

**COMMISSION
CENTRALE
POUR LA
NAVIGATION
DU RHIN**



SESSION DE PRINTEMPS 2008

RESOLUTIONS ADOPTEES

(2008 - I)

Strasbourg, le 29 mai 2008

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

CC/R (08) 1 Final

SESSION DE PRINTEMPS 2008

RESOLUTIONS ADOPTEES

(2008-I)

Strasbourg, le 29 mai 2008

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
Protocole 2 : Composition de la Chambre des Appels	1
II. Questions générales et juridiques	
Protocole 3 : Lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR	1
Protocole 4 : Relation avec la Commission européenne	7
Protocole 5 : Sur la voie d'un équilibrage d'intérêts entre l'écologie fluviale et la navigation - Recommandations communes de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) et de la Commission Internationale pour la Protection du Rhin (CIPR)	7
Protocole 6 : Coopération avec la Commission de la Moselle	11
Protocole 7 : Coopération avec la Commission du Danube	11
Protocole 8 : Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI)	11
Protocole 9 : Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR	11
Protocole 10 : Interprétation commune du Protocole additionnel n°6	12
Protocole 11 : Communication et coopération en matière d'accidents graves sur le Rhin	13
III. Changements climatiques et navigation intérieure	
Protocole 12 : Changement climatique et navigation intérieure	13
Protocole 13 : Rapport du Comité Technique Permanent et du Comité du Règlement de Visite	23
Protocole 14 : Organisation du Congrès CCNR «changements climatiques et navigation rhénane »	23
IV. Aspects économiques	
Protocole 15 : Situation économique de la navigation rhénane	23
V. Environnement et élimination des déchets	
Protocole 16 : Mise en oeuvre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure	35

	Pages
VI. Patentes de batelier et équipages	
Protocole 17 : Reconnaissance des certificats de conduite nationaux de certains Etats membres.....	35
Protocole 18 : Reconnaissance des certificats de conduite roumains des catégories A et B et du certificat roumain d'aptitude à la conduite au radar.....	46
Protocole 19 : Arrangement administratif à conclure avec la Roumanie.....	52
VII. Règles de circulation	
Protocole 20 : Amendement au Règlement de police par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22.....	69
Protocole 21 : Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (Articles 1.08, 1.10, 1.13, 1.19, 1.25, 2.01, 3.09, 3.23, 3.27, 6.31, 6.32, 7.04, 9.06, 9.07, 9.10, 9.12, 9.13, 10.01, 14.02, 14.11, 14.12, 14.13, Annexe 7)	70
Protocole 22 : Introduction de l'annonce électronique dans la navigation rhénane	80
VIII. Prescriptions techniques des bateaux	
Protocole 23 : Règlement de visite – Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (Articles 7.02, 10.03bis, 10.03ter, 15.03, 15.06, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03 et 24.06)	81
Protocole 24 : Amendements définitifs au Règlement de visite des bateaux du Rhin (Sommaire, articles 2.05, 6.02, 6.03, 6.07, 7.03, 7.04, 8.02, 8.03, 8.05, 8.06, 8.07, 8.08, 8.09, 8.10, 8bis.01, 8bis.02, 8bis.03, 8bis.07, 8bis.11, 10.01, 10.03, 10.03bis, 10.03ter, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22ter.11, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, annexes B et I).....	85
IX. Transport de matières dangereuses par voie navigable	
Protocole 25 : Amendements à l'ADNR.....	120
Protocole 26 : Transport de matières dangereuses sur le Rhin – Tâches du Comité des matières dangereuses – Suppression du Groupe de travail des matières dangereuses	121
X. Questions relatives au Rhin en tant que voie navigable	
Protocole 27 : Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2003-I-28 et 2007-II-30).....	122
Protocole 28 : Evolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur aval – Mouillage sur le busc aval des écluses d'Iffezheim Plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 2007.....	125
Protocole 29 : Pont routier sur le Waal près de Nimègue (p.k. 885,785).....	126

XI. Relevé d'actes de mise en vigueur par les Etats membres et de décisions des comités et groupes de travail	
Protocole 30 : Relevés d'actes de mise en vigueur par les Etats membres et de décisions des comités et groupes de travail.....	132
XII. Budget et administration	
Protocole 31 : Budget pour 2009 de la Commission Centrale.....	143
Protocole 32 : Budget pour 2009 du Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans	143
Protocole 33 : Budget prévisionnel pour 2009 de l'Instance Internationale de péréquation et de coordination	143
Protocole 34 : Approbation du compte rendu de l'activité en 2007 de la Commission Centrale	144
XIII. Questions diverses	
Protocole 35 : Communiqué à la presse.....	151
Protocole 36 : Date de la prochaine session	151



RESOLUTIONS ADOPTEES LORS DE LA SESSION DE PRINTEMPS 2008

PROTOCOLE 1

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 2

Composition de la Chambre des appels

Résolution

La Commission Centrale

accorde démission honorable de ses fonctions à Monsieur Jean-Louis VILLA (France), Juge-suppléant, et, sur la proposition de la délégation française,

désigne, conformément à l'article 45bis de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868, dans sa teneur du 20 novembre 1963, Madame Hélène GEBHARDT (France) comme Juge-suppléant pour la période du 1^{er} juillet 2008 au 31 décembre 2009.

PROTOCOLE 3

Lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR

Résolution

La Commission Centrale,

rappelant les objectifs de simplification réglementaire fixés par la présidence de la CCNR (2006-I-3),

soucieuse de clarifier les modalités par lesquelles la CCNR exerce ses compétences en matière de réglementation,

adopte la résolution ci-annexée, qui sera intégrée au Règlement intérieur (2004-I-4).

Annexe

LIGNES DIRECTRICES POUR L'ACTIVITE REGLEMENTAIRE DE LA CCNR

Article 1

Objet et portée de la résolution

1. La présente résolution définit les modalités selon lesquelles la CCNR exerce ses compétences en matière de réglementation. Elle peut être modifiée ou suspendue par une résolution ultérieure.
2. La présente résolution fixe des principes directeurs et des objectifs. Ceux-ci doivent être respectés autant que possible, mais peuvent faire l'objet des adaptations qui paraîtront nécessaires. Les délégations peuvent convenir d'y déroger dans l'intérêt de l'efficacité de l'action de la CCNR. Ses dispositions doivent être appliquées dans un souci de clarté et de simplicité de la réglementation.
3. Les lignes directrices font partie intégrante du règlement intérieur de la CCNR.

Article 2

Blocs de réglementation de la CCNR

1. La réglementation de la CCNR est constituée de quatre blocs réglementaires :
 - le Règlement relatif à la police pour la navigation du Rhin ;
 - le Règlement relatif aux prescriptions techniques, qui contient les prescriptions techniques des bateaux ;
 - le Règlement relatif au personnel de la navigation, qui contient les prescriptions relatives aux qualifications des personnels et aux équipages minimum ;
 - le Règlement relatif au transport de matières dangereuses.

Les blocs susmentionnés seront constitués le plus rapidement possible et de préférence d'ici le 31 décembre 2008.

2. Les organes ci-dessous sont compétents pour l'élaboration et l'adaptation des blocs réglementaires :
 - le comité de police pour le Règlement relatif à la police pour la navigation du Rhin
 - le comité de visite pour le Règlement relatif aux prescriptions techniques
 - le comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, pour le Règlement relatif au personnel de la navigation
 - le comité des matières dangereuses pour le Règlement relatif au transport de matières dangereuses.

Article 3

Nature juridique des règlements

1. Les règlements de la CCNR cités à l'article 2 sont adoptés conformément aux dispositions de l'Acte de Mannheim et du règlement intérieur de la CCNR. Ils sont obligatoires pour les Etats membres, conformément à l'article 46 de l'Acte de Mannheim.

2. Chaque Etat membre met en vigueur les règlements selon ses procédures constitutionnelles propres. Après cette procédure et leur publication, ils sont opposables aux destinataires.

Article 4

Rythme de modification des règlements pour les prochaines années

1. Les règlements de la CCNR peuvent être modifiés une fois par période de deux ans. L'entrée en vigueur des modifications intervient en principe un an après leur adoption.

2. Il peut être dérogé aux dispositions susmentionnées sur décision motivée de la réunion plénière, notamment dans les hypothèses suivantes :

- si une modification importante doit être adoptée en dehors du rythme normal d'actualisation,
- si la coordination de la réglementation rhénane avec une réglementation internationale l'exige,
- si une modification affecte en même temps plusieurs règlements.

Article 5

Nature et contenu des annexes

1. Les dispositions de chaque règlement peuvent être complétées par des annexes.

2. Les dispositions contenues dans une annexe à un règlement concernent notamment :

- les modèles de documents et formulaires
- le détail des programmes d'examen
- les signaux et symboles utilisés en navigation intérieure
- les titres reconnus équivalents aux titres rhénans.

3. Les annexes qui possèdent la même valeur juridique que les règlements sont introduites dans le droit national selon la même procédure que le règlement.

