article 8.08, chiffre 2, phrase 2, et chiffre 7 ;"

22. L'article 15.03, chiffre 3, lettre c), est rédigé comme suit (ne concerne que les versions allemande et française) :

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

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

où :

h_{\max} le bras de levier maximal ;

φ l'angle de gîte ;

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

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

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

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

23. L'article 15.06, chiffre 5, lettre a), est rédigé comme suit :

"a) La largeur libre doit être d'au moins 0,80 m. Lorsqu'ils conduisent à des locaux prévus pour plus de 80 passagers, ils doivent satisfaire aux exigences du chiffre 3, lettres d) et e), relatives à la largeur des issues donnant accès aux couloirs de communication."

24. L'article 16.02 est modifié comme suit :

a) Le chiffre 1, lettre b) est rédigé comme suit :

"b) les articles 8.08, chiffres 2 à 8, 10.02 et 10.05, chiffre 1."

b) Le chiffre 2, lettre b), est rédigé comme suit :

"b) Par dérogation à l'article 8.08, chiffre 1, les compartiments à double fond d'accès difficile ne doivent être épuisables que lorsque leur volume excède 5 % du déplacement d'eau de la barge de navire au plus grand enfoncement autorisé."

25. *L'article 17.02, chiffre 3, lettres a) et b), est modifié comme suit :*

- "a) par dérogation à l'article 8.08, chiffre 2, 2^{ème} phrase, il doit y avoir une pompe motorisée au lieu d'une pompe à main ;
- b) par dérogation à l'article 8.10, chiffre 3 : dans le cas d'un engin flottant immobile, le bruit peut excéder 65 dB(A) dans un périmètre de 25 m du bordé lors du fonctionnement des appareils ;"

26. *L'article 17.04, chiffre 1, est modifié comme suit :*

- "1. Aux fins du présent chapitre et par dérogation à l'article 1.01, la distance de sécurité résiduelle est la plus petite distance verticale entre le niveau de l'eau et le point le plus bas de l'engin flottant au-dessous duquel celui-ci n'est plus étanche compte tenu de l'assiette et de la gîte résultant de l'action des moments visés à l'article 17.07, chiffre 4."

27. *L'article 17.05, chiffre 1, est modifié comme suit :*

- "1. Aux fins du présent chapitre et par dérogation à l'article 1.01, le franc-bord résiduel est la plus petite distance verticale entre la surface du plan d'eau et l'arête du pont compte tenu de l'assiette et de la gîte résultant de l'action des moments visés à l'article 17.07, chiffre 4."

28. *L'article 18.03, chiffre 2, lettre a), est modifié comme suit :*

- "a) article 8.08, chiffres 2 à 8, si un équipage n'est pas prescrit ;"

29. *L'article 20.01, chiffre 5, lettre d), est modifié comme suit :*

- "d) au chapitre 8
l'article 8.03, chiffre 3, pour les navires de mer, lorsqu'un dispositif d'arrêt automatique peut être mis hors service depuis la timonerie ; l'article 8.05, chiffre 13, l'article 8.08, chiffre 10, l'article 8.09, chiffres 1 et 2, et l'article 8.10.

Un plombage des organes de fermeture prescrit à l'article 8.08, chiffre 10, est considéré comme étant équivalent à une obturation des organes de fermeture du système d'assèchement par lesquels l'eau huileuse peut être pompée hors du bateau. La ou les clés nécessaires doivent être conservées en un point central portant un marquage correspondant.

Un système de contrôle et de surveillance pour le rejet d'huile conforme à la Règle 16 de MARPOL 73/78 est considéré comme équivalent à un plombage des organes de fermeture prescrit à l'article 8.08, chiffre 10. La présence du système de contrôle et de surveillance doit être attestée par un certificat international relatif à la prévention de la pollution par hydrocarbures selon MARPOL 73/78.

S'il ressort de l'attestation IOPP visée au chiffre 3 ou de l'attestation nationale délivrée par l'Etat d'appartenance visée au chiffre 4 que le bateau est équipé de réservoirs de collecte permettant de garder à bord la totalité de l'eau huileuse et des résidus huileux, l'article 8.09, chiffre 2 doit être considéré comme étant observé ;"

30. *L'article 21.02 est modifié comme suit :*

a) *Le chiffre 1, lettre e), est rédigé comme suit :*

"e) au chapitre 8 :

article 8.01, chiffres 1 et 2, article 8.02, chiffres 1 et 2, article 8.03, chiffres 1 et 3, article 8.04, article 8.05, chiffres 1 à 10 et 13, article 8.06, article 8.07, article 8.08, chiffres 1, 2, 5, 7, 10, article 8.09, chiffre 1, article 8.10 ;"

b) *Le chiffre 2, lettre c), est rédigé comme suit :*

"c) article 8.01, chiffre 2, article 8.02, chiffre 1, article 8.03, chiffre 3, article 8.05, chiffre 5, article 8.08, chiffre 2, article 8.10 ;"

31. *L'article 22bis.05 est modifié comme suit :*

a) *Le chiffre 1, lettre c), est rédigé comme suit :*

"c) avoir un système d'assèchement fixé à demeure conforme à l'article 8.08 ;"

b) *Le chiffre 3, lettre e), est rédigé comme suit :*

"e) justifier au n° 52 du certificat de visite d'une mention attestant leur conformité aux exigences fixées aux lettres a) à d) ci-dessus ;"

32. *L'article 22ter.03, chiffre 1, lettre b), est rédigé comme suit :*

"b) Article 8.08, chiffre 2, 2^{ème} phrase ;"

33. *L'article 24.01 est modifié comme suit :*

a) *Le titre est rédigé comme suit :*

"Application des dispositions transitoires aux bâtiments déjà en service"

b) *Le chiffre 1 est rédigé comme suit :*

"1. Les dispositions des articles 24.02 à 24.04 ne s'appliquent qu'aux bâtiments qui, au moment de l'entrée en vigueur du présent Règlement, sont munis d'un certificat de visite valable établi sur la base du Règlement de visite des bateaux du Rhin valable jusqu'au 31 décembre 1994 ou qui étaient en cours de construction ou de transformation au 31 décembre 1994."

c) *Le chiffre 2 est supprimé en raison de l'expiration du délai.*

d) *Le chiffre 3 devient chiffre 2.*

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

a) L'indication ad article 6.02, chiffre 1, est rédigée comme suit :

"6.02 ch. 1	Présence de réservoirs hydrauliques séparés	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
	Doublement du tiroir de manœuvre pour les installations de commande hydrauliques	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2020
	Système de canalisations séparé pour la deuxième installation de commande en cas d'installations de commande hydrauliques	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2020"

b) L'indication ad article 6.03, chiffre 2, n'est pas applicable.

c) L'indication ad article 6.07, chiffre 2, est rédigée comme suit :

"6.07 lettre a ch. 2,	Alarme de niveau des réservoirs hydrauliques et de la pression de service	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010"
-----------------------	---	---

d) L'indication ad article 7.04, chiffre 3, est insérée comme suit :

"ch. 3	Affichage	si la timonerie n'est pas conçue pour une seule personne : N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010"
--------	-----------	--

e) Les indications ad article 7.04, chiffre 9, phrases 3 et 4, sont rédigées comme suit :

"ch. 9 3 ^{ème} phrase	Commande au moyen d'un levier	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010
4 ^{ème} phrase	Indication de la direction de la force de propulsion	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010"

f) L'indication ad article 8.02, chiffre 4, est rédigée comme suit :

"ch. 4	Gainage des tuyaux de raccordement	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2025"
--------	------------------------------------	---

g) L'indication ad article 8.02, chiffre 5, est insérée comme suit :

"ch. 5	Systèmes de tuyaux à fourreau	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2025"
--------	-------------------------------	---

h) L'indication ad article 8.02, chiffre 4, devient l'indication ad article 8.02, chiffre 6.

i) *L'indication ad article 8.03, chiffre 4, est rédigée comme suit :*

"ch. 4	Affichage et arrêt de la réduction automatique du régime	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010"
--------	--	---

j) *L'indication ad article 8.05, chiffre 4, est rédigée comme suit :*

"ch. 4	Aucune citerne à combustible ni robinetterie au-dessus des moteurs ou des tuyaux d'échappement	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010. Il doit être garanti d'ici cette date que le combustible qui s'écoule peut être évacué sans danger par des récipients de collecte ou des égouttoirs."
--------	--	---

k) *L'indication ad article 8.05, chiffre 9, phrase 1 (ne concerne que la version allemande) :*

l) *L'indication ad article 8.06 est rédigée comme suit :*

"8.06	Citernes à huile de graissage, tuyauteries et accessoires	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2045"
-------	---	---

m) *L'indication ad article 8.07 est rédigée comme suit :*

"8.07	Citernes pour les huiles destinées à être employées dans les systèmes de transmission de puissance, les systèmes de commande, d'entraînement et de chauffage, tuyauteries et accessoires	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2045"
-------	--	---

n) *L'indication ad article 8.08, chiffre 8, est insérée comme suit :*

"8.08 ch. 8	Interdiction de simples organes de fermeture en tant que liaison des cellules de ballastage au système d'assèchement lorsqu'il s'agit de cales aménagées pour le ballastage	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010"
-------------	---	---

o) *L'indication ad article 8.07, chiffre 2 devient l'indication ad article 8.09, chiffre 2.*

p) *L'indication ad article 8.08, chiffre 3 devient l'indication ad article 8.10, chiffre 3.*

q) *L'indication ad article 9.15, chiffre 9 devient l'indication ad article 9.15, chiffre 10.*

r) *L'indication ad article 11.05, chiffres 2 et 3 est rédigée comme suit :*

"ch. 2 et 3	Portes ainsi qu'entrées, sorties et couloirs présentant une différence de hauteur supérieure à 0,50 m.	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite"
-------------	--	---

s) *L'indication ad article 11.07, chiffres 2 et 3, est rédigée comme suit :*

"ch. 2 et 3		N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite"
-------------	--	---

t) *L'indication ad article 15.01, chiffre 1, lettre c) est rédigée comme suit :*

"15.01 ch. 1, lettre c	Non application de l'article 8.08, chiffre 2, 2 ^{ème} phrase	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2007"
------------------------	---	---

u) *L'indication ad article 15.09, chiffre 4 est rédigée comme suit :*

"ch. 4	Nature des moyens de sauvetage	Pour les bateaux à passagers équipés avant le 1.1.2006 de moyens de sauvetage collectifs appropriés, ceux-ci sont pris en compte en remplacement des moyens de sauvetage individuels. Pour les bateaux à passagers équipés de moyens de sauvetage collectifs conformes à l'article 15.09, chiffre 6, avant le 1.1.2006, ceux-ci sont pris en compte en remplacement des moyens de sauvetage individuels jusqu'au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010."
--------	--------------------------------	--

v) *L'indication ad article 15.11, chiffre 3, est rédigée comme suit :*

"ch. 3	Dans les locaux, à l'exception de la salle des machines et des locaux à provisions, les traitements de surface, revêtements de pont et objets utilisés visés à la phrase 2 doivent être difficilement inflammables	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015"
--------	--	---

w) *L'indication ad article 20.01 est rédigée comme suit :*

"20.01	Articles 7.01, chiffre 2, 8.05, chiffre 13 et 8.10	Les articles 7.01, ch. 2 ; 8.05, ch. 13, et 8.10 sont applicables aux navires de mer qui ne sont pas destinés au transport de matières visées à l'ADNR et dont la quille a été posée avant le 1.10.1987, uniquement dans les cas N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015."
--------	--	---

35. *Le tableau ad article 24.03, chiffre 1, est modifié comme suit :*

a) *L'indication ad article 8.06, chiffres 3 et 4 devient l'indication ad article 8.08, chiffres 3 et 4.*

b) *L'indication ad article 8.08, chiffre 2 devient l'indication ad article 8.10, chiffre 2.*

36. Le tableau ad article 24.06, chiffre 5, est modifié comme suit :

a) Les indications ad chapitres 6 et 7 sont insérées comme suit :

		"CHAPITRE 6		
6.02	ch. 1	Doublement du tiroir de manœuvre pour les installations de commande hydrauliques	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2020	1.4.2007
		Système de canalisations séparé pour la deuxième installation de commande en cas d'installations de commande hydrauliques	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2020	1.4.2007
6.07	ch. 2, lettre a	Alarme de niveau des réservoirs hydrauliques et de la pression de service	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010	1.4.2007
		CHAPITRE 7		
7.04	ch. 3	Affichage	si la timonerie n'est pas conçue pour une seule personne : N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010"	1.4.2007
	"ch. 9 3 ^{ème} phrase	Commande au moyen d'un levier	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010	1.4.2007
	4 ^{ème} phrase	Interdiction de l'indication de la direction du jet de propulsion	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010"	1.4.2007"

b) L'indication ad article 8.02, chiffre 4, est rédigée comme suit :

"8.02	ch. 4	Gainage des tuyaux de raccordement	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2025	1.4.2007"
-------	-------	------------------------------------	--	-----------

c) L'indication ad article 8.02, chiffre 5, est insérée comme suit :

"ch. 5		Systèmes de tuyaux à fourreau	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2025	1.4.2007"
--------	--	-------------------------------	--	-----------

d) L'indication ad article 8.02, chiffre 4 devient l'indication ad article 8.02, chiffre 6.

e) L'indication ad article 8.03, chiffre 4, est rédigée comme suit :

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

f) L'indication ad article 8.05, chiffre 9, phrase 1, est rédigée comme suit :

"8.05	ch. 9 1 ^{ère} phrase	Dispositifs de jaugeage lisibles jusqu'au maximum de remplissage	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010	1.4.1999"
-------	----------------------------------	--	--	-----------

g) *L'indication ad article 8.06 est insérée comme suit :*

"8.06	Citernes à huile de graissage, tuyauteries et accessoires	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2045	1.4.2007"
-------	---	--	-----------

h) *L'indication ad article 8.07 est insérée comme suit :*

"8.07	Citernes pour les huiles destinées à être employées dans les systèmes de transmission de puissance, les systèmes de commande, d'entraînement et de chauffage, tuyauteries et accessoires	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2045	1.4.2007"
-------	--	--	-----------

i) *L'indication ad article 15.01, chiffre 1, lettre c), est rédigée comme suit :*