4. Les annexes peuvent le cas échéant être modifiées selon un rythme différent des règlements.

Article 6

Nature et contenu des instructions de service

1. Les instructions de service sont des prescriptions qui s'adressent aux autorités nationales compétentes. Elles ne comportent pas de règles qui s'adressent aux personnes privées.

2. Les Etats membres les portent à la connaissance des autorités compétentes auxquelles elles s'adressent. Les instructions de service acquièrent leur effet juridique dès qu'elles sont portées à leur connaissance.

3. Les instructions de service sont rendues publiques par la CCNR. Elles peuvent aussi être publiées à titre d'information pour le public par les autorités nationales.

4. L'élaboration des instructions de service peut être déléguée par la réunion plénière à d'autres organes de la CCNR. Les textes des instructions de service font dans ce cas l'objet d'une prise de connaissance par la réunion plénière au plus tard dans le délai d'un an après leur adoption.

5. Les dispositions contenues dans une instruction de service concernent notamment:

- les procédures selon lesquelles les Commissions de visite effectuent des contrôles et délivrent, refusent ou retirent des certificats et des attestations ;
- d'autres précisions relatives à l'application des règlements dans la mesure où elles présentent un intérêt pour les Commissions de visite ou d'autres autorités compétentes.

Article 7

Prescriptions de caractère temporaire

1. Les prescriptions de caractère temporaire ont pour objet d'adopter une règle dérogatoire à durée de validité limitée afin d'en apprécier la pertinence. Elles tendent à autoriser des prescriptions alternatives à celles qui sont fixées par les règlements.

2. Les prescriptions de caractère temporaire ont une durée de validité de trois ans maximum. Leur validité ne peut être prolongée qu'en vue et pour la durée nécessaire à leur adoption définitive.

3. Il peut être dérogé aux dispositions susmentionnées sur décision motivée de l'assemblée plénière.

4. Les Etats membres peuvent, en vertu de leur réglementation nationale, prévoir de les mettre en vigueur selon des procédures simplifiées et accélérées. Après cette procédure et leur publication, elles sont opposables aux destinataires.

Article 8

Dispositions transitoires

1. La modification d'une prescription peut être accompagnée d'une disposition transitoire. Le recours aux dispositions transitoires sera limité autant que possible en nombre et en durée.

2. Toute disposition transitoire doit faire l'objet d'un examen préalable. Doivent être mis en balance d'une part les risques pour la sécurité et l'environnement entraînés par le report de l'application d'une mesure nouvelle, et d'autre part les coûts économiques et les risques pour la sécurité juridique susceptibles d'être provoqués par son entrée en vigueur immédiate.

3. Les dispositions transitoires doivent faire l'objet d'un réexamen périodique afin d'évaluer, sur la base des mêmes critères, la possibilité de les abroger.

Article 9

Méthode d'analyse et d'évaluation des règlements de la CCNR

1. Toute modification réglementaire doit être précédée d'une évaluation :

- des besoins auxquels la modification proposée vise à répondre,
- des alternatives éventuelles à la modification envisagée,
- des conséquences de ladite modification,
- des conséquences qu'entraînerait le rejet de la modification.

2. A cet effet, les comités techniques et leur groupe de travail peuvent recourir à la fiche d'impact figurant en annexe. Cette fiche résume l'objet et les motifs de la modification, ainsi que les débats qu'elle a suscités et pourra dès lors constituer ultérieurement un document explicatif de la règle adoptée ou modifiée.

3. La fiche d'impact telle qu'annexée peut être adaptée par les différents Comités en fonction de leurs besoins.

Article 10

Publications effectuées par la CCNR

La CCNR assure une publicité de l'ensemble de sa réglementation par diffusion sous forme imprimée ou électronique et sur son site internet.

Article 11

Evaluation a posteriori de l'activité réglementaire

Un rapport sera soumis au 31 décembre 2010 afin d'évaluer l'impact de cette résolution sur l'objectif de simplification réglementaire.

FICHE D'IMPACT
PROPOSITION DE FORMULAIRE STANDARD

PROPOSITION DE MODIFICATION	N° ..	COTE
Libellé actuel de l'article:		Règlement/ Article:
Proposition de modification:	Date:	
Proposé par: la délégation, discuté par le groupe ... les le Comité les		
Motif de la modification proposée :		
Alternatives éventuelles à la modification envisagée :		
Conséquences d'une renonciation à la modification:		
Evaluation des effets de la modification proposée pour les administrations publiques et le secteur privé		
1. Discussion sur la proposition lors de la réunion du..... <i>Résultat: adoptée moyennant les modifications suivantes.....</i>		
2. Discussion sur la proposition lors de la réunion du <i>Résultat: adoptée moyennant les modifications suivantes.....</i>		
Proposition adoptée/modifiée lors de la réunion...		
Question tranchée par résolution.....		
Date d'entrée en vigueur		

PROTOCOLE 4

Relation avec la Commission européenne

Pas de résolution.

PROTOCOLE 5

Sur la voie d'un équilibrage d'intérêts entre l'écologie fluviale et la navigation Recommandations communes de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) et de la Commission Internationale pour la Protection du Rhin (CIPR)

Résolution

La Commission Centrale,

consciente de la nécessité de l'entretien et de l'aménagement du Rhin en tant que voie navigable pour garantir la sécurité et le bon ordre de la navigation ainsi que pour faire face à l'accroissement futur du trafic,

compte tenu du fait que la navigation intérieure est un mode de transport très respectueux de l'environnement et que la Commission Centrale ainsi que les administrations nationales de la navigation et des voies navigables ont déjà pris d'importantes mesures qui contribuent à l'aboutissement d'objectifs dans le domaine de l'écologie fluviale,

constatant qu'un équilibrage constructif des intérêts entre l'écologie fluviale et la navigation contribue au développement durable de la navigation rhénane,

afin de renforcer sa coopération avec la CIPR,

rappelant ses résolutions

- 2004-I-11, dans laquelle elle a affirmé sa volonté de contribuer à la mise en œuvre de la directive cadre relative à l'eau et a adopté des mesures concrètes à cet effet,
- 2005-II-12 dans laquelle, à l'occasion de l'état des lieux prévu par la directive cadre relative à l'eau, elle a proposé une intégration des objectifs suivis par le développement de la navigation intérieure et la mise en œuvre de la directive cadre relative à l'eau,

prend acte, après information par son Secrétaire général sur l'atelier commun de la CCNR et de la CIPR "Mesures hydromorphologiques sur le Rhin : meilleure pratique ?" tenu les 24 et 25 avril 2008 à Strasbourg, des résultats obtenus en commune la CCNR et de la CIPR ci-annexés,

invite ses Etats membres à tenir compte de ces résultats,

charge son Comité technique permanent d'accompagner la mise en œuvre en tenant compte des objectifs pour l'entretien et l'aménagement du Rhin en tant que voie navigable destinés à assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation et à faire face à l'accroissement futur du trafic,

propose à la CIPR d'appliquer la même procédure en ce qui concerne les objectifs dans le domaine de l'écologie fluviale.

Annexe

**Recommandations communes de la Commission Centrale
pour la Navigation du Rhin (CCNR)
et de la Commission Internationale pour la Protection du Rhin (CIPR)**

**« Mesures hydromorphologiques sur le Rhin : meilleure pratique ? »
Vers un équilibre d'intérêts entre l'écologie fluviale et la navigation**

Résultats de l'atelier tenu les 24 et 25.04.2008 à Strasbourg

Le bilan 2005 de mise en œuvre du programme « Rhin 2020 » de la CIPR a montré que l'objectif « Accroître la diversité morphologique sur le cours principal du Rhin » n'avait pas été atteint. La directive cadre sur l'eau (DCE) vise également une amélioration de l'hydromorphologie. Le Rhin et ses principaux affluents sont désignés fortement modifiés au sens de la DCE ; il convient donc d'atteindre le bon potentiel écologique.

Dans le cadre de la politique des transports, on vise à renforcer le développement de la navigation fluviale considérée comme un mode de transport respectueux de l'environnement. Le Rhin et son réseau d'affluents navigables constituent la principale voie navigable d'Europe. Il est nécessaire d'entretenir et d'aménager cette voie navigable pour garantir la sécurité et le bon ordre de la navigation et pour répondre aux besoins d'un trafic en augmentation constante.

Il s'impose donc d'établir une coopération étroite entre les autorités responsables de l'entretien des voies navigables et celles œuvrant au développement de l'écologie fluviale.

Dans cet esprit, la CIPR et la CCNR ont décidé d'engager un processus constructif de pondération des intérêts entre écologie fluviale et navigation et ont **formulé des mesures répondant à la « meilleure pratique » en termes d'hydromorphologie, d'entretien et d'aménagement des cours d'eau**. Les mesures proposées se fondent sur les résultats de l'atelier.