"15.01 ch. 1, lettre c	Non application de l'article 8.08, chiffre 2, 2 ^{ème} phrase	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite	1.1.2006"
------------------------	---	--	-----------

j) *L'indication ad article 15.08, chiffre 6, est rédigée comme suit :*

"ch. 6	Système d'assèchement installé à demeure conforme à l'article 8.08, chiffre 4	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015	1.1.2006"
--------	---	--	-----------

k) *L'indication ad article 15.09, chiffre 4 est rédigée comme suit :*

"ch. 4	Nature des moyens de sauvetage	Pour les bateaux à passagers équipés avant le 1.1.2006 de moyens de sauvetage collectifs appropriés, ceux-ci sont pris en compte en remplacement des moyens de sauvetage individuels. Pour les bateaux à passagers équipés de moyens de sauvetage collectifs conformes à l'article 15.09, chiffre 6, avant le 1.1.2006, ceux-ci sont pris en compte en remplacement des moyens de sauvetage individuels jusqu'au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010.	1.1.2006"
--------	--------------------------------	---	-----------

l) *L'indication ad article 15.11, chiffre 3, est rédigée comme suit :*

"ch. 3	Dans les locaux, à l'exception de la salle des machines et des locaux à provisions, les traitements de surface, revêtements de pont et objets utilisés visés à la phrase 2 doivent être difficilement inflammables	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015	1.1.2006"
--------	--	--	-----------

37. A l'annexe B, les chiffres 42 à 44, est rédigé comme suit :

"42	<p>Autres gréements Ligne de jet Passerelle selon l'article 10.02, chiffre 2 d) *)/ selon l'article 15.06, chiffre 12*), longueur m Gaffe Nombre de trousse de secours Paire de jumelles Pancarte relative au sauvetage en cas de noyade Projecteur pouvant être commandé depuis le poste de gouverne Nombre de récipients résistants au feu Escalier-échelle d'embarquement *)</p>	<p>Liaison phonique Installation de radiotéléphonie Grues</p>	<p>bilatérale alternative *) bilatérale simultanée/téléphone *) liaison interne d'exploitation par radiotéléphonie *) réseau bateau--bateau réseau informations nautiques réseau bateau--autorité portuaire conf. à l'article 11.12 chiffre 9*) autres grues avec une charge utile jusqu'à 2000 kg *)</p>
43.	<p>Installations de lutte contre l'incendie Nombre d'extincteurs portatifs, pompes à incendie, prises d'eau, installations fixes dans les locaux d'habitation etc. installations fixes dans les salles des machines etc. La pompe d'assèchement motorisée remplace une pompe à incendie</p>	<p>Non / Nombre*) Non / Nombre*) Oui/Non*)</p>	
44.	<p>Moyens de sauvetage Nombre de bouées de sauvetage, dont avec lumière, avec ligne flottante*) Un gilet de sauvetage pour chaque personne se trouvant habituellement à bord / conf. à la norme EN 395 : 1998 ou EN 396 : 1998 *) Un canot avec un jeu d'avirons, une amarre, une écope / conf. à la norme EN 1914 : 1997 *) Plate-forme ou installation conf. à l'article 15.15, chiffre 5 ou chiffre 6 *) Nombre, type et emplacement(s) de/des installation(s) de débarquement conf. à l'article 15.09, chiffre 3 Nombre de moyens de sauvetage individuels pour le personnel de bord, dont conf. à l'article 10.05, ch. 2 *) Nombre de moyens de sauvetage individuels pour les passagers *) Moyens de sauvetage collectifs correspondant à moyens de sauvetage individuels *) Deux appareils respiratoires, deux lots d'équipement, nombre de masques de repli *) Dossier de sécurité et plan du bateau affichés aux emplacements suivants :</p>		

*) Biffer les mentions inutiles"

PROTOCOLE 26

Introduction du numéro européen unique d'identification des bateaux - Amendements au Règlement de Visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (Articles 2.17, 2.18, 24.08, annexes A, B, C, D, E, F, H, J, K, L)

Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du Règlement de visite,

afin de prendre en compte l'introduction du numéro européen unique d'identification des bateaux et en vue de l'harmonisation des prescriptions du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin et de celles de la directive communautaire établissant les prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure qui entrera en vigueur prochainement,

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

adopte les amendements aux articles 2.17, 2.18, 24.08, annexes A, B, C, D, E, F, H, J, K, L, annexés à la présente résolution.

Les amendements figurant à l'annexe seront en vigueur du 1^{er} avril 2007 au 31 mars 2010.

Annexe

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

a) *L'indication à l'article 2.18 est rédigée comme suit :*

"2.18 Numéro européen unique d'identification des bateaux"

2. *L'article 2.17 est rédigé comme suit :*

"Article 2.17

Registre des certificats de visite

1. Les Commissions de visite attribuent un numéro d'ordre aux certificats qu'elles délivrent. Elles tiennent un registre de tous les certificats qu'elles délivrent, conformément à l'Annexe C.
2. Les Commissions de visite conservent un original ou une copie de tous les certificats qu'elles ont délivrés. Elles y portent toutes les mentions et modifications, ainsi que les annulations et remplacements des certificats et actualisent le registre visé au chiffre 1 en conséquence.
3. Pour permettre aux autorités compétentes des Etats riverains du Rhin et de la Belgique, des Etats membres de l'Union européenne et, dans la mesure où une protection équivalente des données est assurée, aux autorités compétentes d'Etats tiers, d'exécuter des mesures administratives dans le domaine de la navigation, il leur est accordé un droit de consultation du registre visé à l'annexe C sur la base d'arrangements administratifs.

3. *L'article 2.18 est rédigé comme suit :*

"Article 2.18

Numéro européen unique d'identification des bateaux

1. Le numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) (ci-après dénommé numéro européen d'identification) se compose de huit chiffres arabes conformément à l'annexe L.
2. La Commission de visite qui délivre le certificat de visite à un bâtiment appose sur ce certificat de visite le numéro européen d'identification. Si le bâtiment ne possède pas encore de numéro européen d'identification au moment de la délivrance du certificat de visite, ce numéro est attribué au bâtiment par l'autorité compétente de l'Etat dans lequel se trouve son lieu d'immatriculation ou son port d'attache.

Lorsque le numéro européen d'identification ne peut être attribué à un bâtiment dans l'Etat où il est immatriculé ou dans lequel se trouve son port d'attache, le numéro européen d'identification à apposer sur le certificat de visite est attribué par l'autorité compétente de l'Etat dans lequel se trouve la Commission de visite qui lui délivre ce certificat.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux navires de mer.

3. Un seul numéro européen d'identification peut être attribué à un bâtiment. Chaque numéro européen d'identification n'est attribué qu'une seule fois et demeure rattaché au bâtiment durant toute l'existence de celui-ci.
4. Il incombe au propriétaire du bâtiment, ou à son représentant, de demander à l'autorité compétente l'attribution du numéro européen d'identification. Il lui incombe également de faire apposer sur le bâtiment, conformément aux dispositions de l'article 2.01, chiffre 1, lettre c), du Règlement de police pour la navigation du Rhin, le numéro européen d'identification inscrit dans le certificat de visite.
5. Les Etats riverains du Rhin et la Belgique informent le secrétariat de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin des noms des autorités compétentes pour l'attribution de numéros européens d'identification. Le Secrétariat de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin tient un registre de ces autorités.
6. Chaque autorité visée au chiffre (5) ci-dessus prend les dispositions nécessaires pour informer toutes les autres autorités compétentes pour l'attribution de numéros européens d'identification de toute nouvelle attribution par elle de numéro européen d'identification et pour communiquer à ces autorités les données nécessaires pour l'identification du bâtiment."

4. *L'article 24.08 ci-après est ajouté au chapitre 24 :*

Article 24.08

Dispositions transitoires relatives à l'article 2.18

1. Les numéros officiels attribués avant le 1^{er} avril 2007 sont convertis en numéros européens uniques d'identification des bateaux à partir du 1^{er} avril 2007 par l'ajout du chiffre "0" au début de l'ancien numéro officiel.
2. Le numéro européen unique d'identification des bateaux est inscrit dans le certificat de visite et dans le registre visé à l'annexe C au plus tard au renouvellement du certificat de visite intervenant après le 31 mars 2007.

5. *L'annexe A, est modifiée comme suit :*

a) *Le chiffre 5 est rédigé comme suit :*

"5 Numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel :" "

b) *Le chiffre 20, lettre b) est rédigé comme suit :*

"b)*) Document d'attribution du numéro européen unique d'identification des bateaux ou du numéro officiel,"

6. *L'annexe B, est modifiée comme suit :*

a) *Troisième alinéa, les remarques sur la page 1, est rédigé comme suit :*

"Le propriétaire du bâtiment, ou son représentant, doit porter tout changement de nom ou de propriété du bâtiment, tout rejaugage ainsi que tout changement de numéro d'immatriculation ou de port d'attache à la connaissance d'une Commission de visite et doit lui faire parvenir le certificat de visite en vue de sa modification."

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

"3. Numéro européen unique d'identification des bateaux "

c) *Le chiffre 12 est rédigé comme suit :*

"
12. Le n° du certificat de visite (1), le numéro européen unique d'identification des bateaux (2), le n° d'immatriculation (3) et le n° de jaugeage (4) sont apposés avec les signes correspondants aux emplacements suivants du bâtiment
1
2
3
4
"

7. *L'annexe C, page de gauche, colonne n° 3, est rédigée comme suit :*

"Numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel"

8. *L'annexe D, est modifiée comme suit :*

a) *Le modèle 1, chiffre 3, est rédigé comme suit :*

"3. Numéro européen unique d'identification des bateaux"

b) *Le modèle 2, chiffre 3, est rédigé comme suit :*

"3. Numéro européen unique d'identification des bateaux"

9. *L'annexe E, premier alinéa est rédigée comme suit :*

"Le présent livre de bord comprend 200 pages numérotées de 1 à 200. Les mentions dans le présent livre devront être portées à l'encre de manière lisible (par exemple en lettres d'imprimerie).

Nom du bateau : Numéro européen unique d'identification des bateaux
ou numéro officiel :"

10. L'annexe F, est rédigée comme suit :

a) La page 9 est rédigée comme suit :

"Temps de navigation à bord, nom du bateau/Dienstzeit an Bord, Schiffsname/Diensttijd aan boord, scheepsnaam: UNTERWALDEN

Numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel du bateau /einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer / uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepsnummer: 7000281

Type de bateau/Schiffsart/Scheepstype: TMS

Pavillon/Flagge/Vlag: CH

Longueur du bateau en/Schiffslänge in/Scheepslengte in **m**^{*)}, nombre de passagers/Anzahl Fahrgäste/aantal passagiers^{*)} 105 m

Propriétaire (nom, adresse)/Eigner (Name, Anschrift)/Naam en adres van de eigenaar: _____

TSAG, Hauptstrasse 55, CH-4127 Riehen, Basel-Stadt

Prise de fonction du titulaire en tant que/Dienstantritt des Inhabers als/Houder in dienst getreden als: Steuermann

Prise de fonction le (date)/Dienstantritt am (Datum)/Aanvang diensttijd (datum): 22.10.1995

Jusqu'au (Date)/Dienstende am (Datum)/Einde diensttijd (datum): 22.11.1996

Conducteur (nom, adresse)/Schiffsführer (Name/Anschrift)/Schipper (Naam en adres): _____

K. Huber, Rheinstrasse 55, D-76497 Wintersdorf

Lieu, date et signature du conducteur/Ort, Datum und Unterschrift des Schiffsführers/Plaats, datum en handtekening van de schipper: Rotterdam, 20.11.1996

K. Huber

Temps de navigation à bord, nom du bateau/Dienstzeit an Bord, Schiffsname/Diensttijd aan boord, scheepsnaam: _____

Numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel du bateau /einheitliche europäische Schiffsnummer oder amtliche Schiffsnummer / uniek Europees scheepsidentificatienummer of officieel scheepsnummer: _____

Type de bateau/Schiffsart/Scheepstype: _____

Pavillon/Flagge/Vlag: _____

Longueur du bateau en/Schiffslänge in/Scheepslengte in **m**^{*)}, nombre de passagers/Anzahl Fahrgäste/aantal passagiers^{*)} _____

Propriétaire (nom, adresse)/Eigner (Name, Anschrift)/Naam en adres van de eigenaar: _____

Prise de fonction du titulaire en tant que/Dienstantritt des Inhabers als/Houder in dienst getreden als: _____

Prise de fonction le (date)/Dienstantritt am (Datum)/Aanvang diensttijd (datum): _____

Jusqu'au (Date)/Dienstende am (Datum)/Einde diensttijd (datum): _____

Conducteur (nom, adresse)/Schiffsführer (Name/Anschrift)/Schipper (Naam en adres): _____

Lieu, date et signature du conducteur/Ort, Datum und Unterschrift des Schiffsführers/Plaats, datum en handtekening van de schipper: _____

A-00735"

*) rayer la mention inutile/nichtzuttreffendes streichen/doorhalen wat niet van toepassing is

11. *L'annexe H, est modifiée comme suit :*

a) *Partie A, chiffre 2, est rédigée comme suit :*

"2. Identification du bateau

Le numéro européen unique d'identification des bateaux ou le numéro officiel du bateau doit être inscrit de manière indélébile et pouvoir être lu sur le support de données."

b) *Partie B, chiffre 6, 2^{ème} alinéa, est rédigée comme suit :*

"L'attestation doit comporter les données suivantes au moins :

- nom, adresse et signe caractéristique de la firme agréée ayant effectué ou supervisé l'installation ;
- nom, adresse et numéro de téléphone de l'autorité compétente qui a agréé la firme ;
- numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel du bateau ;
- type et numéro de série du tachygraphe ;
- date de l'essai de fonctionnement."