**Les mesures techniques de « bonne pratique » recommandées dans les domaines de
l'hydromorphologie, de l'entretien et de l'aménagement des cours d'eau sont les
suivantes :**

1. Opter pour un mode d'entretien des cours d'eau plus écologique (intervenir le moins possible mais autant que nécessaire pour l'entretien et le développement du Rhin comme voie navigable) en veillant à atténuer le plus possible les impacts sur l'écologie fluviale là où il est techniquement et économiquement judicieux de le faire.
2. Identifier sur les cours d'eau fortement modifiés ou artificiels les zones et les tronçons se prêtant au développement de la diversité hydromorphologique et à l'amélioration de la continuité écologique (entre autres en raccordant les bras latéraux au cours principal) sans impact négatif sur la navigation, même dans des secteurs de petite taille, et prendre en compte si nécessaire les aspects de protection du patrimoine culturel.
3. Mettre au point pour certains tronçons des mesures de génie hydraulique autorisant un entretien plus écologique des eaux.
4. Rechercher des solutions techniques permettant de limiter l'impact du batillage : d'une part au travers de mesures de génie biologique visant à protéger les berges et d'autre part au travers de projets de recherche dans le secteur de la navigation.

5. Concevoir les mesures portant sur le lit mineur de manière à ce qu'elles contribuent à améliorer le régime de charriage et à limiter l'érosion du lit ; identifier les tronçons caractérisés par un déficit de charriage où un transport plus naturel de débit solide (par érosion latérale) peut être à nouveau toléré ou encouragé sans impact négatif sur la navigation.
6. Mesures sur les berges
 - a) Retirer les aménagements rigides sur les berges, améliorer l'accès à l'eau, également à l'aide de mesures simples, créer des zones en avant des digues dans les zones de retenue d'eau.
 - b) Optimiser les ouvrages de génie hydraulique, aménager les épis selon un mode plus écologique, mettre en place des déflecteurs parallèles là où l'espace le permet.
 - c) Protéger les berges du batillage ; tenir compte de la problématique des éclusées.
 - d) Accroître la diversité du courant.
7. Mesures sur les berges et dans le champ alluvial
 - a) Améliorer les liaisons latérales avec le lit majeur là où c'est possible, par ex. en mettant en place des bras latéraux (avec un débit suffisant et variable) afin que la fonction de passerelle biologique assurée par les berges et le lit majeur dans le cadre du réseau de biotopes soit optimisée.
 - b) Promouvoir une connexion des affluents proche du naturel à leur débouché dans le Rhin.
 - c) Intégrer autant que possible dans les programmes de mesures les reculs de digues visant à élargir les zones alluviales (utile également pour des raisons de prévention des inondations).

Recommandations de procédure commune et de mise à profit d'effets synergiques

1. Renforcer la transparence (c'est-à-dire les informations sur les plans d'entretien de la voie navigable ou d'amélioration de l'écologie fluviale) et la coopération entre la navigation, les autres usages (par ex. production hydroélectrique, communes, prévention des inondations, eau de refroidissement) et la protection des eaux ; créer un climat de confiance et promouvoir la compréhension réciproque en rassemblant tous les acteurs ; définir des règles de jeu communes pour les mesures et la coopération entre la CIPR et la CCNR.
2. Identifier et exploiter des situations gagnant-gagnant, c'est-à-dire tirer profit de la diversité des besoins (navigation/protection/inondations/écologie...) afin d'engager des projets communs, ajustés et coordonnés entre les différents responsables, également en matière de financement. Réaliser en priorité des « quick wins » (mesures moins problématiques et donc plus rapides à mettre en œuvre) ; identifier des mesures locales (vue du fleuve dans son ensemble : qu'est-ce qui est faisable où ?).
3. Promouvoir la compréhension réciproque pour les possibilités et les contraintes des acteurs impliqués en définissant des objectifs communs pour un projet donné, en fixant des mesures, en assumant la responsabilité de la mise en œuvre et éventuellement le financement.
4. Lancer un processus itératif sous forme de suivis des mesures mises en œuvre (y compris marge de manœuvre nécessaire pour des essais et développements) ; ajuster régulièrement les « meilleures pratiques » adoptées aux expériences acquises et aux connaissances techniques ; baser le suivi des mesures sur les cycles définis par la DCE en termes de temps et d'espace.

5. Passer des accords contraignants entre les acteurs respectifs pour la mise en œuvre de mesures aux différents niveaux, en tirant profit de tous les effets synergiques, par ex. avec la protection de la nature, la prévention des inondations, l'exploitation hydroélectrique, etc.

**Recommandations sur les besoins d'analyses afin de
combler notamment les lacunes techniques**

1. Analyser plus en détail les interactions entre morphologie et biologie.
2. Perfectionner les aspects techniques dans la navigation afin de réduire les impacts négatifs sur l'écologie fluviale.

PROTOCOLE 6

Coopération avec la Commission de la Moselle

Résolution

La Commission Centrale,
consciente des liens étroits qui l'unissent à la Commission de la Moselle,
ayant pris connaissance des mesures de réorganisation du secrétariat de la Commission de la Moselle,
informée des échanges de vues entre le Président de la Commission de la Moselle et le Secrétaire Général de la CCNR,
vu l'article 44 quinquies de la Convention Révisée pour la Navigation du Rhin,
vu la résolution 2003-I-3-II créant le statut d'organisation intergouvernementale observatrice,
manifeste son souhait de renforcer la coopération avec la Commission de la Moselle,
exprime son accord pour que la Commission de la Moselle soit reconnue comme organisation intergouvernementale observatrice,
charge son Président et son Secrétaire Général de convenir avec le Président de la Commission de la Moselle les arrangements appropriés.

PROTOCOLE 7

Coopération avec la Commission du Danube

Pas de résolution.

PROTOCOLE 8

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 9

Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR

Pas de résolution.

PROTOCOLE 10

Interprétation commune du Protocole additionnel n° 6

Résolution

La Commission Centrale,

soucieuse de faciliter la ratification du Protocole additionnel n°6 par l'ensemble des Etats membres en vue de permettre son entrée en vigueur dans les meilleurs délais,

adopte la déclaration commune annexée.

Annexe

DECLARATION COMMUNE

Concernant le Protocole additionnel n°6 à l'Acte de Mannheim
relatif à la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

La République fédérale d'Allemagne,
Le Royaume de Belgique,
La République française,
Le Royaume des Pays-Bas,
La Confédération suisse,

Se sont accordées sur l'interprétation à donner de l'article 1^{er} du protocole n° 6 de la façon suivante :

Le montant des sanctions en matière de contraventions aux prescriptions de police en matière de navigation constitue un plafond dans la limite duquel les Etats parties sont libres d'adapter les peines encourues en fonction de la gravité des infractions considérées.

PROTOCOLE 11

Communication et coopération en matière d'accidents graves sur le Rhin

Pas de résolution.

PROTOCOLE 12

Changement climatique et navigation intérieure

Résolution

La Commission Centrale,

constatant que le changement climatique aura aussi une incidence sur la navigation rhénane et intérieure, bien que son ampleur ne puisse pas encore être estimée de manière sûre,

certaine que la navigation intérieure dispose de moyens qui lui permettront de s'adapter aux éventuelles conséquences du changement climatique sur le débit du Rhin,

consciente que la navigation intérieure, bien qu'assurant déjà des prestations de transport plus économiques sur le plan de la consommation d'énergie que tous les autres modes de transport, dispose du potentiel nécessaire pour réduire encore sa consommation de carburant et donc aussi ses émissions gaz à effet de serre,

prend acte du rapport de son Comité technique permanent et de son Comité du Règlement de visite "Changement climatique et navigation rhénane",

salue en particulier sa conclusion provisoire selon laquelle la navigation rhénane pourra assurer aussi à l'avenir sa prestation de transport habituelle, dont même une hausse ne semble pas fondamentalement remise en cause,

salue les initiatives des Etats membres destinées à établir les conditions permettant de déterminer de manière fiable les conséquences du changement climatique sur la navigation et les voies navigables en vue de l'élaboration sur cette base de stratégies d'adaptation appropriées,

constate que les résultats intérimaires des initiatives, notamment ceux du ministère allemand du transport, de la construction et du développement urbain et le rapport de situation réalisé par l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation (AIPCN), laquelle intervient à l'échelle mondiale, constituent des contributions centrales pour le congrès "Changement climatique et navigation rhénane" prévu en été 2009 sous la présidence allemande de la Commission Centrale,

invite ses comités

- à poursuivre ses travaux sur la base des actions recommandées et des principaux points mentionnés dans le rapport,
- à présenter régulièrement les progrès de ces travaux,
- à présenter à l'occasion de la session plénière du printemps 2009 un rapport sur l'état des travaux relatifs aux approches définies et aux travaux déjà achevés pour assurer l'information des parties concernées au cours du congrès "Changement climatique et navigation rhénane" ainsi que la prise en compte de ces travaux dans le document final du congrès,

invite le Secrétariat à lui soumettre des propositions sur la manière dont la Commission Centrale pourrait contribuer à la réduction des émissions des effets de serre par une modification de son mode de fonctionnement,

exprime le souhait de renforcer sa coopération avec d'autres organisations internationales pour lesquelles le changement climatique revêt également une importance centrale en liaison avec la navigation intérieure ou le Rhin en tant que voie navigable, notamment la Commission internationale pour la protection du Rhin (CIPR), la Commission internationale pour l'hydrologie du bassin rhénan (KHR) et l'AIPCN.

Annexe

**Changement climatique et navigation rhénane
- Rapport à l'assemblée plénière de la Commission Centrale -**

Les objectifs du présent rapport sont les suivants :

- La Commission Centrale sera informée des conséquences du changement climatique qui paraissent réalistes pour la navigation rhénane sur la base des informations essentielles concernant l'état actuel des connaissances scientifiques.
- Il sera indiqué de manière synthétique quelles sont les possibilités fondamentales de la navigation rhénane qui sont actuellement connues pour s'adapter aux effets du changement climatique.
- De la même manière, il sera démontré que les mesures connues est applicables sont relativement nombreuses pour permettre à la navigation rhénane de réduire ses émissions de gaz à effet de serre.
- Sur le plan international, il sera souligné que la Commission Centrale et ses États membres accordent l'attention nécessaire à la préservation de la navigation rhénane ainsi que la navigation intérieure européenne.
- De manière générale, la discussion relative à l'avenir de la navigation rhénane face au changement climatique sera concrétisée et il sera précisé dans quelle mesure la navigation rhénane pourrait s'en trouver affectée.

Ce rapport et notamment les documents mentionnés dans la partie 5 sur lesquels il s'appuie en grande partie offrent à tous les comités une base de travail pour les activités inscrites à leurs programmes de travail respectifs conformément aux priorités fixées par la Présidence allemande sur le thème du changement climatique et de ses conséquences pour la navigation rhénane.

Résumé

Au vu de l'état actuel des connaissances scientifiques, il est probable que les conséquences du changement climatique affecteront également le Rhin et la navigation intérieure européenne. Une augmentation des événements climatiques extrêmes tels que les fortes précipitations ou les longues périodes de sécheresse est probable. Ces événements sont susceptibles d'avoir une incidence sur le débit du Rhin.

Les possibilités fondamentales pour la navigation rhénane de s'adapter aux effets du changement climatique concernent la construction, l'entretien et l'exploitation de la voie navigable, la gestion du transport ainsi que la conception et l'exploitation des bateaux. Il est nécessaire de développer des mesures supplémentaires et réellement novatrices permettant de faire face d'une manière encore plus efficace et moins coûteuse aux effets possibles d'un changement climatique. Les connaissances actuelles permettent ainsi de conclure que la navigation rhénane pourra assurer aussi à l'avenir ses prestations de transport habituelles.

Les mesures connues et applicables sont relativement nombreuses pour permettre à la navigation rhénane de réduire ses émissions de gaz à effet de serre. Celles-ci concernent l'infrastructure, les bâtiments et notamment leur exploitation, ainsi que la gestion du transport. Ces mesures impliquent des coûts variables en fonction de leur potentiel d'efficacité pour la réduction des émissions. Le coût d'un grand nombre de ces mesures devrait être couvert par les économies résultant de la réduction de la consommation de carburant.

1. Situation

Les gouvernements des Etats membres de la Commission Centrale se sont associés aux conclusions du Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) selon lesquelles un changement climatique renforcé par l'homme est en cours et ont décidé de prendre des mesures

- pour limiter les émissions qui contribuent au changement climatique et
- pour adapter la navigation intérieure au changement climatique et en limiter les effets négatifs.

Les modèles climatiques examinés par l'IPCC (4th assessment report, 2007) contiennent des prévisions selon lesquelles les températures de surface de la terre devraient être supérieures de 0,6 à 4,0° C en 2100 par rapport aux valeurs de 1990. Compte tenu du réchauffement des masses d'eau des mers et de la fonte des glaciers et de la banquise, le niveau de la mer devrait connaître une hausse de plusieurs décimètres durant cette même période. En outre, on s'attend à une augmentation des événements climatiques extrêmes tels que les tempêtes, les fortes précipitations et les longues périodes de sécheresse.

Les émissions anthropogènes ne constituent qu'une part limitée des émissions de gaz à effet de serre et moins d'un quart de ces émissions est imputable au transport. Sur ces émissions imputables au transport, une faible part seulement est imputable à la navigation intérieure. Il conviendrait néanmoins que la navigation intérieure contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre afin de préserver sa réputation en tant que mode de transport à la fois significatif en termes de prestations de transport et respectueux de l'environnement.

De manière générale, il est probable que les conséquences du changement climatique affecteront également le Rhin et la navigation intérieure européenne. De faibles baisses de la hauteur d'eau disponible pourraient déjà se traduire par une hausse du coût du transport, des variations plus importantes pourraient même remettre en cause de manière générale la fiabilité voire l'existence de la navigation intérieure sur certains secteurs des voies navigables. Ceci soulève aussi la question des futures implantations d'installations de production qui nécessitent une navigation intérieure peu onéreuse et fiable, lesquelles sont nombreuses sur le Rhin.

2. Conséquences possibles du changement climatique sur la navigation rhénane et intérieure

Les modèles climatiques présentent des incertitudes notables. Ces incertitudes augmentent encore lors du passage de modèles climatiques mondiaux et régionaux aux modèles de débits avec des prévisions concernant les variations des hauteurs d'eau. Des modèles de débits basés sur les modèles climatiques sont en cours d'élaboration. Des conclusions plausibles relatives à l'évolution future des débits du Rhin sont attendues d'ici un ou deux ans.

2.1 Débits moyens

Les premières analyses des modèles climatiques permettent de conclure que la pluviométrie moyenne annuelle sera relativement stable dans le bassin du Rhin. Par conséquent, aucune modification significative n'est prévue, y compris en période de débits moyens.

2.2 Hautes et basses eaux

Une augmentation du nombre d'événements climatiques extrêmes, tels que de fortes pluies ou de longues périodes de sécheresse est probable. Par conséquent, une augmentation des périodes de hautes et de basses eaux est également probable. Parallèlement est possible une diminution de la couverture neigeuse des Alpes et du Mittelgebirge qui constitue une réserve d'eau. Les informations relatives au rôle compensatoire possible des barrages situés dans les vallées et des aménagements pour la retenue des crues sont encore très insuffisantes. Il en résulte qu'aucune indication fiable ne peut encore être donnée sur l'ampleur de l'incidence des événements climatiques extrêmes sur les hauteurs d'eau. Des conséquences sur les ouvrages et infrastructures ne peuvent être exclues, notamment en ce qui concerne les systèmes de retenue du Rhin supérieur et des Pays-Bas ainsi que les ports.

2.3 Hydromorphologie

Les conditions climatiques extrêmes, telles que les fortes pluies après de longues périodes de sécheresse, sont susceptibles d'accélérer l'érosion du lit des fleuves. Des modifications sont probables en ce qui concerne la gestion des sédiments et l'entretien des voies navigables pourrait devenir plus complexe.

2.4 Qualité des eaux

Le réchauffement de l'air se traduira par un réchauffement des masses d'eau. Ceci affectera les écosystèmes du Rhin, notamment en raison de la diminution de la teneur en oxygène. Ces phénomènes n'auront guère d'incidence directe sur la navigation. Des effets indirects pourraient toutefois résulter de mesures destinées à augmenter la teneur en oxygène. Une incidence sur les infrastructures résultant de processus physiques chimiques ou biologiques est également possible.

2.5 Formation de glace

Le probable raccourcissement des périodes de gel se traduira par une moindre probabilité de formation de glace sur les voies navigables. Ceci n'aura qu'une faible importance pour la navigation rhénane, mais les conditions de navigation sur les voies affluentes du Rhin et les canaux du bassin du Rhin s'en trouveront probablement améliorées.

3. Options pour l'adaptation aux conséquences du changement climatique

Les effets du changement climatique évoqués dans le chapitre précédent ne sont pas entièrement nouveaux. Il en résulte que la navigation intérieure a déjà développé des mesures permettant d'assurer aussi le transport dans des conditions défavorables et a déjà appliqué ces mesures, par exemple au cours de longues périodes de sécheresse.

Le tableau ci-après présente les mesures envisageables pour une adaptation de la navigation rhénane et intérieure aux conséquences du changement climatique. Certaines de ces mesures nécessiteront des investissements significatifs et impliqueront une augmentation des coûts d'exploitation. Le choix des mesures qu'il conviendra de mettre en oeuvre dépendra dans une large mesure de leur efficacité et de leur coût.