12. *L'annexe J, Partie VIII, appendice I, première ligne après le titre, est rédigée comme suit :*

"Nom du bateau : Numéro européen unique
d'identification des bateaux:"

13. *Dans le tableau de l'annexe K, la colonne n° 1 est rédigée comme suit :*

"Nom, numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel du bateau"

14. L'annexe L est insérée comme suit :

"Annexe L

Structure du numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI)

A	A	A	x	x	x	x	x
Code de l'autorité compétente qui attribue le numéro européen d'identification			Numéro de série				

AAA : code à trois chiffres de l'autorité compétente conformément à la liste ci-dessous

xxxxx: numéro d'ordre à cinq chiffres

Intervalles de nombres attribués pour leurs codes aux autorités compétentes

- 001 – 019 France
- 020 – 039 Pays Bas
- 040 – 059 Allemagne
- 060 – 069 Belgique
- 070 – 079 Suisse
- 080 – 099 réservé aux bâtiments d'Etats non signataires de la Convention révisée pour la navigation du Rhin et auxquels un certificat de visite pour le Rhin a été délivré avant le 1^{er} avril 2007.
- 100 – 119 Norvège
- 120 – 139 Danemark
- 140 – 159 Royaume-Uni
- 160 – 169 Islande
- 170 – 179 Irlande
- 180 – 189 Portugal
- 190 – 199 réservé
- 200 – 219 Luxembourg
- 220 – 239 Finlande
- 240 – 259 Pologne
- 260 – 269 Estonie
- 270 – 279 Lituanie
- 280 – 289 Lettonie
- 290 – 299 réservé
- 300 – 309 Autriche
- 310 – 319 Liechtenstein
- 320 – 329 République tchèque
- 330 – 339 Slovaquie
- 340 – 349 réservé
- 350 – 359 Croatie
- 360 – 369 Serbie
- 370 – 379 Bosnie-Herzégovine

380 – 399	Hongrie
400 – 419	Fédération de Russie
420 – 439	Ukraine
440 – 449	Biélorussie
450 – 459	République de Moldavie
460 – 469	Roumanie
470 – 479	Bulgarie
480 – 489	Géorgie
490 – 499	réservé
500 – 519	Turquie
520 – 539	Grèce
540 – 549	Chypre
550 – 559	Albanie
560 – 569	Ancienne République yougoslave de Macédoine
570 – 579	Slovénie
580 – 589	Monténégro
590 – 599	réservé
600 – 619	Italie
620 – 639	Espagne
640 – 649	Andorre
650 – 659	Malte
660 – 669	Monaco
670 – 679	Saint-Marin
680 – 699	réservé
700 – 719	Suède
720 – 739	Canada
740 – 759	Etats-Unis d'Amérique
760 – 769	Israël
770 – 799	réservé
800 – 809	Azerbaïdjan
810 – 819	Kazakhstan
820 – 829	Kirghizistan
830 – 839	Tadjikistan
840 – 849	Turkménistan
850 – 859	Ouzbékistan
860 – 869	Iran
870 – 999	réservé

Les numéros officiels attribués avant le 1^{er} avril 2007 sont convertis en numéro européen unique d'identification des bateaux par l'ajout d'un "0" en tant que premier chiffre à partir du 1^{er} avril 2007.

PROTOCOLE 27

**Amendements définitifs au Règlement de visite des bateaux du Rhin
(Articles 1.01, chiffre 20a, chiffre 83, 1.02, chiffre 2, 3.04, chiffre 3, 5.02, chiffre 1, 5.06, titre et chiffre 3, 10.02, chiffre 2a, 10.03bis, titre, chiffres 1 et 10, 10.03ter, titre, chiffres 1, 4, 5 et 13, 10.03quater, 11.02, chiffre 5, 11.05, chiffre 5, 11.07, chiffre 5, 21.02, chiffre 2d, 22ter.01 à 22ter.12, 24.02, chiffre 2, 24.06, chiffre 5, Annexes A, B, D, J, Partie I)**

Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du Règlement de visite,

I

en vue de l'adoption définitive de prescriptions de caractère temporaire au sens de l'article 1.06 du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin dont l'application concrète a fait ses preuves,

adopte de manière définitive les prescriptions de caractère temporaire au sens de l'article 1.06 figurant à l'annexe 1 à la présente résolution.

Ces amendements entreront en vigueur le 1^{er} octobre 2007. Les prescriptions de caractère temporaire relatives aux dispositions figurant dans l'annexe et qui seront encore en vigueur seront abrogées à cette date.

II

adopte les corrections figurant à l'annexe 2 à effectuer dans le texte du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin

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

Annexe 1

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

a) *L'indication relative à l'article 5.06 est rédigée comme suit :*

"5.06 Vitesse (en marche avant)"

b) *L'indication relative à l'article 10.03bis est rédigée comme suit :*

"10.03bis Installations d'extinction d'incendie fixées à demeure pour la protection des logements, timoneries et locaux à passagers"

c) *L'indication relative à l'article 10.03ter est rédigée comme suit :*

"10.03ter Installations d'extinction d'incendie fixées à demeure pour la protection des salles des machines, salles de chauffe et chambres des pompes"

d) *L'indication relative à l'article 10.03quater est insérée comme suit :*

"10.03quater Installations d'extinction d'incendie fixées à demeure pour la protection des objets"

e) *L'indication relative à l'article 11.01 est rédigée comme suit :*

"11.01 Généralités"

f) *Les indications relatives au chapitre 22ter sont insérées comme suit :*

"Chapitre 22ter	Dispositions particulières applicables aux bateaux rapides
22ter.01	Généralités
22ter.02	Application de la Partie I
22ter.03	Application de la Partie II
22ter.04	Sièges et ceintures de sécurité
22ter.05	Franc-bord
22ter.06	Portance, stabilité et compartimentation
22ter.07	Timonerie
22ter.08	Équipement supplémentaire
22ter.09	Secteurs fermés
22ter.10	Sorties et voies d'évacuation
22ter.11	Protection et lutte contre l'incendie
22ter.12	Prescriptions transitoires"

2. *L'article 1.01 est modifié comme suit :*

a) *Le chiffre 20bis, est rédigé comme suit :*

"20bis. "bateau rapide" un bâtiment motorisé pouvant atteindre une vitesse supérieure à 40 km/h par rapport à l'eau."

b) *Le chiffre 83 est rédigé comme suit :*

"1. "première cote" la première cote est affectée à un bateau dont

- la coque, y compris l'appareil à gouverner et l'équipement de manœuvre ainsi que les ancres et les chaînons d'ancre, est conforme aux règles établies par une société de classification agréée et a été construite et éprouvée sous son contrôle ;
- l'appareil de propulsion ainsi que les machines auxiliaires, l'équipement mécanique et électrique, nécessaires aux services à bord, ont été fabriqués et éprouvés conformément aux règles de la société de classification et ont été installés sous son contrôle ; l'unité dans son ensemble aura subi avec succès un essai après installation."

3. *L'article 1.02, chiffre 2, est rédigé comme suit :*

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

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

4. *L'article 3.04, chiffre 3, est rédigé comme suit :*

"3. Les cloisons, les plafonds et les portes des salles des machines, des chaudières et soutes doivent être fabriqués en acier ou en un matériau équivalent non inflammable.

Les isolations dans les salles des machines doivent être protégées contre la pénétration d'huile et de vapeurs d'huile.

Toutes les ouvertures dans les cloisons, plafonds et portes des salles des machines, de chaudières ou des soutes doivent pouvoir être fermées de l'extérieur. Les organes de fermeture doivent être fabriqués en acier ou en un matériau équivalent non inflammable."

5. *L'article 5.02, chiffre 1, est rédigé comme suit :*

"1. La navigabilité et la manœuvrabilité doivent être vérifiées par des essais de navigation. Il y a lieu de contrôler en particulier :

- la vitesse (en marche avant) (article 5.06) ;
- la capacité d'arrêt (article 5.07) ;
- la capacité de naviguer en marche arrière (article 5.08) ;
- la capacité d'éviter (article 5.09) ;
- la capacité de virer (article 5.10)."

6. *L'article 5.06 est modifié comme suit :*

a) *Le titre est rédigé comme suit :*

"Vitesse (en marche avant)"

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

"3. La Commission de visite contrôle si le bâtiment à l'état lège est en mesure de dépasser une vitesse de 40 km/h par rapport à l'eau. Si c'est le cas, la mention suivante doit être portée au n° 52 au certificat de visite :

Le bâtiment est en mesure de dépasser une vitesse de 40 km/h par rapport à l'eau."

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

"a) câbles d'amarrage :

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

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

Deuxième câble : $2/3$ du premier câble,

Troisième câble : $1/3$ du premier câble.

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

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

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

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

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

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

8. *L'article 10.03bis est modifié comme suit :*

a) *Le titre est rédigé comme suit :*

*"Installations d'extinction d'incendie fixées à demeure
pour la protection des logements, timoneries et locaux à passagers"*

b) *Le chiffre 1 est rédigé comme suit :*

"1. Pour la protection des logements, timoneries et locaux à passagers, seules des installations automatiques appropriées de diffusion d'eau sous pression sont admises en tant qu'installations d'extinction d'incendie fixées à demeure."

c) *Le chiffre 10 est supprimé.*

9. *L'article 10.03ter est modifié comme suit :*

a) *Le titre est rédigé comme suit :*

*"Installations d'extinction d'incendie fixées à demeure pour la protection
des salles des machines, salles de chauffe et chambres des pompes"*

b) *Le chiffre 1 est rédigé comme suit :*

"1. Agents extincteurs

Pour la protection des salles des machines, salles de chauffe et chambres des pompes, seules sont admises les installations d'extinction d'incendie fixées à demeure utilisant les agents extincteurs suivants :

- a) CO₂ (Dioxyde de carbone) ;
- b) HFC 227 ea (Heptafluoropropane) ;
- c) IG-541 (52 % azote, 40 % Argon, 8 % dioxyde de carbone) ;
- d) FK-5-1-12 (Dodecafluoro-2-méthylpentane-3-on).

Les autres agents extincteurs sont uniquement admis sur la base de recommandations de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin."

c) *Le chiffre 4, lettre b), est rédigé comme suit :*

"b) Les buses de distribution doivent être disposées de manière à assurer une répartition régulière de l'agent extincteur. En particulier, l'agent extincteur doit également agir sous le plancher."

d) *Le chiffre 5, lettre e), cc), est rédigé comme suit :*

"cc) le comportement à adopter par l'équipage en cas de déclenchement et lors de l'accès au local à protéger après le déclenchement ou l'envahissement, notamment en ce qui concerne la présence possible de substances toxiques ;"

e) *Le titre du chiffre 11 est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

"11. Installations d'extinction d'incendie fonctionnant avec du HFC-227 ea"

f) *Le titre du chiffre 12 est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

"12. Installations d'extinction d'incendie fonctionnant avec du IG-541"

g) *Le chiffre 13 est rédigé comme suit:*

"13. Installations d'extinction d'incendie fonctionnant avec du FK-5-1-12

Outre les exigences des chiffres 1 à 9, les installations d'extinction d'incendie utilisant le FK-5-1-12 en tant qu'agent extincteur doivent être conformes aux dispositions suivantes :

- a) En présence de plusieurs locaux présentant un volume brut différent, chaque local doit être équipé de sa propre installation d'extinction d'incendie.

- b) Chaque réservoir contenant du FK-5-1-12 placé dans le local à protéger doit être équipé d'un dispositif évitant la surpression. Celui-ci doit assurer sans danger la diffusion du contenu du réservoir dans le local à protéger si ledit réservoir est soumis au feu alors que l'installation d'extinction d'incendie n'a pas été mise en service.
- c) Chaque réservoir doit être équipé d'un dispositif permettant de contrôler la pression du gaz.
- d) Le degré de remplissage des réservoirs ne doit pas dépasser 1,00 kg/l. Pour le volume spécifique du FK-5-1-12 détendu on prendra 0,0719 m³/kg.
- e) Le volume de FK-5-1-12 à introduire dans le local à protéger doit atteindre au minimum 5,5 % du volume brut dudit local. Cette quantité doit être libérée en 10 secondes.
- f) Les réservoirs de FK-5-1-12 doivent être équipés d'un dispositif de surveillance de la pression déclenchant un signal d'alerte acoustique et optique dans la timonerie en cas de perte non conforme d'agent extincteur. En l'absence de timonerie, ce signal d'alerte doit être déclenché à l'extérieur du local à protéger.
- g) Après la diffusion, la concentration dans le local à protéger ne doit pas excéder 10,0 %."

10. Après l'article 10.03ter, est inséré l'article 10.03quater suivant :

"Article 10.03quater

Installations d'extinction d'incendie fixées à demeure pour la protection des objets

Pour la protection des objets les installations d'extinction d'incendie fixées à demeure sont uniquement admises sur la base de recommandations de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin."

11. L'article 11.01 est rédigé comme suit :

"Article 11.01

Généralités

- 1. Les bateaux doivent être construits, aménagés et équipés de manière que les personnes puissent y travailler et utiliser les voies de circulation en toute sécurité.
- 2. Les installations à bord nécessaires au travail et celles qui sont fixées à demeure doivent être aménagées, disposées et protégées de façon à rendre sûres et aisées les manœuvres à bord ainsi que l'entretien. Le cas échéant, les parties mobiles ou sous température élevée doivent être munies de dispositifs de protection."

12. L'article 11.02, chiffre 5, est rédigé comme suit :

- "5. La commission de visite peut exiger que les zones de travail présentant un risque de chute d'une hauteur supérieure à 1 m soient pourvues d'installations et d'équipements appropriés pour assurer la sécurité durant le travail."

13. L'article 11.05, chiffre 5, est rédigé comme suit :

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

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

14. L'article 11.07, chiffre 5, est supprimé.

15. L'article 21.02, chiffre 2, lettre d), est rédigé comme suit :

"d article 10.01, chiffres 2, 3, 6 et 14, article 10.02, chiffre 1, lettres b) et c), chiffre 2, lettres a) et e) à h), article 10.03, chiffre 1, lettres b) et d), chiffres 2 à 6, et article 10.05 ;"

16. Après le chapitre 22bis, est inséré le chapitre 22ter suivant :

"CHAPITRE 22ter

DISPOSITIONS PARTICULIERES APPLICABLES AUX BATEAUX RAPIDES

Article 22ter.01

Généralités

1. Les bateaux rapides ne doivent pas être construits comme des bateaux à cabines.
2. Les installations suivantes sont interdites à bord des bateaux rapides :
 - a) les appareils à mèche visés à l'article 13.02 ;
 - b) les poêles à fioul à brûleur à vaporisation visés aux articles 13.03 et 13.04 ;
 - c) les chauffages à combustibles solides visés à l'article 13.07 ;
 - d) les installations à gaz liquéfié visées au chapitre 14.