Domaine d'intervention	Mesure	Remarque
Construction et entretien de la voie navigable	Création de systèmes de retenue des eaux	Des retenues dans les vallées alpines et des installations de retenue des crues sur le Rhin supérieur pourraient contribuer aussi à l'amélioration des conditions de navigation
	Approfondissement du chenal navigable au lieu d'un élargissement	
Utilisation de la voie navigable	Gestion des débits	Meilleure coordination des utilisations, prévention des crues, énergie hydroélectrique et navigation
	Amélioration des prévisions des hauteurs d'eau	Prévisions plus précises et sur une plus longue période permettant d'optimiser l'exploitation des bateaux ; des travaux dans ce domaine sont déjà en cours
	Amélioration de l'exploitation des écluses	En cas de goulets d'étranglement, des systèmes d'automatisation pour les files d'attente et l'occupation des écluses pourraient permettre d'améliorer l'utilisation de la capacité disponible
	Poursuite de la mise en oeuvre des services d'information fluviale (SIF)	Les SIF contribuent à améliorer la sécurité et l'efficacité de la navigation intérieure
	Mise à disposition étendue de cartes électroniques actualisées comportant des indications relatives aux profondeurs disponibles	Des données précises et fiables permettent d'optimiser le chargement des bateaux
Gestion du transport	Recours à des bâtiments supplémentaires	
	Extension des horaires pour l'exploitation journalière des bateaux	
	Coopération avec d'autres modes de transport	Il semble que le rail ne dispose plus guère de capacités supplémentaires dans le bassin du Rhin
	Augmentation des possibilités de stockage	
Exploitation du bateau	Utilisation de l'ECDIS Intérieur (Electronic Chart Display and Information System)	L'utilisation de l'ECDIS intérieur se développe en navigation rhénane ; les données précises et fiables ainsi mises à disposition permettent d'optimiser l'exploitation des bateaux

Domaine d'intervention	Mesure	Remarque
Conception des bâtiments	Réduction de la masse des bâtiments	Possible recours à des matériaux alternatifs modes de construction et des équipements plus légers ; de telles mesures sont limitées notamment par les prescriptions du RVBR
	Élargissement des bâtiments	Pour une même cargaison, les bâtiments plus larges présentent un enfoncement moindre ; les dimensions maximales admissibles des bâtiments sont fixées par le RPNR

Indépendamment d'un possible changement climatique, les administrations des voies navigables et la profession de la navigation mettent déjà en oeuvre certaines des mesures susmentionnées, par exemple la mise à disposition et l'utilisation de cartes électroniques des voies navigables comprenant des indications relatives aux hauteurs d'eau. Il semble néanmoins nécessaire de développer des mesures supplémentaires et réellement novatrices permettant de faire face d'une manière encore plus efficace et moins coûteuse aux effets d'un changement climatique.

4. Possibilités de la navigation rhénane et intérieure concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre

Une étude détaillée concernant la réduction des émissions de CO₂ en navigation maritime a déjà été réalisée en l'an 2000 dans le cadre de l'OMI. Il semble qu'aucune étude comparable n'ait été réalisée à ce jour pour la navigation intérieure. Toutefois, de nombreuses mesures techniques, opérationnelles et logistiques visant à réduire la consommation de carburant et donc aussi les émissions de CO₂ ont déjà été identifiées en navigation intérieure et un grand nombre de ces mesures a déjà été mis en oeuvre. Le tableau ci-après présente ces mesures, la liste ci-après n'étant pas exhaustive. (Afin d'obtenir une image aussi complète que possible, le tableau ci-après comporte également des mesures sur lesquelles ni la Commission Centrale ni la profession de la navigation ne peuvent avoir d'incidence.).

Domaine d'intervention	Mesures	Remarques	
Infrastructure	Voie navigable - Ouvrages - Chenal navigable	Adaptation aux dimensions optimales des bateaux	Étant donné que l'infrastructure du Rhin en tant que voie navigable est largement achevée, seules des adaptations mineures seront possibles et pertinentes
		Limitation des manoeuvres nécessaires	
		Évitement des conditions de débit défavorables	
	Informations relatives au chenal navigable	Mise à disposition d'informations concernant les paramètres des voies navigables	Largeur du chenal, conditions de débit
		Mise à disposition d'informations concernant le trafic	Densité du trafic, perturbations, interruptions
	Vessel Traffic Management	Guidage du trafic	Vitesse optimale des bateaux
		Exploitation des ouvrages hydrauliques (écluse)	Évitement des temps d'attente, extinction des moteurs
	Ports et aires de stationnement	Limitation des manoeuvres nécessaires	
		Connexion terrestre	Alimentation électrique
		Chargement et déchargement optimisés pour limiter la consommation d'énergie	

Domaine d'intervention		Mesures	Remarques
Bâtiment	Conception et équipement	Réduction de la masse	
		Optimisation de la conception des bateaux	Propriétés hydrodynamiques (optimisation des dimensions principales, de la forme du bateau, de sa vitesse, des organes de propulsion)
		Optimisation des systèmes de propulsion conventionnels	Configuration optimisée pour les économies d'énergie par l'évitement de moteurs surdimensionnés, propulsion électrique
		Utilisation de systèmes de propulsion alternatifs	Piles à combustible, panneaux solaires
		Essais modélisés	
		Équipements optimisés pour l'économie d'énergie	Propulsion auxiliaire, utilisateurs
		Récupération d'énergie	Échangeurs de chaleur
		Systèmes d'information embarqués pour une navigation faible consommation	Economètres
	Carburants	Évitement de l'émission de gaz à effet de serre lors de la production de carburants conventionnels	La réduction de la teneur en soufre augmente les émissions de gaz à effet de serre
		Utilisation de carburants biogènes de première génération	Conséquences écologiques et sociales contestables ; possibles problèmes concernant le stockage à bord
		Utilisation de carburants biogènes de deuxième génération	Pas encore disponibles
		Utilisation de carburants gazeux	Production, stockage à terre, distribution, stockage à bord, très complexes
	Exploitation	Réduction générale de la vitesse	Probablement la mesure isolée la plus efficace
		Adaptation de la vitesse aux dimensions du chenal navigable	
		Évitement du fonctionnement des moteurs au point mort	
		Optimisation de l'assiette	
		Limitation des manoeuvres du bateau	
		Optimisation du choix de l'itinéraire	
	Maintenance	Entretien des parties immergées du bateau	
		Entretien des organes de propulsion	
		Réglage et entretien optimal des moteurs	
	Gestion du transport	Évitement de la navigation à l'état lège	
		Pleine exploitation de la capacité de chargement	
		Évitement des délais d'attente	

Les mesures ci avant généreront des coûts variables à prendre en compte en fonction de leur potentiel pour la réduction des émissions. Le coût d'un grand nombre de ces mesures devrait être couvert par les économies résultant de la réduction de la consommation de carburant.

Les mesures visant à réduire les émissions peuvent également avoir une incidence sur la sécurité et le bon ordre de la navigation ainsi que sur la protection de l'environnement. Les mesures visant à réduire les émissions qui ont une incidence négative sur la sécurité et le bon ordre de la navigation doivent être exclues. Une interaction favorable existe entre la réduction de la consommation de carburant et la pollution de l'environnement. De manière générale, une moindre consommation de carburant implique également une moindre émission de polluants tels que les oxydes d'azote et les particules. Les bateaux consommant moins de carburant provoquent généralement moins de remous et moins de variations des courants dans les masses d'eau environnantes, ce qui contribue à préserver le lit du fleuve.

5. Publications et activités des Etats membres de la Commission Centrale dans ce domaine

1. Commission internationale pour l'hydrologie du bassin rhénan (KHR): Vorbereitet auf Klimaänderungen im Einzugsgebiet des Rheins? (2006)
2. TU Delft, CBRB, HbR: Klimaatveranderingen en Binnenvaart (2006)
3. Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Nederland Veroveren op de toekomst – kabinetsvisie op het waterbeleid (September 2007)
4. Confédération suisse, Office fédéral de l'environnement: Changements climatiques en Suisse. Indicateurs des causes, des effets et des mesures (2007)
5. Bundesministerium f• Verkehr, Bau und Standentwicklung: Schifffahrt und Wasserstra° en in Deutschland – Zukunft gestalten im Zeichen des Klimawandels.- eine Bestandsaufnahme (November 2007)
6. AIPCN : Climate change and navigation. Waterborne transport, ports and waterways: A review of climate change drivers, impacts, responses and mitigation (Mai 2008)
7. Moser et al.: Impacts of Climate Change on Navigation - Technical paper on the International Technical Seminar of PIANC China, 28 - 29 May 2008; Beijing
8. Informations relatives à l'initiative du BMVBS du 20.05.08 (Newsletter n° 3, Kompass – Centre de compétences pour les conséquences climatiques et l'adaptation au sein de l'Office fédéral de l'environnement).

6. Conclusions et recommandations

Les connaissances actuelles concernant un possible changement climatique permettent de formuler les conclusions provisoires suivantes :

1. Il n'existe actuellement aucun résultat étayé sur le plan scientifique permettant d'affirmer que les capacités de transport du Rhin en tant que voie navigable subiront à l'avenir des restrictions générales imputables au changement climatique. Afin de préserver les possibilités offertes par le Rhin en tant que voie navigable et d'utiliser les capacités de transport encore inexploitées, il convient préalablement d'établir les bases nécessaires pour une identification concrète des possibles conséquences du changement climatique sur le Rhin et pour l'élaboration de stratégies d'adaptation appropriées.
2. La navigation intérieure, bien qu'assurant déjà des prestations de transport plus économiques sur le plan de la consommation d'énergie que tous les autres modes de transport, dispose du potentiel nécessaire pour réduire encore sa consommation de carburant et donc aussi ses émissions gaz à effet de serre.