Article 22ter.02

Application de la Partie I

1. Outre les dispositions de l'article 2.03, les bateaux rapides doivent être construits sous cote et sous la surveillance d'une société de classification agréée disposant de règles spéciales destinées aux bateaux rapides conformément à ses prescriptions de classification. La classe doit être maintenue.
2. Par dérogation à l'article 2.06, la durée de validité des certificats de visite établis conformément aux dispositions du présent chapitre est de cinq ans au maximum.

Article 22ter.03

Application de la Partie II

1. Sans préjudice du chiffre 2 et de l'article 22ter.02, chiffre 2, s'appliquent aux bateaux rapides les chapitres 3 à 15, à l'exception des dispositions suivantes :
 - a) Article 3.04, chiffre 6, alinéa 2 ;
 - b) Article 8.08, chiffre 2, 2^{ème} phrase ;
 - c) Article 11.02, chiffre 4, phrases 2 et 3 ;
 - d) Article 12.02, chiffre 4, 2^{ème} phrase ;
 - e) Article 15.06, chiffre 3, lettre a, 2^{ème} phrase.
2. Par dérogation à l'article 15.02, chiffre 9, et à l'article 15.15, chiffre 7, toutes les portes de cloisons doivent pouvoir être commandées à distance.
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.
4. Outre les exigences de la partie II, les bateaux rapides doivent satisfaire aux exigences des articles 22ter.04 à 22ter.12.

Article 22ter.04

Sièges et ceintures de sécurité

Des sièges doivent être disponibles pour le nombre maximal admissible de personnes à bord. Les sièges doivent toujours être équipés de ceintures de sécurité. Les ceintures de sécurité sont facultatives en présence d'une protection appropriée contre les impacts ou dans les cas où elles ne sont pas exigées par le Code HSC 2000, chapitre 4, partie 6.

Article 22ter.05

Franc-bord

Par dérogation aux articles 4.02 et 4.03, le franc-bord doit être de 500 mm au minimum.

Article 22ter.06

Portance, stabilité et compartimentation

Pour les bateaux rapides, une preuve suffisante doit être apportée pour

- a) les caractéristiques de portance et de stabilité assurant la sécurité du bâtiment en cours d'exploitation durant la navigation avec déplacement d'eau, à la fois à l'état intact et en cas de voie d'eau,

- b) les caractéristiques de stabilité et systèmes de stabilisation assurant la sécurité du bâtiment en cours d'exploitation durant la phase de portance dynamique et la phase de transition,
- c) les caractéristiques de stabilité durant l'exploitation en phase de portance dynamique et en phase de transition permettant au bâtiment de passer de manière sûre en phase de déplacement d'eau en cas de dysfonctionnement du système.

Article 22ter.07

Timonerie

1. Aménagement

- a) Par dérogation à l'article 7.01, chiffre 1, la timonerie doit être agencée de telle façon que l'homme de barre et un deuxième membre d'équipage puissent en tout temps accomplir leur tâche en cours de route.
- b) La timonerie doit être aménagée de sorte que les personnes mentionnées à la lettre a ci-dessus y disposent d'un poste de travail. Les installations de navigation, de manœuvre, de surveillance et de transmission d'informations ainsi que les autres appareils importants pour le fonctionnement doivent être suffisamment rapprochés les uns des autres pour permettre à un deuxième membre d'équipage de disposer en position assise des informations nécessaires et d'intervenir en fonction des besoins sur les équipements et installations de commande. Les exigences suivantes s'appliquent dans tous les cas :
 - aa) le poste de gouverne de l'homme de barre doit être conçu pour permettre la conduite au radar par une seule personne,
 - bb) le deuxième membre d'équipage doit disposer à son poste de travail de sa propre image radar (slave) et doit être en mesure d'intervenir depuis son poste de travail sur la transmission d'informations et la propulsion du bateau.
- c) Les personnes visées à la lettre a doivent être en mesure de commander les installations visées à la lettre b sans aucune gêne, y compris après le bouclage conforme des ceintures de sécurité.

2. Vue dégagée

- a) Par dérogation à l'article 7.02, chiffre 2, en position assise et quel que soit l'état de chargement, l'angle mort à l'avant de la proue ne doit pas être supérieur à la longueur d'un bâtiment.
- b) Par dérogation à l'article 7.02, chiffre 3, la somme des zones de visibilité latérale non dégagée depuis l'avant jusqu'à 22,5° à l'arrière ne doit pas être supérieure à 20° de chaque côté. Aucune des zones à vue non dégagée ne doit être supérieure à 5°. La zone visible entre deux zones sans vue dégagée ne doit pas être inférieure à 10°.

3. Instruments

Les panneaux d'instruments pour la commande et la surveillance des installations mentionnées à l'article 22b.11 doivent être placés dans la timonerie individuellement et en un emplacement clairement marqué. Ceci s'applique aussi le cas échéant pour les installations destinées à la mise à l'eau de moyens de sauvetage collectifs.

4. Eclairage

Les zones ou parties d'équipement devant être éclairées durant l'exploitation doivent bénéficier d'un éclairage rouge.

5. Fenêtres

Les reflets doivent être évités. Des installations destinées à éviter l'éblouissement par le soleil doivent être disponibles.

6. Matériaux de surface

Les reflets doivent être évités sur les matériaux de surface utilisés dans la timonerie.

Article 22ter.08

Équipement supplémentaire

Les bateaux rapides doivent posséder les équipements suivants :

- a) un appareil radar et un indicateur de vitesse de giration conformes à l'article 7.06, chiffre 1,
- b) des moyens de sauvetage individuels conformes à la norme européenne EN 395 : 1998 pour le nombre maximal des personnes admissibles à bord.

Article 22ter.09

Secteurs fermés

1. Généralités

Les locaux et logements accessibles au public ainsi que leurs équipements doivent être conçus de manière à éviter que des personnes en faisant un usage normal puissent être blessées durant un démarrage ou un arrêt normal, un démarrage ou un arrêt d'urgence ainsi que durant les manœuvres et dans les conditions normales de navigation, notamment en cas de panne ou d'actionnement erroné d'une commande.

2. Communication

- a) aux fins d'information relative aux mesures de sécurité, tous les bateaux à passagers doivent être équipés d'installations optiques et acoustiques visibles et audibles par tous les passagers.

- b) les installations visées à la lettre a) ci-dessus doivent permettre au conducteur de donner des consignes aux passagers.
- c) chaque passager doit disposer à proximité de son siège d'instructions relatives aux situations d'urgence comportant notamment un croquis général du bâtiment sur lequel sont indiqués toutes les sorties, les voies d'évacuation, les équipements de secours ainsi que les moyens de sauvetage et comportant des indications relatives à l'utilisation des gilets de sauvetage.

Article 22ter.10

Sorties et voies d'évacuation

Les voies d'évacuation et de sauvetage doivent satisfaire aux exigences suivantes :

- a) un accès aisé, sûr et rapide du poste de gouverne aux locaux et logements accessibles au public doit être assuré.
- b) les voies d'évacuation menant aux issues de secours doivent être signalées de manière claire et permanente.
- c) toutes les issues cachées doivent être signalées de manière suffisante. Le fonctionnement du mécanisme d'ouverture doit être clairement visible de l'extérieur et de l'intérieur.
- d) les voies d'évacuation et issues de secours doivent être équipées d'un système de guidage de sécurité approprié.
- e) un espace suffisant doit être prévu à côté des issues pour un membre d'équipage.

Article 22ter.11

Protection et lutte contre l'incendie

1. Les couloirs, locaux et logements accessibles au public ainsi que les cuisines et les salles des machines doivent être raccordés à un système avertisseur d'incendie efficace. L'existence d'un incendie ainsi que sa localisation doivent être signalés automatiquement à un endroit occupé en permanence par du personnel du bateau.
2. Les salles des machines doivent être équipées d'une installation d'extinction fixée à demeure conformément à l'article 10.03ter.
3. Les locaux et logements ainsi que leurs voies d'évacuation doivent être équipés d'une installation de diffusion d'eau sous pression conforme à l'article 10.03bis. L'eau utilisée pour l'extinction doit pouvoir être rejetée vers l'extérieur rapidement et directement.

Article 22ter.12

Prescriptions transitoires

Les bateaux rapides au sens de l'article 1.01, chiffre 20bis qui sont en possession d'un certificat de visite en cours de validité au 31 mars 2003 doivent satisfaire aux prescriptions ci-après du présent chapitre :

- a) en cas de renouvellement de la durée de validité du certificat de visite
articles 22ter.01 ; 22ter.04 ; 22ter.08 ; 22ter.09 ; 22ter.10 ; 22ter.11, chiffre 1 ;
- b) le 1^{er} avril 2013
article 22ter.07, chiffres 1, 3, 4, 5 et 6 ;
- c) le 1^{er} janvier 2023
les autres prescriptions."

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

a) L'indication ad article 8.05, chiffre 6, phrases 3 à 5 est rédigée comme suit :

" ch. 6 phrase 3 à phrase 5	Installation et dimensionnement des tuyaux d'aération et des tuyaux de liaison	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010"
-----------------------------------	---	--

18. Le tableau ad article 24.06, chiffre 5, est modifié comme suit :

a) L'indication ad article 22bis05, chiffre 2, est rédigée comme suit :

"22bis.05 ch. 2	Exigences supplémentaires applicables aux bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m souhaitant naviguer en amont de Mannheim	Les prescriptions ne sont pas applicables sur les différents secteurs aux bâtiments en possession pour ces secteurs d'une autorisation spéciale en cours de validité au 30.9.2001 établie par une autorité compétente.	1.10.2001"
--------------------	--	---	------------

b) L'indication ad article 22ter.03, chiffre 3, est rédigée comme suit :

"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"
--------------------	---	---	-----------

19. A l'annexe A, le chiffre 20, est rédigé comme suit :

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

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

.....
.....

A, le
(Lieu) (Date)

.....
(signature du propriétaire ou de son représentant)"

20. A l'annexe B, le chiffre 36, est rédigé comme suit :

"
36. Nombre et emplacement des organes de fermeture visés à l'article 8.06, chiffres 10 et 11
"

- installation de surpression oui/non 1)
dans
 - tuyau de collecte / d'évacuation des gaz conforme à
tuyau de collecte des gaz et installations chauffées oui/non 1)2)
 - conforme aux règles de construction résultant des observations portées
dans la colonne 20 du 3.2, tableau C.
- 9.6 Installations électriques :
- classe de température :
 - groupe d'explosion :
- 9.7 Débit de chargement : m³/h ou
voir instructions de chargement
- 9.8 Masse volumique (densité) admise :
- 9.9 Observations supplémentaires :
-
-
-

1) rayer la mention inutile ou ne pas l'imprimer

2) si les citernes à cargaison ne sont pas toutes du même état : voir page 3"

22. A l'annexe J, Partie I, le chiffre 2.4 est rédigé comme suit :

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

23. A l'annexe J, Partie II, le chiffre 3, 2^{ème} phrase de la note de bas de page relative au titre, est rédigé comme suit :

"Les listes sous forme de tableau sont admissibles."

24. L'annexe J, Partie IV est modifiée comme suit :

a) Le chiffre 1, alinéa 6, est rédigé comme suit :

"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."

b) Le chiffre 2 est rédigé comme suit :

"2. Exemples

- 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".

25. L'annexe J, Partie VIII et l'appendice sont rédigés comme suit :

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

Partie VIII

RECUEIL DES PARAMETRES MOTEUR

0. Généralités

0.1 Indications relatives au moteur

0.1.1 Marque :

0.1.2 Désignation du constructeur :

0.1.3 Numéro de réception par type :

0.1.4 Numéro d'identification du moteur :

0.2 Attestation

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

0.3 Contrôle

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

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

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

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

1. Paramètres moteur

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

1.1 Contrôle de montage

Nom et adresse de l'organisme de contrôle :

.....

Nom de l'inspecteur :

Lieu et date :

Signature :

Essai reconnu par :

Autorité compétente :

Lieu et date :

Signature :

Cachet de l'autorité compétente

1.2 Contrôle intermédiaire Contrôle spécial⁵

Nom et adresse de l'organisme de contrôle :

.....

Nom de l'inspecteur :

Lieu et date :

Signature :

Essai reconnu par :

Autorité compétente :

Lieu et date :

Signature :

Cachet de l'autorité compétente

⁵ Cocher la case appropriée

1.2 Contrôle intermédiaire Contrôle spécial⁶

Nom et adresse de l'organisme de contrôle :

.....

Nom de l'inspecteur :

Lieu et date :

Signature :

Essai reconnu par :

Autorité compétente :

Lieu et date :

Signature :

Cachet de l'autorité compétente

1.2 Contrôle intermédiaire Contrôle spécial¹

Nom et adresse de l'organisme de contrôle :

.....

Nom de l'inspecteur :

Lieu et date :

Signature :

Essai reconnu par :

Autorité compétente :

Lieu et date :

Signature :

Cachet de l'autorité compétente

⁶ Cocher la case appropriée

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

Nom du bateau : Numéro européen unique d'identification des bateaux :

Contrôle de montage¹⁾ Contrôle intermédiaire¹⁾ Contrôle spécial¹⁾

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

Puissance nominale (kW) : Régime nominal (tr/min.) : Nombre de cylindres :

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

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

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

Le moteur et ses éléments constitutifs déterminants pour les émissions de gaz d'échappement ont été identifiés au moyen de la plaque de marquage.

Le contrôle a été effectué sur la base de la "Notice du constructeur pour le contrôle des composants et paramètres du moteur qui sont déterminants pour les émissions de gaz d'échappement.