Ces conclusions nécessiteront néanmoins un examen approfondi et systématique. Le congrès "Changement climatique et navigation rhénane" prévu durant l'été 2009 dans le cadre de la présidence allemande devrait constituer à cet égard une étape significative. Les principales tâches à réaliser pourraient être les suivants :

- concertation des Etats membres, de la profession de la navigation et d'autres acteurs directement ou indirectement concernés par la navigation rhénane,
- élaboration de prévisions fiables concernant les modifications possibles des débits du Rhin,
- mise au point d'approches novatrices concernant l'adaptation au changement climatique et la réduction des émissions de gaz à effet de serre,
- mise en évidence du potentiel résultant du changement climatique pour la navigation intérieure compte tenu de son profil de mode de transport respectueux de l'environnement et du développement de nouveaux marchés,
- estimation du coût et de l'efficacité des différentes mesures envisageables.

Il semble souhaitable que les comités de la CCNR présentent suffisamment tôt les approches et conclusions de leurs travaux afin que celles-ci puissent être présentées examinées par les experts au cours du congrès et qu'elles puissent être prises en compte dans le document final qui résumera les conclusions du congrès.

PROTOCOLE 13

Rapport du Comité Technique Permanent et du Comité du Règlement de Visite

Pas de résolution.

PROTOCOLE 14

Organisation du congrès CCNR « changements climatiques et navigation rhénane »

Pas de résolution.

PROTOCOLE 15

Situation économique de la navigation rhénane

Résolution

La Commission Centrale,

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

prend acte du rapport sur la situation économique de la navigation rhénane pour l'année 2007 et de la perspective pour le 1^{er} semestre de l'année 2008.

Annexe

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

Année 2007 et prospective pour le 1^{er} semestre 2008

I. Remarques générales

a) Situation générale

En 2007, la navigation rhénane a enregistré une hausse de 2,6 % des marchandises transportées. Pour le deuxième semestre, la hausse est de 1,3 % par rapport à l'année précédente. Le possible recul de l'emploi en Europe et son effet négatif sur la demande de transport par bateau de navigation intérieure n'ont pas été constatés à ce jour. Les indications disponibles pour les deux premiers mois de l'année 2008 permettent de conclure à une poursuite de la hausse des volumes transportés dans la cale sèche et dans le secteur chimique. Les transports de produits pétroliers semblent, par contre, se trouver sur une tendance négative.

b) Hydraulicité

Aucune variation extrême des hauteurs d'eau n'a été constatée sur le Rhin au cours de l'année 2007. Une période de basses eaux n'a été constatée que fin octobre et durant la première quinzaine de novembre, soit durant trois semaines. Une faible hydraulicité a également été constatée sur le Rhin de fin décembre à début janvier 2008. Depuis mi-mars, l'hydraulicité est néanmoins satisfaisante du point de vue de l'enfoncement possible.

c) Prix des carburants

En raison d'une baisse passagère durant le 1^{er} semestre 2007, le coût moyen des carburants est resté relativement stable en 2007, avec une hausse de seulement 2 % par rapport à la moyenne de l'année 2006. Une hausse significative a toutefois été constatée au cours du 2^{ème} semestre et durant les premiers mois de l'année 2008. Ainsi, le coût du carburant a augmenté d'environ 35 % entre avril 2007 et avril 2008 pour atteindre de nouveaux niveaux record. Pour des raisons structurelles, il est peu probable que survienne une baisse durable des prix sur le marché mondial du pétrole. Cette évolution s'est traduite par une augmentation nette des coûts d'exploitation pour l'ensemble de la navigation intérieure.

II. Situation de la cale sèche

a) Volumes transportés

Pour la navigation à cale sèche a été constatée en 2007 ainsi que durant les premiers mois de l'année 2008 une demande de transport relativement forte. Cette demande s'est traduit en 2007 par une hausse du volume de transport atteignant 4,4 %. La demande de transport par bateau à cale sèche est également restée élevée au cours du 1^{er} trimestre 2008.

Secteur agricole

Dans le secteur agricole, les transports ont augmenté d'environ 4,6 %. Au cours du deuxième semestre, les transports d'engrais ont également affiché une hausse supérieure à 5 %. En revanche, les volumes de blé transportés ont régressé de plus de 17 % en 2007. Les exportations, en particulier, ont connu une baisse en raison de la mauvaise récolte en Europe. Une évolution similaire a été constatée en ce qui concerne les transports d'orge. Le marché s'est toutefois animé au cours des premiers mois de l'année 2008. Les volumes traités dans les ports maritimes ont augmenté en raison des importations plus importantes.

Secteur sidérurgique

Les transports de fer et d'acier ont augmenté de 15,7 % en 2007. En revanche, les transports de minerai et de déchets sidérurgiques n'ont augmenté que de 1,8 %. Les volumes transportés ont évolué dans cette fourchette au cours des deux premiers mois de l'année 2008, mais avec un moindre ampleur, d'environ 3 %, par rapport à l'année précédente. La consommation d'acier de l'Union européenne devrait s'accroître de 2,2 % en 2008, après une hausse de 5,3 % en 2007. L'industrie sidérurgique a jugé l'année 2007 comme étant "exceptionnellement réussie" et s'attend à un niveau de production similaire en 2008, malgré un contexte économique général incertain.

Le dynamisme durable du secteur de la construction, notamment en Allemagne et dans les nouveaux Etats membres de l'UE, ainsi que l'augmentation des exportations vers l'Asie en dépit du cours élevé de l'Euro, devraient continuer de soutenir la demande en acier. Ces prévisions justifient l'optimisme de la navigation intérieure en ce qui concerne l'évolution durant l'année 2008.

Secteur énergétique : charbon

Les volumes de charbon transportés en 2007 ont augmenté de 3 %. Il est à noter que, au cours du deuxième semestre, les volumes transportés ont augmenté de plus de 8 % tandis que les prestations en tkm ont augmenté de plus de 12,3 %, ce qui traduit une hausse de la distance moyenne de transport.

Les importations de charbon, avec une hausse de plus de 20 % pour l'Allemagne, ont encore affiché une tendance à la hausse au début de l'année 2008, ce qui est important pour la demande de transport en navigation rhénane. Les transports sur le Rhin ont suivi une évolution similaire, les consommateurs dans l'arrière pays tendant notamment à constituer des stocks afin d'anticiper les effets d'une période de basses eaux au cours du second semestre. L'arrêt de l'extraction de charbon dans la Sarre a également contribué à soutenir la demande de transport.

Sables, graviers, pierres, terre et matériaux de construction

En 2007, les volumes de matériaux de construction transportés ont augmenté de 2,3 %, avec toutefois un léger ralentissement au cours du deuxième semestre. Une tendance à la hausse a toutefois été constatée au cours des premiers mois de l'année 2008, avec une augmentation de près de 4 % de la demande.

En raison de la situation économique en Europe, il est probable qu'intervienne un recul de la construction privée et commerciale, la tendance pour le génie civil et la construction publique demeurant néanmoins positive. Le secteur de la construction devrait en particulier conserver son dynamisme en Europe de l'est. Le fait que le secteur allemand de la construction et celui des nouveaux Etats membres de l'UE continuent d'enregistrer un regain d'activité laisse présager une hausse probable de la demande de transport au cours des prochains mois.

b) Niveau des frets

Malgré une hydraulité satisfaisante, les frets ont pu se maintenir à un niveau correct en 2007. Ceci résulte de la forte demande de cale. Au cours des premiers mois de l'année 2008, le maintien de la forte demande de capacité sur presque toutes les voies de navigation intérieure européennes ainsi que de courtes périodes de basses eaux ont eu pour conséquence une raréfaction de la cale disponible sur le Rhin supérieur et une stabilisation des taux de fret à un niveau élevé.

c) Transports par conteneurs

En 2007, les transports de conteneurs sur le Rhin n'ont augmenté que d'un peu plus de 2 %, alors que les transbordements de conteneurs dans les principaux ports maritimes ont progressé de plus de 10 %. Ceci permet de conclure à une perte significative de parts de marché pour la navigation intérieure. Ces pertes sont imputables aux difficultés au niveau des processus logistiques au niveau de la manutention, notamment dans le port de Rotterdam, eu égard à la forte croissance des volumes de conteneurs à traiter.

A partir de décembre 2007 ainsi que durant les deux premiers mois de l'année 2008, des hausses comprises entre 8 % et 9 % ont néanmoins été constatées pour le transport de conteneurs EVP.

Il est à noter également qu'en 2007 la part des conteneurs remplis transportés sur le Rhin est passée de 66,7 % à 68,3 %.

III. Situation dans le secteur de la cale citerne

a) Volumes transportés

Malgré une forte demande émanant de l'industrie chimique, les volumes transportés par la navigation citerne ont régressé de 3,5 % en 2007. Une légère amélioration a été constatée au cours des premiers mois de l'année 2008.