A) Contrôle des éléments constitutifs

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

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

B) Contrôle des caractéristiques et paramètres réglables du moteur

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

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

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

D) Observations :

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

.....
Nom de l'inspecteur :

.....
Lieu et date :

.....
Signature :

¹⁾ Cocher la case correspondante

Corrections à effectuer dans le RVBR

1. *L'article 1.01, chiffre 19 (ne concerne que la version allemande)*
2. *L'article 1.02, chiffre 2, lettre d, (ne concerne que la version allemande)*
3. *L'article 3.02, chiffre 1, paragraphe 2 (ne concerne que la version allemande)*
4. *L'article 3.03, chiffre 5, phrases 2 et 3 (ne concerne que la version allemande)*
5. *L'article 4.04, chiffre 6 (ne concerne que la version allemande)*
6. *L'article 9.03, première ligne (ne concerne que la version allemande)*

7. *L'article 9.06, chiffre 2, lettre a) et b) est rédigé comme suit :*

"2. Moyennant l'observation des mesures de protection requises, des tensions supérieures sont admissibles pour :

- a) les installations de force dont la puissance l'exige;
- b) les installations spéciales à bord telles qu'installations de radio et d'allumage."

8. *L'article 9.18, le titre est rédigé comme suit :*

"(Sans objet)"

9. *L'article 10.02, chiffre 2, lettre f) (ne concerne que la version allemande)*

10. *L'article 10.03 est modifié comme suit :*

a) *Le chiffre 1, 1^{ère} ligne est modifié comme suit :*

"1. Un extincteur d'incendie portatif conforme à la norme européenne EN 3 : 1996 doit être disponible dans chacun des endroits suivants :"

b) *Le chiffre 2 (ne concerne que la version allemande)*

11. *L'article 10.03bis, chiffre 5 (ne concerne que la version allemande)*

12. L'article 10.03ter, est modifié comme suit :

- a) Le chiffre 5, lettre c), 2^{ème} paragraphe (ne concerne que la version allemande)
- b) Le chiffre 10, lettre a), phrase 2 (ne concerne que la version allemande)

13. L'article 10.04, chiffre 1, lettre c) est rédigé comme suit :

"c) les engins flottants ;"

14. L'article 13.04, chiffre 1 (ne concerne que la version allemande)

15. L'article 13.06, lettre e) (ne concerne que la version allemande)

16. L'article 15.02, chiffre 1, lettre a) est rédigé comme suit :

"a) l'épaisseur minimale t_{\min} des tôles de fond de bouchain et de bordé latéral de la coque des bateaux à passagers doit être déterminée selon la plus grande valeur des formules suivantes :

$$t_{1\min} = 0,006 \cdot a \cdot \sqrt{T} \text{ [mm] ;}$$

$$t_{2\min} = f \cdot 0,55 \cdot \sqrt{L_F} \text{ [mm].}$$

Dans ces formules,

$$f = 1 + 0,0013 \cdot (a - 500);$$

a = écartement des couples longitudinaux ou transversaux en [mm]. Lorsque l'écartement des couples est inférieur à 400 mm, a = 400 mm ;"

17. *L'article 15.03, chiffre 2, lettre d) (ne concerne que la version allemande)*

18. *L'article 15.08, chiffre 9 (ne concerne que la version allemande)*

19. *L'article 15.09, chiffre 5 est rédigé comme suit :*

"5. (Sans objet)"

20. *L'article 15.12, chiffre 3 (ne concerne que la version allemande)*

21. *L'article 15.13, est modifié comme suit :*

a) Le chiffre 2, lettre s) (ne concerne que la version allemande)

b) Le chiffre 4, phrase 1 (ne concerne que la version allemande)

22. *L'article 15.15, est modifié comme suit :*

a) Le chiffre 1, phrase 3 (ne concerne que la version allemande)

b) Le chiffre 5 (ne concerne que la version allemande)

23. L'article 16.02, chiffre 3 (ne concerne que la version allemande)

24. L'article 17.02, chiffre 3, lettre c) est modifié comme suit :

"c) par dérogation à l'article 10.03, chiffre 1, il faut au minimum un extincteur portatif supplémentaire si des instruments de travail sont situés sur le pont ;"

25. L'article 17.07, chiffre 5, avant-dernière phrase est rédigé comme suit :

"Pour des parois latérales obliques, la formule est applicable jusqu'à des angles de gîte de 5° ; au demeurant, les conditions limites des chiffres 3 et 4.1 à 4.6 sont applicables."

26. L'article 18.03, chiffre 2, lettres a), b) et c) (ne concerne que la version allemande)

27. *L'article 19.02 est modifié comme suit :*

- a) *Le chiffre 5, lettre h) (ne concerne que la version allemande)*
- b) *Le chiffre 5, lettre o) (ne concerne que la version allemande)*

28. *L'article 21.02, chiffre 1, lettre g) est modifié comme suit :*

"g) au chapitre 10 :

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

29. *L'article 22.03, chiffre 1, lettre d) (ne concerne que la version allemande)*

30. *L'article 22bis.04, chiffre 4, lettre e) (ne concerne que la version allemande)*

31. *L'article 22bis.05, chiffre 2, lettre e) (ne concerne que la version allemande)*

32. *L'article 23.12, chiffre 2, le titre (ne concerne que la version allemande)*

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

- a) *L'indication ad article 15.06, chiffre 14 (ne concerne que la version allemande)*

b) *L'indication ad article 15.08, chiffre 3 (ne concerne que la version allemande)*

c) *L'indication ad article 15.08, chiffre 5 (ne concerne que la version allemande)*

d) *L'indication ad article 15.08, chiffre 9 (ne concerne que la version allemande)*

e) *L'indication ad article 15.11, chiffre 9 est rédigée comme suit :*

"ch. 9	Parois de pont à pont visées au chiffre 2	A bord des bateaux à cabines sans installation de diffusion d'eau sous pression, terminaison des parois entre les cabines :N.R.T., au plus tard au premier renouvellement du certificat de visite à partir du 1.1.2010"
--------	---	---

f) *L'indication ad article 15.11, chiffre 12 est rédigée comme suit :*

12	"ch. Marches d'escaliers fabriquées en acier ou en un matériau équivalent non combustible	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2045"
----	---	---

g) *L'indication ad article 16.01, chiffre 2 est rédigée comme suit :*

"16.01	ch. 2	Treuil spécial ou installations équivalentes à bord des bateaux aptes à pousser	Pour les bâtiments admis à pousser sans être munis de dispositifs d'accouplement appropriés avant le 1.1.1995 : N.R.T., au plus tard au premier renouvellement du certificat de visite à partir du 1.1.2035"
--------	-------	---	--

h) *L'indication ad article 20.01 est rédigée comme suit :*

"20.01	Articles 7.01, chiffre 2, 8.05, chiffre 13 et 8.08	Pour les navires de mer qui ne sont pas destinés au transport de matières visées à l'ADNR et dont la quille a été posée avant le 1 ^{er} octobre 1987 : N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015"
--------	--	---

i) *L'indication ad article 21.01 à 21.03 est rédigée comme suit :*

"21.01 à 21.03	Pour les bâtiments de sport construits avant le 1.1.1995 : N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2035"
----------------	--

34. *L'article 24.03, est modifié comme suit :*

a) *Le chiffre 2 est rédigé comme suit :*

"2. Pour les bateaux d'excursions journalières dont la quille a été posée le 1^{er} avril 1976 ou antérieurement, jusqu'au premier renouvellement du certificat de visite après le 1^{er} janvier 2045, à l'article 15.11, le chiffre 3, 1^{ère} phrase et le chiffre 6 ne sont applicables qu'aux les surfaces tournées vers les voies de repli, dont les peintures, vernis et autres produits de traitement de surface et les revêtements de pont doivent être difficilement inflammables et ne doivent pas donner lieu à un dégagement de quantités excessives de fumée ou de substances toxiques."

b) *Le chiffre 3 est rédigé comme suit (ne concerne que la version française) :*

"3. Pour les bateaux d'excursions journalières dont la quille a été posée le 1^{er} avril 1976 ou antérieurement, jusqu'au premier renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2045, l'article 15.11, chiffre 12, n'est pas applicable pour les escaliers servant de voie d'évacuation s'ils peuvent être utilisés en cas d'incendie aussi longtemps environ que les escaliers à charpente métallique."

35. *L'article 24.06, chiffre 5 est modifié comme suit :*

a) *L'indication ad article 15.06, chiffre 14 (ne concerne que la version allemande)*

b) *L'indication ad article 15.08, chiffre 3 (ne concerne que la version allemande)*

c) *L'indication ad article 15.08, chiffre 5 (ne concerne que la version allemande)*

d) *L'indication ad article 15.08, chiffre 9 (ne concerne que la version allemande)*

e) L'indication ad article 15.11, chiffre 9 est rédigée comme suit :

"ch. 9	Parois de pont à pont visées au chiffre 2	A bord des bateaux à cabines sans installation de diffusion d'eau sous pression, terminaison des parois entre les cabines : N.R.T., au plus tard au premier renouvellement du certificat de visite à partir du 1.1.2010	1.1.2006"
--------	---	---	-----------

f) L'indication ad article 15.11, chiffre 12 est rédigée comme suit :

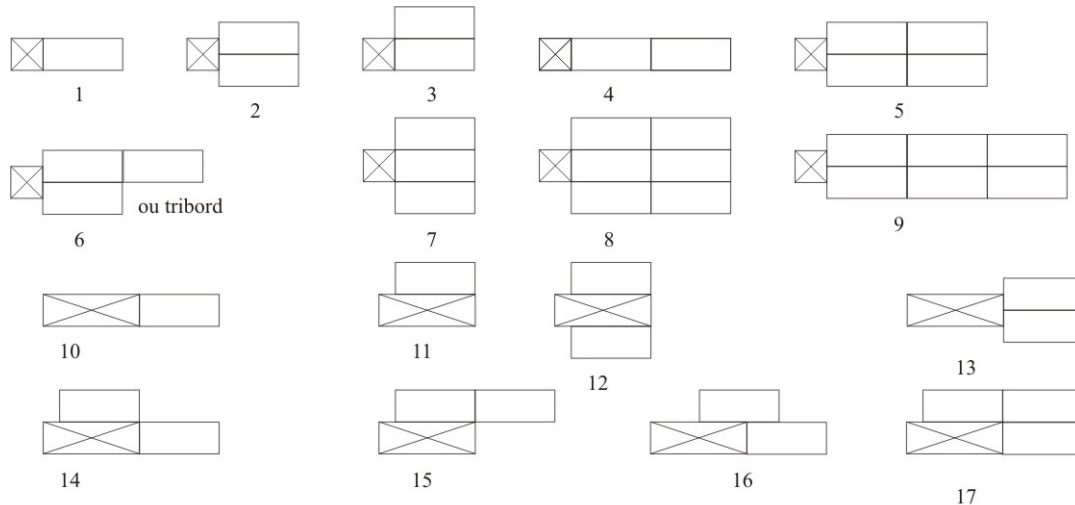
ch. 12,	Marches d'escaliers fabriqués en acier ou en un matériau équivalent non combustible	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2045	1.1.2006
---------	---	--	----------

g) L'indication au titre ad article 22ter.03, chiffre 3 est rédigée comme suit :

22ter.03	ch. 3	" CHAPITRE 22ter 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"
----------	-------	---	--	-----------

36. L'annexe B est modifiée comme suit :

a) Le chiffre 15, chiffre 1, graphique est rédigé comme suit :



Autres formations :



b) Le chiffre 15, chiffre 2 est rédigé comme suit :

2. Accouplements :
- Type d'accouplements : Nombre d'accouplements par côté :
- Nombre de câbles d'accouplement : Longueur de chaque câble d'accouplement :
- Charge de rupture par accouplement longitudinal : kN
- Charge de rupture par câble d'accouplement : kN
- Nombre de tours de câble :

c) *Le chiffre 51 est modifié comme suit :*

Certificat de visite de la Commission de Visite

51. Prolongation de l'attestation relative aux installations à gaz liquéfiés

La validité de l'attestation relative à l'(aux) installation(s) à gaz liquéfiés

du valable jusqu'au

est prolongée

- à la suite de l'inspection de contrôle par l'expert

- sur le vu du compte rendu de réception du

jusqu'au

....., le

(Lieu) (Date)

.....
Commission de visite

Sceau

.....
(Signature)

51. Prolongation de l'attestation relative aux installations à gaz liquéfiés

La validité de l'attestation relative à l'(aux) installation(s) à gaz liquéfiés

du valable jusqu'au

est prolongée

- à la suite de l'inspection de contrôle par l'expert

- sur le vu du compte rendu de réception du

jusqu'au

....., le

(Lieu) (Date)

.....
Commission de visite

Sceau

.....
(Signature)

51. Prolongation de l'attestation relative aux installations à gaz liquéfiés

La validité de l'attestation relative à l'(aux) installation(s) à gaz liquéfiés

du valable jusqu'au

est prolongée

- à la suite de l'inspection de contrôle par l'expert

- sur le vu du compte rendu de réception du

jusqu'au

....., le

(Lieu) (Date)

.....
Commission de visite

Sceau

.....
(Signature)

37. L'annexe I est modifiée comme suit :

a) Le croquis 3 est modifié comme suit :

<p>Croquis 3 Panneau indiquant la présence d'un extincteur portatif</p>		<p>Couleur : rouge/blanc</p>
---	---	------------------------------

b) Le croquis 8 (ne concerne que la version allemande)

PROTOCOLE 28

ADNR

Pas de résolution.

PROTOCOLE 29

Questions techniques relatives au Rhin en tant que voie navigable

Pas de résolution.

PROTOCOLE 30

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

Résolution

La Commission Centrale prend acte

- de la mise et de la remise en vigueur dans les Etats membres des prescriptions et prescriptions temporaires annexées à la présente résolution,
- de décisions de ses comités et groupes de travail mandatés par des résolutions annexées à la présente résolution.

Annexes (séparément)

PROTOCOLE 31

Approbation des comptes de l'exercice 2005 de la Commission Centrale

Résolution

Après avoir pris connaissance du rapport du vérificateur des comptes, la Commission Centrale approuve les comptes de l'exercice 2005.

PROTOCOLE 32

Approbation des comptes de l'exercice 2005 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 2005 du Centre Administratif. Ces comptes seront communiqués à cet organisme.

PROTOCOLE 33

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 2006 et du 31 décembre 2006 au 1^{er} janvier 2007 entre 20.00 heures et 6.00 heures, et,
- du Neder-Rijn et du Lek les nuits du 24 au 25 décembre et du 25 au 26 décembre 2006 et celle du 31 décembre 2006 au 1^{er} janvier 2007 entre 18.00 heures et 8.00 heures

ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 34

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 8.00 heures et du dimanche à 20.00 heures au lundi à 6.00 heures, pour la période du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2007, ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 35

Communiqué à la presse

Résolution

Le communiqué à la presse est approuvé.

PROTOCOLE 36

Date de la prochaine session

Résolution

La prochaine session plénière se tiendra le 31 mai 2007 à Strasbourg.

Annexes volumineuses

- **ad protocole 30 : Actes de mises en vigueur**

PROTOCOLE 30

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

Résolution

La Commission Centrale prend acte

- de la mise et de la remise en vigueur dans les Etats membres des prescriptions et prescriptions temporaires annexées à la présente résolution,
- de décisions de ses comités et groupes de travail mandatés par des résolutions annexées à la présente résolution.

Annexes

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

REGLEMENT DE POLICE

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art. 2, 7, 8 et annexe 2 - Prescriptions conc. la couleur et l'intensité des feux	M	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-II-15	1. Art. 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 et annexe 3 2. Art. 10.01 Prescriptions de caractère temporaire conformément art. 1.22	M	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2002-II-16	Amendements définitifs au RPNR	M	1.1.2004	19.12.2003		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 rotation 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 rotation 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
2004-II-18	Amendements définitifs au RPNR	M	1.4.2006	12.1.2006		29.11.2005	21.12.2004
2005-II-17	Prescriptions de caractère temporaire conformément art. 1.22 – art. 1.10, 1.19, 3.13, 3.23, 3.27, 6.31, 6.32, 7.04, 9.06, 11.02 et annexe 7	M	1.4.2006	17.2.2006	13.2.2006	1.4.2006	9.12.2005
2006-I-17	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément art. 1.22 1. Article 10.01, chiffre 3 2. Art. 11.03, 11.04, 11.05	R	1.1.2007	15.8.2006	29.9.2006	27.9.2006	16.6.2006
			1.10.2006	15.8.2006	29.9.2006	27.9.2006	16.6.2006
2006-I-18	Amendement par des prescr. de caractère temporaire conformément art. 1.22 (art. 3.09 et 11.02)	M	1.10.2006	15.8.2006	29.9.2006	27.9.2006	16.6.2006
2006-I-19	Amendements définitifs au RPNR	M	1.4.2007				21.6.2006

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

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

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
1994-I-23	Règlement de Visite des bateaux du Rhin 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 (ne concerne pas la version franç.)	M	1.4.1999	17.2.1999	**)	--	14.4.1999	3.12.1998

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

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

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

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

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2002-I-30	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire - article 3.03	R	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-31	Prescriptions de caractère temporaire - Articles 3.02 ; 7.02 ; 8bis.03 ; 10.02 ; 10.05 ; 11.02 ; 11.13 ; 23.09 ; 24.02 ; 24.04 ; 24.06 ; Annexes D et J Articles 10.05 ; 23.09, chiffre 1 ; 24.02, chiffre 2 et 24.06, chiffre 5	M 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 – art. 1.01 et 7.06	M	1.4.2003	6.5.2003	**)	3.4.2003	20.5.2003	7.6.2002
2002-II-19	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire 1. Art. 15.02 ch. 3 Calcul de stabilité (uniquement NL) 2. Art. 20.01 ch. 5 d – Navires de mer et art. 22bis.01, 22bis.02, 22bis.03, 22bis.04 ch. 1 à 4 et ch. 6, 7 et 9 22bis.06 – Bâtiments d'une longueur supérieur à 110 m	R	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-20	Prescriptions de caractère temporaire – art. 1.07, 3.04 ch. 3, 8.02 ch. 4, 10.02 ch. 2, 15.10 ch. 10, 21.02 ch. 1 et 2, 22bis.04 ch. 5 et 8, 22bis.05 ch. 2, 23.07 ch. 1, 24.02 ch. 2, 24.06 et annexe D	M	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-21	Amendements définitifs au RVBR – art. 1.06, 1.07, 15.02 et 23.07	M	1.1.2004	19.12.2003	**)		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	**)		8.11.2005	18.12.2003
2004-I-18	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire 1. Art. 1.01, ch. 83 2. Art. 5.02, ch. 1 3. Art. 5.06, titre 4. Art. 5.06, ch. 3 5. Art. 22bis.05 – Exigences suppl. 6. Art. 22bis.05, lettre a, alinéa 1 7. Art. 22bis.05, ch. 2 8. Art. 22bis.05, ch. 3	R	1.10.2004	26.8.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-I-19	Prescriptions de caractère temporaire – art. 24.02 et 24.03	M	1.10.2004	15.9.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-II-20	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire art. 10.03, 10.03bis et 10.03ter	R	1.4.2005	1.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
2004-II-21	Prescriptions de caractère temp. 1. Art. 22bis.05 2. Art. 22ter.03, 24.06 et annexe J partie IV	M	1.4.2005 1.4.2005	3.3.2005 3.3.2005	**) **)	7.1.2005 7.1.2005	9.2.2005 9.2.2005	9.12.2004 9.12.2004
2004-II-22 (I)	Sécurité de la navigation à passagers 1. Art. 1.01 2. Art. 3.02 3. Art. 9.02 4. Art. 9.18 5. Art. 10.02, ch. 2 f) 6. Art. 10.03 à 10.05 7. Chap. 15 8. Art. 17.07, point 4.3 9. Art. 22ter.03 10. Art. 24.02, ch. 2 – ad chap.15 11. Art. 24.03 12. Art. 24.04, ch. 3 13. Art. 24.06 14. Annexe I	M	1.1.2006	19.9.2005	**)		8.11.2005	14.2.2005
2005-I-16	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire 1. Art. 7.02, ch. 2 2. Art. 11.02, ch. 5 3. Art. 22bis.05, ch. 1a, 1 ^{er} alinéa (uniquement texte français)	R	1.10.2005	24.11.2005	**)		6.9.2005	6.6.2005
2005-I-17	Prescriptions de caractère temp. 1. art. 10.03bis, ch. 1 et 10, 10.03ter, ch. 1, 4, 5 et 13, 10.03quater 2. 24.06, ch. 5	M	1.1.2006 1.10.2005	7.11.2005 24.11.2005	**) **)		6.9.2005 6.9.2005	6.6.2005 6.6.2005

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

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2005-II-19	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conf. à l'art. 1.06 1. art. 21.02, ch. 2, lettre d 2. art. 1.01, ch. 20bis 3. art. 8.02 ch. 4 4. art. 10.02, ch. 2 lettre a 5. art. 22bis.01 à 22bis.04 (sauf ch. 5 et 8) et art. 22bis.06 6. art. 22bis.04, ch. 5 et 8 7. art. 22er.01 à 22ter.12 8. Annexe D, modèles 1 et 2	R	1.1.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
			1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-20	Prescriptions de caractère temp. art. 8bis.01, 8bis.03, 8bis.07, 8bis.11, annexe A, annexe J, parties I, II et VIII	M	1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-21	Prescriptions de caractère temp. art. 10.03bis, ch. 8, 10.03ter, ch. 9, 15.03, ch. 1 à 4, 9 à 11, 15.06, ch. 3, 8 et 14, 15.09, ch. 4, 15.10, ch. 6, 15.11, titre, ch. 1, 2, 14 et 15, 15.12, titre, ch. 6 et 10, 15.15, ch. 1, 5 et 10, 21.02, ch. 1g, 24.02, ch. 2, 24.03, ch. 1, 24.06, ch. 5	M	entre 1.1.2006 et 30.9.2007	12.1.2006	**)		3.4.2006	9.12.2005
2006-I-23	Prorogation de prescriptions de caractère temp. conf. à l'art. 1.06 art. 3.04, 7.03, 7.04, 8bis.02, 9.03, 9.15, 9.20, 23.09	R	1.10.2006	15.8.2006	**)	29.9.2006	27.9.2006	16.6.2006

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

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

3. ADNR : Mise en vigueur

ADNR

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

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

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

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

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	2.3.2005	12.12.2003

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

Mise en vigueur

REGLEMENT RELATIF AU PERSONNEL DE SECURITE EN NAVIGATION A PASSAGERS

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

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

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

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

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

REGLEMENT RELATIF A LA DELIVRANCE DE PATENTES RADAR

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

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

7. Comité du Règlement de police (Résolution 2003-I-23)

Extension du Standard pour les annonces électroniques en navigation intérieure (séparément)

*) 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.

8. Comité du Règlement de visite (Résolution 1994-II-21 (II))

Le Comité du règlement de visite a décidé le 18 octobre 2006 de procéder aux modifications, ajout et suppressions ci-après de directives aux commissions de visite :

n°	Directive Titre	Action	Date
4	Attribution du numéro officiel aux bâtiments qui ne sont ni immatriculés ni domiciliés dans un Etat riverain du Rhin ou en Belgique	suppression	1 ^{er} avril 2007
5	Détermination du niveau sonore	modifiée	1 ^{er} avril 2007
6	Aptitude de matériaux et parties de constructions du point de vue de la protection contre l'incendie	suppression	1 ^{er} janvier 2007
8	Résistance de fenêtres étanches	modifiée	de suite
10	Modèle de l'attestation relative aux installations à gaz liquéfiés pour les péniches de canal	modifiée	1 ^{er} avril 2007
17	Système avertisseur d'incendie efficace	modifiée	de suite
24	Installation d'alarme appropriée pour les concentrations de gaz	ajout	de suite

La directive ajoutée et les directives modifiées figurent ci-après.

**DIRECTIVE n° 5 aux COMMISSIONS DE VISITE
conformément à l'article 1.07 du RVBR**

Détermination du niveau sonore

(Articles 3.04, chiffre 7, 7.01, chiffre 2, 7.03, chiffre 6, 7.09, chiffre 3, 8.08, 11.09, chiffre 3, 12.02, chiffre 5, 17.02, chiffre 3b), 17.03, chiffre 1)

1. Généralités

Pour le contrôle des niveaux de pression acoustique maximum mentionnés dans le RVBR les grandeurs mesurées, la conduite des essais et les conditions relatives à la mesure quantitative reproductible des niveaux de pression acoustique sont à déterminer conformément aux points 2 et 3 ci-dessous.

2. Appareils de mesure

L'appareil de mesure doit remplir les exigences d'un appareil de 1ère classe selon EN 60651 : 1994.

Avant et après chaque série de mesures un calibreur de la 1ère classe selon EN 60942 : 1998 doit être monté sur le microphone pour calibrer le système de mesure. La conformité du calibreur aux exigences de la norme EN 60942 : 1998 doit être vérifiée annuellement. La conformité des appareils de mesure aux exigences de la norme EN 60651 : 1994 doit être vérifiées tous les deux ans.

3. Détermination du niveau sonore

3.1 Sur les embarcations

Les mesures doivent être réalisées conformément à la norme ISO 2923 : 2003, sections 5 à 8, avec la restriction que seuls les niveaux de pression acoustique A sont à mesurer.

3.2 Mesure du bruit aérien émis par les embarcations

Les mesures du bruit produit par les embarcations sur les voies de navigation intérieure et dans les ports doivent être réalisées conformément à la norme EN ISO 2922 : 2000, sections 7 à 11. Les portes et fenêtres de la salle des machines doivent être fermées durant les mesures.

4. Documentation

Les mesures doivent être documentées conformément au "protocole de mesures du bruit" (annexe).

Protocole de mesures du bruit

- sur les embarcations visées par la norme ISO 2923 : 2003
- du bruit aérien émis par les embarcations conformément à la norme EN ISO 2922 : 2000^{*)}

A Données relatives au bâtiment

1. Type et nom du bâtiment : Numéro européen unique d'identification des bateaux:
2. Propriétaire :
.....
3. Propulsion principale
- 3.1 Machine(s) principale(s)

Chiffre	Constructeur	Type	Année de construction	Puissance (kW) :	Régime (min ⁻¹)	deux temps/ quatre temps	Suralimentation oui / non
1							
2							

- 3.2 Transmission
Constructeur : Type : Sous-multiplication : 1
- 3.3 Hélices
Nombre : Nombre de pales : Diamètre : mm Tuyère : oui / non^{*)}
- 3.4 Installation de gouverne
Type :
4. Appareils auxiliaires :

Chiffre	Pour la propulsion de	Constructeur	Type	Année de construction	Puissance (kW) :	Régime (min ⁻¹)
1						
2						
3						
4						
5						

5. Mesures d'insonorisation prises :
.....
.....
6. Observations :
.....
.....

*) rayer la mention inutile

B Appareils de mesure utilisés

- 1. Sonomètre
Constructeur : Type : Dernier contrôle :
- 2. Analyseur de bande à tiers d'octave
Constructeur : Type : Dernier contrôle :
- 3. Calibreur
Constructeur : Type : Dernier contrôle :
- 4. Accessoires
.....
- 5. Observations :
.....
.....

C Etat durant les mesures

- 1. Formation durant les mesures :
- 2. Chargement / déplacement : t/m³ *) (soit env. ... % de la valeur maximale)
- 3. Régime de la machine principale : min⁻¹ (soit env. ... % de la valeur maximale)
- 4. Appareils auxiliaires en marche n°
- 5. Observations :
.....
.....

D Conditions de mesure

- 1. Parcours de mesure : vers l'amont / vers l'aval *)
- 2. Profondeur de l'eau : m (Echelle = m)
- 3. Temps : Température : °C Force du vent : BF
- 4. Bruits parasites : non/oui *) , de nature :
- 5. Observations :
.....
.....