Secteur énergétique

En 2007, les transports de produits pétroliers ont subi une baisse supérieure à 10 % (-2,8% pour les transports d'essence et de -21 % pour les transports de Diesel, de gasole et de fuel). En termes de tendances, les volumes transportés ont augmenté vers l'aval et ont reculé vers l'amont.

Sur un marché affichant des niveaux record pour le prix du pétrole, la spéculation intervient de manière importante. Chaque baisse des prix, même très brève, est exploitée pour le renouvellement des stocks. Ceci se traduit par des pics en ce qui concerne la demande de cale.

L'industrie pétrolière prévoit une baisse structurelle de la demande en produits pétroliers qui devrait se faire sentir à partir de l'année 2008 et qui pourrait perdurer durant plusieurs années. Ainsi, les ventes de carburants et de fioul domestique pourraient d'ici 2025, baisser de 25 % en Allemagne, grâce entre autre, à l'amélioration continue de la performance des moteurs. La consommation de carburant Diesel devrait néanmoins augmenter jusqu'en 2010.

Ces prévisions du secteur pétrolier laissent présager à long terme une baisse structurelle de la demande de transport.

Secteur chimique

Dans ce secteur, la hausse s'est poursuivie en 2007. Ainsi, les volumes transportés ont augmenté de 10 % sur l'année. Au cours des deux premiers mois de l'année 2008, les volumes transportés ont augmenté d'environ 5,7 %, malgré une légère baisse au mois de janvier. Depuis le mois de mars, l'industrie chimique est à nouveau optimiste pour les mois à venir. On peut donc s'attendre à une évolution favorable de la demande de transports au cours des prochains mois.

b) Niveau des frets

En raison de la demande globalement peu élevée au cours de l'année 2007, les frets ont évolué à un niveau trop bas, notamment dans le secteur des produits pétroliers, pour compenser les hausses du coût des avitaillements. Les légères hausses saisonnières constatées n'ont pas permis d'améliorer la situation économique du secteur. Au cours des premiers mois de l'année 2008 a été constatée une amélioration de la situation en raison d'une période de basses eaux. Les frets ont à nouveau augmenté durant cette période.

IV. Evolution de l'offre de cale

En 2007, plus de 165 000 tonnes de nouvelle de cale nouvelle ont été mises en service dans le secteur de la **cale sèche**. Exprimé en nombres de bateaux, 80 % des nouveaux automoteurs mis en service possèdent un port en lourd supérieur à 3 000 tonnes et 16 % d'entre eux un port en lourd compris entre 2000 et 3000 tonnes. En ce qui concerne les barges de poussage, plus de 60 % des nouvelles constructions présentent un port en lourd compris entre 2000 et 3000 tonnes. Les autres bateaux sont soit plus grands (env. 3500 tonnes) ou plus petits (env. 1500 tonnes).

Si on considère la période 2002 – 2007, on constate que 339 nouvelles unités ont été mises en service, dont deux tiers d'automoteurs ordinaires et un tiers de barges. Ceci correspond à une hausse de la cale disponible d'environ 8,6 % au cours de cette période.

Pour les **bateaux citernes**, plus de 50 000 tonnes de cale nouvelle ont été mises sur le marché en 2007. Environ 30 % de ces unités affichent un port en lourd inférieur à 2000 tonnes, 35 % affichent un port en lourd compris entre 2000 et 3000 tonnes et 35 % affichent un port en lourd supérieur à 3000 tonnes.

Entre 2002 et 2007, 226 nouvelles unités (presque exclusivement des automoteur-citernes) ont été mis en service. Dans l'hypothèse d'une absence de déchirage d'unités anciennes, ceci correspondrait à une progression de la cale disponible sur le marché de 32,6 %.

V. Conclusions et perspectives

Au cours des derniers mois, les prévisions économiques pour l'Union européenne ont été revues à la baisse à plusieurs reprises, signe d'un affaiblissement de l'économie dont l'ampleur ne peut pas encore être précisée. Ainsi; une croissance du PIB de seulement 2 % est attendue pour 2008, contre 2,7 % en 2007. Il est encore impossible de prédire dans quelle mesure la demande de transport dans le secteur de la navigation intérieure sera affectée au cours des prochains mois par cette évolution économique générale.

Cale sèche :

Bien que la nouvelle cale mise en service se traduise par une meilleure productivité, l'évolution du secteur de la cale sèche ne semble pas inquiétante, dans la mesure où la demande de transport y évolue à un rythme similaire à celui de l'offre de transport. Le niveau moyen des frets constaté au cours des dernières années confirme ce sentiment.

Cale citerne :

La cale citerne se trouve dans une phase de restructuration. La demande de transport émanant du secteur chimique augmente, par contre celle émanant du secteur pétrolier (2/3 des volumes transportés) diminue. Globalement, la demande de transport s'adressant à la cale citerne stagne. La hausse de la cale disponible de bateaux à double coque et le maintien en service des bateaux à simple coque placent ce secteur dans une situation qui pourrait à terme devenir délicate. Une moyenne relativement basse des niveaux de fret pour les produits pétroliers et le fait que des exploitants de bateaux à simple coque commencent à ressentir des difficultés financières sont des indices qui permettent de confirmer cette crainte.

Conditions d'exploitations en 2007 :

Coûts :

- Hausse du coût de l'entretien

La saturation des chantiers navals résultant de la forte demande de nouvelles constructions de bateaux s'est traduite par une hausse du coût de l'entretien. Deux causes sont identifiées : d'une part, le coût élevé de l'acier, et d'autre part l'augmentation des prix des chantiers navals face à la forte demande.

- Hausse des coûts salariaux

La demande de transport et le manque de personnel ont conduit à une hausse des salaires.

- *Nouveaux records du coût de l'avitaillement*

Le prix du gazole a fortement augmenté au cours du deuxième semestre de l'année 2007 et durant les premiers mois de l'année 2008. Un inversement de cette tendance n'est pas en vue. Le secteur de la cale citerne est particulièrement affecté par cette situation, l'augmentation des coûts étant accompagnée d'une baisse des frets.

Recettes :

- Les frets dans le secteur de la cale sèche se sont maintenus à un niveau plus élevé que l'an dernier, grâce à la forte demande de transport.
- Dans le secteur de la cale citerne, la faible demande de transport et les hauteurs d'eau suffisantes se sont la plupart du temps traduites par des niveaux de fret très bas, à l'exception d'une faible reprise constatée à la fin de l'année.

Evolution du trafic rhénan traditionnel (annuel)

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

2006	Total		aval		amont	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Produits agricoles	7619	2275	6215	1872	1404	403
1 Denrées alimentaires, fourrages	11213	2484	4704	916	6509	1568
2 Combustibles minéraux solides	28342	5559	780	87	27562	5472
3 Produits pétroliers	32569	8386	7924	1719	24645	6667
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	33693	4136	2165	343	31528	3793
5 Produits métallurgiques	12376	2377	6600	1120	5776	1257
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	41337	7574	31254	5831	10083	1743
7 Engrais	4197	1182	1765	466	2432	716
8 Produits chimiques	16514	3624	6307	1109	10207	2515
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	18799	5762	12383	3709	6416	2053
99 dont Transactions spéciales	17643	5515	11542	3506	6101	2009
Total	206659	43359	80097	17172	126562	26187

Evolution par rapport à 2006 (in %)						
0 Produits agricoles	3,73	-1,54	-4,79	-8,28	41,45	29,78
1 Denrées alimentaires, fourrages	5,28	4,95	2,17	6,77	7,53	3,89
2 Combustibles minéraux solides	3,06	0,92	-30,51	-36,78	4,01	1,52
3 Produits pétroliers	-10,39	-14,88	15,27	22,98	-18,64	-24,64
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	1,83	2,30	-4,76	-7,00	2,29	3,14
5 Produits métallurgiques	15,70	16,32	5,32	12,41	27,56	19,81
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	2,82	4,26	1,94	4,58	5,56	3,21
7 Engrais	2,43	3,64	6,46	11,59	-0,49	-1,54
8 Produits chimiques	10,18	6,26	10,02	4,69	10,28	6,96
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	7,28	6,39	5,06	4,72	11,55	9,40
99 dont Transactions spéciales	7,53	6,40	5,46	4,62	11,44	9,51
Total	2,53	0,77	3,75	5,43	1,77	-2,28