E Réalisation des mesures

- 1. Mesures réalisées par :
- 2. le :
- 3. Observations :
.....
.....
- 4. Signature :

*) rayer la mention inutile

F.1 Résultats des mesures
Mesures du bruit à bord d'embarcations

Chif- fre	Point de mesure	Portes		Fenêtres		Valeur en dB(A)	Observations
		ou- vertes	fer- mées	ou- vertes	fer- mées		

F.2 Résultats des mesures
Mesure du bruit aérien émis par les embarcations

Chif- fre	Point de mesure	Valeur en dB(A)	Observations

**DIRECTIVE n° 8 aux COMMISSIONS de VISITE
en vertu de l'article 1.07 du RVBR**

Résistance de fenêtres étanches

(article 15.02, chiffre 16)

1. Généralités

En vertu de l'article 15.02, chiffre 16, du RVBR des fenêtres étanches peuvent être aménagées en dessous de la ligne de surimmersion à condition qu'elles ne puissent être ouvertes, que leur résistance soit suffisante et qu'elles satisfassent à l'article 15.06, chiffre 14.

2. Construction des fenêtres étanches

Les exigences de l'article 15.02, chiffre 16, sont considérées comme remplies lorsque la construction des fenêtres étanches remplit les conditions suivantes :

2.1 Seul du verre trempé conforme à la norme
ISO 614, édition 04/94
peut être utilisé.

2.2 Les fenêtres rondes doivent être conformes à la norme
ISO 1751, édition 04/94
Série B : fenêtre mi-lourdes
Type : fenêtres inamovibles non ouvrables.

2.3 Les fenêtres à coins doivent être conformes à la norme
ISO 3903, édition 04/94
Série E : fenêtres lourdes
Type : fenêtres inamovibles non ouvrables.

2.4 Au lieu de fenêtres du type ISO des fenêtres dont la construction est au moins équivalente aux exigences des points 2.1 à 2.3 peuvent être utilisées.

**DIRECTIVE n° 10 aux COMMISSIONS de VISITE
en vertu de l'article 1.07 du RVBR**

**Modèle de l'attestation relative aux installations à gaz liquéfiés
pour les péniches de canal**

(Article 19.02, chiffre 7)

Attestation relative aux installations à gaz liquéfiés

1. Nom du bâtiment	2. Numéro européen unique d'identification des bateaux	3. Lieu et n° d'immatriculation
--------------------	--	---------------------------------

4. Nom et adresse du propriétaire

L' (les) installation(s) à gaz liquéfiés à bord du bâtiment a /ont*) été inspectée(s) par l'expert*)
.....
vu le compte rendu de réception du *) est/sont*) conforme(s) aux conditions prescrites.

L' (les) installation(s) comprend/comprennent*) les appareils d'utilisation suivants :

Installation	N° d'ordre	Genre	Marque	Type	Emplacement

Cette attestation est valable jusqu'au

....., le
(Lieu) (Date)

.....
Commission de visite

.....
Expert*)

Sceau

.....
(Signature)

*) Biffer les mentions inutiles

Prolongation de l'attestation relative aux installations à gaz liquéfiés

La validité de l'attestation relative à l'(aux) installation(s) à gaz liquéfiés

du..... valable jusqu'au

est prolongée

- à la suite de l'inspection de contrôle par l'expert

- sur le vu du compte rendu de réception du

jusqu'au

....., le
(Lieu) (Date)

.....
Commission de visite

Sceau

.....
(Signature)

Prolongation de l'attestation relative aux installations à gaz liquéfiés

La validité de l'attestation relative à l'(aux) installation(s) à gaz liquéfiés

du..... valable jusqu'au

est prolongée

- à la suite de l'inspection de contrôle par l'expert

- sur le vu du compte rendu de réception du

jusqu'au

....., le
(Lieu) (Date)

.....
Commission de visite

Sceau

.....
(Signature)

Prolongation de l'attestation relative aux installations à gaz liquéfiés

La validité de l'attestation relative à l'(aux) installation(s) à gaz liquéfiés

du..... valable jusqu'au

est prolongée

- à la suite de l'inspection de contrôle par l'expert

- sur le vu du compte rendu de réception du

jusqu'au

....., le
(Lieu) (Date)

.....
Commission de visite

Sceau

.....
(Signature)

**DIRECTIVE n°17 AUX COMMISSIONS DE VISITE
conformément à l'article 1.07 du RVBR**

Système avertisseur d'incendie efficace

(Articles 10.03ter, chiffre 3 et 15.11, chiffre 17)

Les systèmes avertisseurs d'incendie sont réputés efficaces s'ils satisfont aux exigences suivantes.

0. Eléments constitutifs

- 0.1 Les systèmes avertisseurs d'incendie se composent des éléments suivants :
- a) Dispositif avertisseur d'incendie,
 - b) Dispositif indicateur d'incendie,
 - c) Panneau de contrôle
- ainsi que le l'alimentation externe en énergie.
- 0.2 Le dispositif avertisseur d'incendie peut couvrir un ou plusieurs secteurs de détection d'incendie.
- 0.3 Le dispositif avertisseur d'incendie peut comporter un ou plusieurs unités de visualisation.
- 0.4 Le panneau de contrôle désigne l'élément central de commande du système avertisseur d'incendie. Il comporte notamment des parties du dispositif avertisseur d'incendie (une unité de visualisation).
- 0.5 Un secteur de détection d'incendie peut comporter plusieurs avertisseurs d'incendie.
- 0.6 Les avertisseurs d'incendie peuvent être
- a) des détecteurs de chaleur,
 - b) des détecteurs de fumée,
 - c) des détecteurs d'ions
 - d) des détecteurs de flammes,
 - e) des détecteurs combinés (avertisseurs d'incendie associant deux ou plus des détecteurs mentionnés aux lettres a) à d) ci-dessus),

Les avertisseurs d'incendie réagissant à d'autres facteurs indiquant un début d'incendie peuvent être admis par la commission de visite si leur sensibilité n'est pas inférieure à celle des avertisseurs mentionnés aux lettres a) à e) ci-dessus.

- 0.7 Les avertisseurs d'incendie peuvent être conçus
- a) avec
 - b) sans
- identification individuelle.

1. Règles de construction

1.1 Généralités

- 1.1.1 Les systèmes avertisseurs d'incendie prescrits doivent toujours être opérationnels.

- 1.1.2 Le fonctionnement des avertisseurs d'incendie exigés au point 2.2 doit être automatique. Des avertisseurs d'incendie supplémentaires à déclenchement manuel peuvent être installés.
- 1.1.3 L'installation, y compris ses accessoires, doit être conçue de manière à supporter sans dommages les variations de charge, les surtensions, les variations de température, les vibrations, l'humidité, les chocs, les heurts et la corrosion auxquels elle est susceptible d'être soumise à bord de bateaux.

1.2 Alimentation en énergie

- 1.2.1 Les sources d'énergie et les circuits électriques nécessaires au fonctionnement du système avertisseur d'énergie doivent être auto-protégés. En cas de dysfonctionnement, un signal d'alarme optique et acoustique se distinguant du signal de détection d'un incendie doit se déclencher sur le tableau de contrôle.
- 1.2.2 Deux sources d'énergie au minimum doivent être disponibles pour la partie électrique du système avertisseur d'incendie, dont l'une doit être un système d'alimentation électrique de secours (alimentation électrique de secours et panneau de commande de secours). Deux sources d'alimentation distinctes réservées exclusivement à cet usage doivent être disponibles. Celles-ci doivent être reliées à un commutateur automatique intégré au ou placé à proximité du panneau de contrôle du dispositif avertisseur d'incendie. Une seule source d'énergie de secours est suffisante à bord des bateaux d'excursions journalières de L_F jusqu'à 25 m et à bord des automoteurs.

1.3 Dispositif avertisseur d'incendie

- 1.3.1 Les avertisseurs d'incendie doivent être réunis par secteurs de détection d'incendie.
- 1.3.2 Les dispositifs avertisseurs d'incendie ne doivent pas être utilisés à d'autres fins. Toutefois, la fermeture des portes conformément à l'article 15.11, chiffre 8, lettre c) ainsi des fonctions similaires peuvent être commandées depuis le panneau de contrôle et indiquées sur celui-ci.
- 1.3.3 Les dispositifs avertisseurs d'incendie sont conçus de sorte que le déclenchement d'une première alarme incendie n'empêche pas le déclenchement d'autres alarmes incendie par d'autres avertisseurs d'incendie.

1.4 Secteurs de détection d'incendie

- 1.4.1 Si le dispositif avertisseur d'incendie ne comporte pas d'identification individuelle des avertisseurs d'incendie à distance, un secteur de détection d'incendie ne doit pas couvrir plus d'un pont. Toutefois, ceci ne s'applique pas à un secteur de détection d'incendie couvrant un escalier intégré au pont.

Afin d'éviter tout retard de détection d'un foyer d'incendie, le nombre des locaux fermés compris dans chaque secteur de détection d'incendie doit être limité. Un secteur de détection d'incendie ne doit pas comprendre plus de 50 locaux fermés.

Si le système avertisseur d'incendie permet l'identification à distance des différents avertisseurs d'incendie, les secteurs de détection d'incendie peuvent comporter plusieurs ponts et un nombre illimité de locaux fermés.

- 1.4.2 A bord des bateaux à passagers qui ne disposent pas d'un dispositif avertisseur d'incendie permettant l'identification à distance des différents avertisseurs, un secteur de détection d'incendie ne doit pas être plus étendu que le secteur défini à l'article 15.11, chiffre 10. Le déclenchement d'un avertisseur d'incendie dans une cabine comprise dans le secteur de détection d'incendie doit déclencher un signal optique et acoustique sur le côté du couloir donnant accès à cette cabine.
- 1.4.3 Les cuisines, salles des machines et salles des chaudières constituent des secteurs de détection d'incendie distincts.

1.5 Avertisseurs d'incendie

- 1.5.1 Les avertisseurs d'incendie doivent comporter des détecteurs de chaleur, de fumée ou d'ions. D'autres avertisseurs d'incendie peuvent uniquement être utilisés en complément.
- 1.5.2 Les avertisseurs d'incendie doivent avoir fait l'objet d'un agrément de type.
- 1.5.3 Tous les avertisseurs d'incendie automatiques doivent être conçus de manière à permettre le contrôle de leur bon fonctionnement puis leur remise en service normal sans procéder au remplacement d'un de ses composants.
- 1.5.4 Les détecteurs de fumée doivent être réglés de manière à se déclencher aussi lorsque la baisse de luminosité due à la fumée est supérieure à une valeur comprise entre 2 % et 12,5 % par mètre. Les détecteurs de fumée installés dans les cuisines, salles des machines et salles des chaudières doivent fonctionner dans des limites de sensibilité exigées par la commission de visite, une trop grande ou une trop faible réaction des détecteurs devant être évitée.
- 1.5.5 Les détecteurs de chaleur doivent être réglés de manière à se déclencher aussi lorsque l'augmentation de la température est inférieure à 1 °C par minute, si la température ambiante comprise entre 54 °C et 78 °C.
- Lorsque le taux d'augmentation de la température est supérieur, les détecteurs de chaleur doivent se déclencher lorsque sont atteintes des limites de températures, une sensibilité insuffisante ou excessive des détecteurs de chaleur devant être évitée.
- 1.5.6 Sous réserve d'approbation par la commission de visite, la température de fonctionnement admissible pour les détecteurs de chaleur peut être fixée à un niveau supérieur de 30 °C à la température maximale régnant dans la partie supérieure des salles des machines et salles des chaudières.
- 1.5.7 La sensibilité des détecteurs de flammes doit être suffisante pour détecter des flammes sur un fond éclairé du local. En outre, les détecteurs de flammes doivent être équipés d'un système permettant d'identifier les fausses alertes.

1.6 Dispositif de détection d'incendie et panneau de contrôle

- 1.6.1 L'activation d'un avertisseur d'incendie doit déclencher un signal d'alarme incendie optique et acoustique sur le panneau de contrôle et les unités de visualisation.
- 1.6.2 Le panneau de contrôle et les unités de visualisation doivent être placés en un endroit occupé en permanence par du personnel du bateau. Le poste de gouverne doit comporter une unité de visualisation.
- 1.6.3 Les unités de visualisation doivent indiquer au minimum le secteur de détection d'incendie dans lequel un avertisseur d'incendie s'est déclenché.
- 1.6.4 Des informations explicites relatives aux locaux surveillés et à la délimitation des secteurs de détection d'incendie doivent être affichées sur ou à côté de chaque unité de visualisation.

2. Conditions d'installation

- 2.1 Les avertisseurs incendie doivent être fixés de manière à assurer le meilleur fonctionnement possible. Les emplacements proches de longerons et de conduites d'aération ou d'autres endroits dans lesquels des flux d'air pourraient affecter leurs performances ainsi que les emplacements présentant une probabilité de chocs ou de dommages mécaniques doivent être évités.

- 2.2 De manière générale, les avertisseurs d'incendie placés sur les plafonds doivent être éloignés des cloisons de 0,5 m au minimum. La distance maximale entre les avertisseurs d'incendie et les cloisons doit être conforme au tableau ci-dessous :

Type d'avertisseur d'incendie	Surface au sol maximale par avertisseur	Distance maximale entre les avertisseurs d'incendie	Distance maximale entre les avertisseurs d'incendie et les cloisons
chaleur	37 m ²	9 m	4,5 m
fumée	74 m ²	11 m	5,5 m

La commission de visite peut déterminer sur la base d'essais les caractéristiques de l'avertisseur et prescrire ou admettre d'autres distances.

- 2.3 Les câbles électriques appartenant au dispositif avertisseur incendie ne doivent pas traverser les salles des machines, salles des chaudières ou les autres locaux présentant un risque élevé d'incendie si ceci n'est pas nécessaire pour assurer la détection d'incendie incendie dans ces locaux ou pour assurer la connexion au réseau électrique correspondant.

3. Contrôle

- 3.1 Les systèmes avertisseurs d'incendie doivent être contrôlés par un expert

- a) après leur installation,
- b) régulièrement et au minimum tous les deux ans.

régulièrement et au minimum tous les deux ans. Dans les salles des machines et les salles des chaudières, ce contrôle doit être effectué pour différentes conditions d'exploitation des machines et d'aération.

- 3.2 La personne qui a effectué le contrôle établit et signe une attestation relative à la vérification, avec mention de la date du contrôle.

**Directive n°24 aux COMMISSIONS DE VISITE
conformément à l'article 1.07 du RVBR**

Installation d'alarme appropriée pour les concentrations de gaz

(Article 15.15, chiffre 9)

1. Conformément à l'article 24.02, chiffre 2 et à l'article 24.06, chiffre 5, (prescription transitoire ad article 15.01, chiffre 2, lettre e), les installations à gaz liquéfiés peuvent uniquement être utilisées à bord de bateaux à passagers pour un usage domestique jusqu'au premier renouvellement du certificat après le 1.1.2045 sous réserve que soit présente une installation d'alarme pour les concentrations de gaz au sens de l'article 15.15, chiffre 9. Conformément à l'article 15.15, chiffre 9, les installations à gaz liquéfiés pourront désormais aussi être installées à bord de bateaux à passagers nouvellement mis en service dont la longueur n'est pas supérieure à 45 m sous réserve que soit également présente une telle installation d'alarme.
2. Conformément aux articles 24.02, chiffre 2 et 24.06, chiffre 5 (prescriptions transitoires ad article 15.15, chiffre 9), ces installations d'alarme pour les concentrations de gaz doivent être installées au premier renouvellement du certificat visé à l'article 14.15.
3. Une installation d'alarme pour les concentrations de gaz est constituée de capteurs, d'un appareil et de conduites. Elle est réputée appropriée lorsqu'elle répond au moins aux exigences décrites ci-après :
 - 3.1 Exigence relative au système (capteurs, appareil, conduites)
 - 3.1.1 L'alarme doit se déclencher au plus tard lorsque sont atteintes ou dépassées les valeurs suivantes :
 - a) 10 % Limite Inférieure d'Explosibilité (LIE) d'un mélange propane - air, et
 - b) 30 ppm CO (monoxyde de carbone).
 - 3.1.2 Le délai précédant le déclenchement de l'alarme de l'intégralité du système ne doit pas être supérieur à 20 s.
 - 3.1.3 Les réglages qui déclenchent l'alarme visée au point 3.1.1 et qui déterminent le délai visé au point 3.1.2 ne doivent pas pouvoir être modifiés.
 - 3.1.4 L'aspiration du gaz de mesure doit être conçue de telle sorte que toute interruption ou entrave soit détectée. Toute altération due à la pénétration d'air ou à la perte de gaz de mesure résultant de défauts d'étanchéité doit être détectée et signalée.
 - 3.1.5 Les installations doivent être conçues pour fonctionner en présence de températures comprises entre -10 et 40 °C et de taux d'humidité de l'air compris entre 20 et 100 %.
 - 3.1.6 L'installation d'alarme pour les concentrations de gaz doit être auto-protégée et ne doit pas pouvoir être arrêtée par une personne non autorisée.
 - 3.1.7 Les installations d'alarme pour les concentrations de gaz alimentées par le réseau de bord doivent être protégées contre les coupures de l'alimentation électrique. Les installations alimentées par des batteries doivent être équipées d'un indicateur de la baisse de tension des batteries.

3.2 Exigences applicables à l'appareil

3.2.1 L'appareil se compose d'une unité d'analyse et d'une unité d'affichage.

3.2.2 Lorsque sont atteintes ou dépassées les valeurs limites visées au chiffre 3.1.1., lettres a) et b), une alarme visuelle et sonore doit se déclencher à la fois dans le local surveillé et dans la timonerie ou tout autre endroit occupé en permanence par du personnel. L'alarme doit être bien visible et clairement audible, y compris dans les conditions d'exploitation les plus bruyantes. Elle doit se distinguer clairement de tous les autres signaux sonores et visuels dans le local à protéger. L'alarme sonore doit également être clairement audible dans les locaux avoisinants, y compris lorsque les portes de communication sont fermées. L'arrêt de alarme sonore est admis après son déclenchement. L'arrêt de l'alarme visuel ne doit être possible qu'une fois que les concentrations sont inférieures aux valeurs visées au chiffre 3.1.1.

3.2.3 Il doit être possible d'identifier et d'interpréter clairement les alarmes déclenchées en cas d'atteinte ou de dépassement des valeurs limites visées au chiffre 3.1.1., lettres a) et b).

3.2.4 Les états spécifiques de l'appareil (mise en service, dérangement, calibrage, paramétrage, entretien etc.) doivent être affichés. Les dérangements de l'intégralité du système ou de ses différents composants doivent être signalées par une alarme visuelle et sonore, l'alarme sonore pouvant être arrêtée après son déclenchement. L'alarme visuelle ne doit s'éteindre qu'après élimination du dérangement.

3.2.5 S'il est possible de d'afficher plusieurs indications (valeurs limites, états spécifiques), celles-ci doivent pouvoir être clairement identifiées et interprétées. Le cas échéant, un signal général doit indiquer que toutes les indications ne peuvent pas être affichées. Dans ce cas, les indications doivent être affichées par ordre de priorité en commençant par l'affichage le plus important sur le plan de la sécurité. L'affichage des indications non fournies doit pouvoir être forcé au moyen d'une touche. L'ordre d'affichage doit être indiqué dans la documentation de l'appareil.

3.2.6 Les appareils doivent être conçus de façon à empêcher toute intervention non autorisée.

3.3 Exigences relatives aux capteurs / points de prises d'échantillons

3.3.1 Dans chaque local comportant des appareils d'utilisation, des capteurs de l'installation d'alarme pour les concentrations de gaz doivent être installés à proximité de ces appareils. Ces capteurs / points de prises d'échantillons doivent être placés de sorte que les concentrations de gaz soient détectées avant qu'elles n'atteignent les valeurs fixées au chiffre 3.1.1. La disposition et l'installation doivent être documentées. Le choix des emplacements doit être motivé par le fabricant ou la société assurant l'installation. Les conduites pour les prises d'échantillons doivent être aussi courtes que possible.

3.3.2 Les capteurs doivent être faciles d'accès afin de permettre régulièrement les calibrages, entretiens et contrôles de sécurité.

3.4 Exigences relatives au montage

3.4.1 Le montage de l'intégralité de l'installation d'alarme pour les concentrations de gaz doit être assuré par une société spécialisée.

- 3.4.2 Les aspects suivants doivent être pris en compte lors du montage :
- a) dispositifs locaux de ventilation,
 - b) configurations structurelles (emplacement des cloisons, séparations etc.) rendant plus facile ou plus difficile la concentration de gaz et
 - c) prévention des dysfonctionnements résultant de dommages mécaniques et de dommages dus à l'eau ou à la chaleur.
- 3.4.3 Toutes les conduites de prises d'échantillons doivent être disposées de manière à exclure toute formation de produits de condensation.
- 3.4.4 Le montage doit être effectué de manière à exclure autant que possible toute manipulation non autorisée.
4. Calibrage / contrôle de l'installation
- 4.1 L'installation d'alarme pour les concentrations de gaz doit être calibrée avant sa mise en service conformément aux indications du fabricant.
- 4.2 L'installation d'alarme pour les concentrations de gaz doit être calibrée et contrôlée régulièrement par un expert ou un spécialiste conformément aux indications du fabricant. L'expert ou le spécialiste qui a effectué le contrôle établit et signe une attestation relative au contrôle, avec mention de la date du contrôle.
- 4.3 Les éléments de l'installation d'alarme pour les concentrations de gaz qui possèdent une durée de vie limitée doivent être remplacés avant que n'expire la durée de vie indiquée.
- 5 Marquage
- 5.1 Tous les appareils doivent présenter un marquage bien lisible et indélébile comportant au minimum les indications suivantes :
- a) nom et adresse du fabricant,
 - b) marquage légal,
 - c) désignation de la série et du type,
 - d) le cas échéant, numéro de série,
 - e) si nécessaire, toutes les indications indispensables pour un fonctionnement sûr et
 - f) pour chaque capteur, l'indication du gaz de calibrage.
- 5.2 Les éléments de l'installation d'alarme pour les concentrations de gaz qui possèdent une durée de vie limitée doivent être clairement marqués comme tels.
6. Les indications du constructeur ci-après relatives à l'installation d'alarme pour les concentrations de gaz doivent être présentes à bord :
- a) Instructions complètes, croquis et diagrammes nécessaires pour un fonctionnement sûr et conforme ainsi que pour le montage, la mise en service et l'entretien de l'installation d'alarme pour les concentrations de gaz ;
 - b) Les instructions relatives à l'utilisation, qui doivent comporter au minimum:
 - aa) les mesures à prendre en cas de déclenchement de l'alarme ou d'une indication de dérangement,

- bb) les mesures de sécurité à prendre en cas de non-disponibilité (par ex. calibrage, contrôle, dérangement) et
- cc) les personnes responsables du montage et de la réparation,
- c) les instructions relatives au calibrage précédant la mise en service et aux calibrages réguliers ainsi qu'à la périodicité à respecter,
- d) la tension d'alimentation,
- e) le type et la signification des alarmes et indications (par ex. états particuliers),
- f) les indications permettant de constater les dérangements et de corriger les erreurs,
- g) la nature et la teneur du remplacement d'éléments possédant une durée de vie limitée et
- h) la nature, la teneur et la périodicité des contrôles,

9. Comité du règlement de visite (Résolution 1994-I-23 (II))

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

RECOMMANDATION N° 1/2006 du 22 juin 2006

ad articles 11.04 – plat-bord et 15.10, chiffre 2 – Installation électrique de secours

HELENA

Le bateau d'excursions journalières "Helena", année de construction 1875, numéro officiel 2324076, peut déroger aux prescriptions de l'article 11.04 et de l'article 15.10, chiffre 2 aux conditions suivantes : Le RVBR dans la teneur du 31.12.2005 est pris en compte.

Article 11.04, largeur minimum du plat-bord

La largeur du plat-bord est de 0,45 m. L'arête extérieure du bateau doit être équipée d'un garde-corps conforme à la norme EN 711 : 1995 d'une hauteur de 1,00 m par rapport au pont. Il est possible de renoncer sur le côté intérieur du plat-bord à la hauteur de l'hiloire de 0,70 m exigée à l'article 11.02, chiffre 4, sous réserve que les écoutilles demeurent fermées en permanence. La largeur au-dessus des écoutilles, à partir d'une hauteur de 550 mm par rapport au pont, est conforme aux exigences. Les écoutilles sont praticables sans restrictions.

Article 15.10, chiffre 2, installation électrique de secours indépendante

Par dérogation à l'article 9.18, chiffre 2, l'installation électrique de secours et le tableau principal peuvent être situés dans le même local sous réserve que l'indépendance des sources d'électricité au sens de l'article 9.02, chiffre 1, soit assurée par la protection du tableau principal au moyen d'une enveloppe étanche à l'eau et d'une isolation de protection contre l'incendie A30.

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

RECOMMANDATIONS AUX COMMISSIONS DE VISITE EN LIAISON AVEC LE REGLEMENT DE VISITE DES BATEAUX DU RHIN

RECOMMANDATION N° 2/2006

du 14 septembre 2006

Ad Article 10.03ter, chiffre 1 - Installations d'extinction fixées à demeure dans les salles des machines, salles de chauffe et chambres des pompes
Agent extincteur HFC 3-4-9 C2

VIKTORIA JAEGER S

En application de l'article 10.03ter, chiffre 1, dernière phrase, l'agent extincteur HFC 3-4-9 C2 (R866), désignation commerciale Clean Agent FS 49 C2 peut être utilisé dans les salles des machines de l'automoteur citernes "VIKTORIA JAEGER S" - numéro officiel 4502540, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03ter, chiffres 2 à 9, doit être respecté.
2. Outre les exigences des chiffres 2 à 9, les installations d'extinction d'incendie utilisant l'agent extincteur HFC 3-4-9 C2 doivent être conformes aux dispositions suivantes :
 - a) Chaque local à protéger doit être équipé de sa propre installation d'extinction d'incendie.
 - b) Chaque réservoir contenant du HFC 3-4-9 C2 placé dans le local à protéger doit être équipé d'un dispositif évitant la surpression. Celui-ci doit assurer sans danger la diffusion du contenu du réservoir dans le local à protéger si ledit réservoir est soumis au feu alors que l'installation d'extinction d'incendie n'a pas été mise en service.
 - c) Chaque réservoir doit être équipé d'un dispositif permettant de contrôler la pression du gaz.
 - d) Le degré de remplissage des réservoirs ne doit pas dépasser 1,01 kg/l. Pour le volume spécifique du HFC 3-4-9 C2 détendu, on prendra 0,242 m³/kg.
 - e) La concentration de HFC 3-4-9 C2 dans le local à protéger doit atteindre au minimum 12,1 % (Design Concentration) du volume net dudit local. Cette quantité doit être libérée en 8 secondes.
 - f) Les réservoirs de HFC 3-4-9 C2 doivent être équipés d'un dispositif de surveillance de la pression déclenchant un signal d'alerte acoustique et optique dans la timonerie en cas de perte non conforme d'agent extincteur.
 - g) Après la diffusion, la concentration dans les locaux à protéger ne doit pas excéder 15,5 %.
 - h) Le déclenchement de l'installation d'extinction d'incendie doit être assuré par deux manipulations consécutives.
3. 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 est obligatoire pour accéder aux locaux après le déclenchement de l'installation.

10. Comité des questions sociales de travail et de formation professionnelle
(Résolution 1996-I-31)

Le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle,

se référant à la résolution 1996-I-31 par laquelle "l'approbation des directives conformément à l'article 1.05 du Règlement des patentes du Rhin a été déléguée à son Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle",

se référant par ailleurs à la résolution 1997-II-33, qui "charge le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle de prononcer à l'avenir la reconnaissance comme équivalents par la CCNR visée à l'article 3.05, ch. 3, de certificats de capacité pour la conduite de bateaux sur d'autres voies navigables",

décide de reconnaître comme équivalents à la grande patente, sur la base de l'article 3.05, chiffre 3 du Règlement de patentes du Rhin, les brevets roumains de capitaine des catégories A, B et C.

L'appendice 7 à la directive n° 2, modifié en conséquence, est annexé pour prise d'acte par la Commission Centrale.

Le Comité invite les gouvernements à porter ces modifications à la connaissance des autorités compétentes visées à l'article 1.05 du Règlement des patentes du Rhin.

Appendice 7 à la Directive n° 2

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

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

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