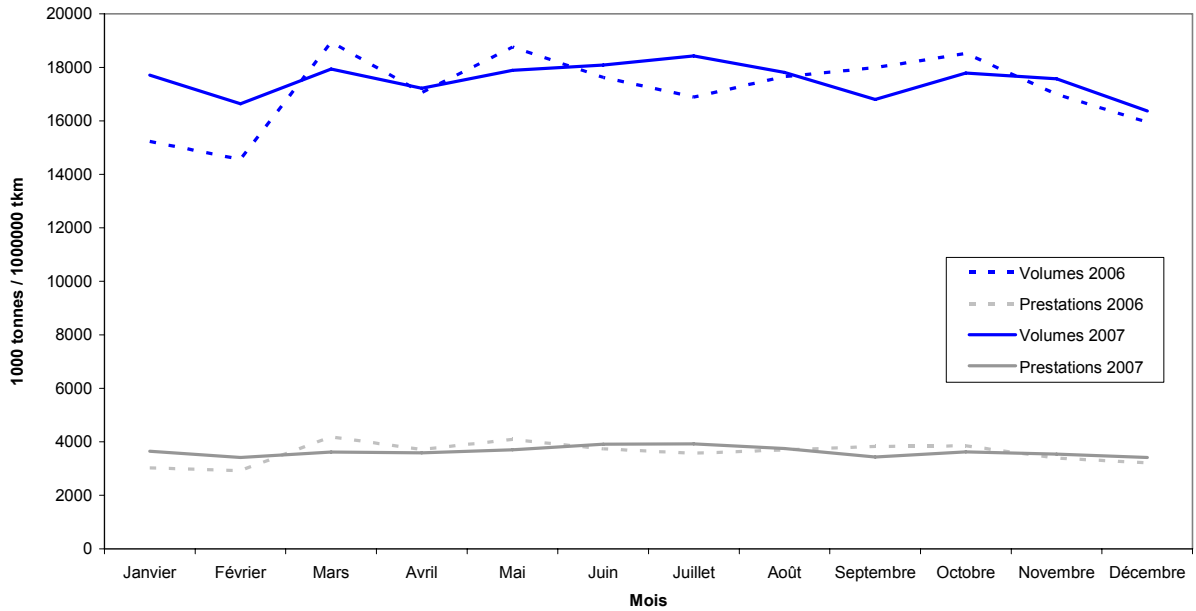
Evolution du trafic rhénan traditionnel (semestriel)

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

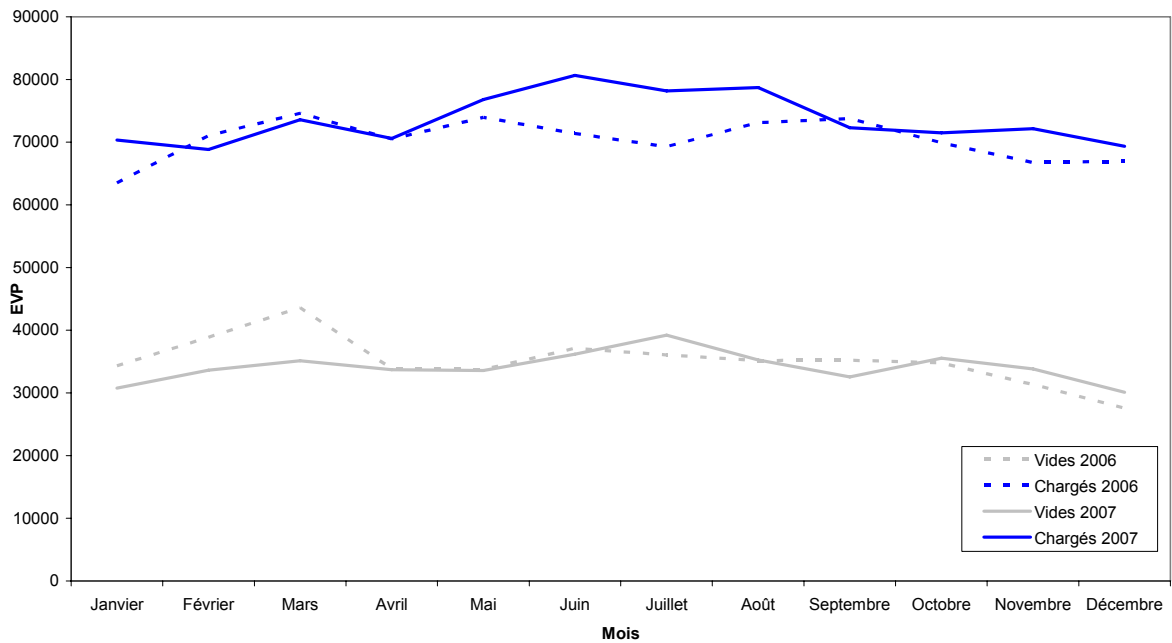
2ème semestre 2006	Total		aval		amont	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Produits agricoles	3874	1170	3150	955	724	215
1 Denrées alimentaires, fourrages	5824	1282	2440	476	3384	806
2 Combustibles minéraux solides	13596	2504	320	37	13276	2467
3 Produits pétroliers	16748	4341	3994	905	12754	3436
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	16988	2134	1007	163	15981	1971
5 Produits métallurgiques	6348	1227	3304	581	3044	646
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	21051	3683	15927	2824	5124	859
7 Engrais	2137	602	902	243	1235	359
8 Produits chimiques	8279	1788	3060	521	5219	1267
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	9400	2894	6212	1869	3188	1025
99 dont Transactions spéciales	8847	2781	5828	1777	3019	1004
Total	104245	21625	40316	8574	63929	13051

Evolution par rapport au deuxième semestre 2006 (in %)						
0 Produits agricoles	0,83	-2,99	-7,75	-9,74	38,12	26,98
1 Denrées alimentaires, fourrages	3,95	9,05	1,76	13,87	5,53	6,20
2 Combustibles minéraux solides	8,14	12,34	-1,56	-10,81	8,38	12,69
3 Produits pétroliers	-11,83	-17,71	11,62	12,49	-19,17	-25,67
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	0,40	-2,95	-6,45	-13,50	0,83	-2,08
5 Produits métallurgiques	7,77	8,39	5,42	8,78	10,32	8,05
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	-1,30	2,69	-3,06	3,01	4,18	1,63
7 Engrais	5,15	5,81	5,32	7,00	5,02	5,01
8 Produits chimiques	10,33	7,44	14,80	13,24	7,70	5,05
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	7,56	6,77	5,57	5,14	11,45	9,76
99 dont Transactions spéciales	7,72	6,54	5,71	4,67	11,59	9,86
Total	1,30	0,57	1,82	4,41	0,97	-1,95

Evolution mensuelle des volumes transportés et des prestations fournies sur le Rhin traditionnel

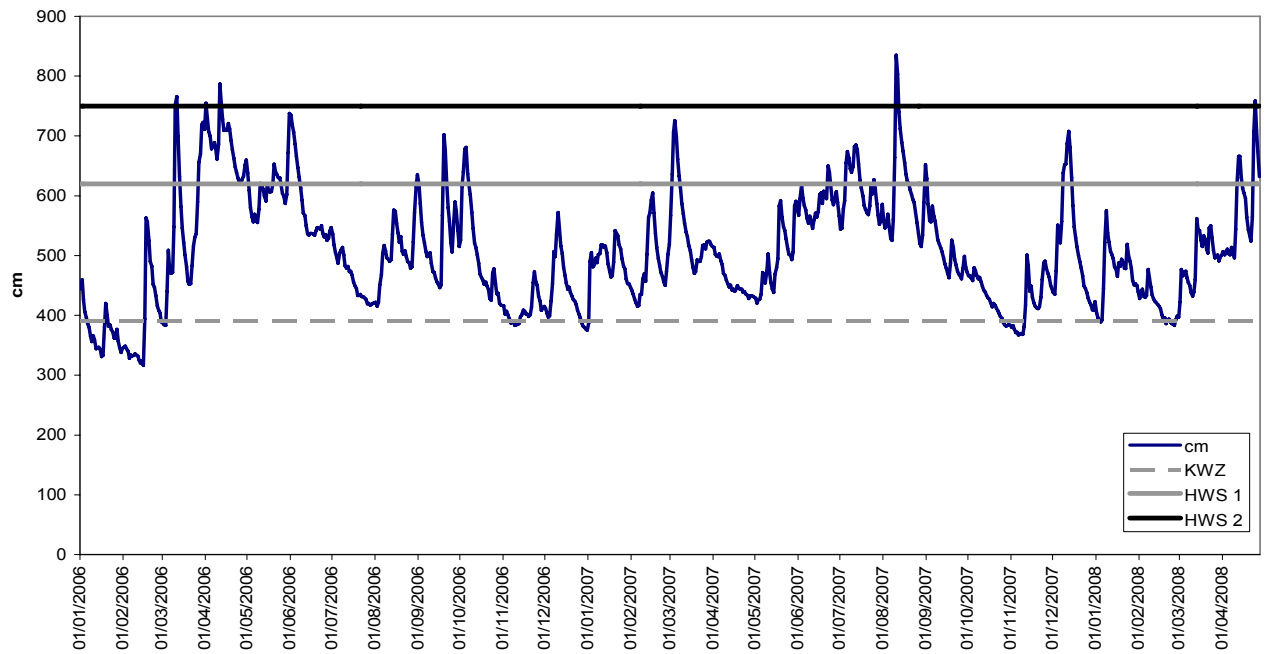


Evolution mensuelle des transports par conteneurs sur le Rhin traditionnel

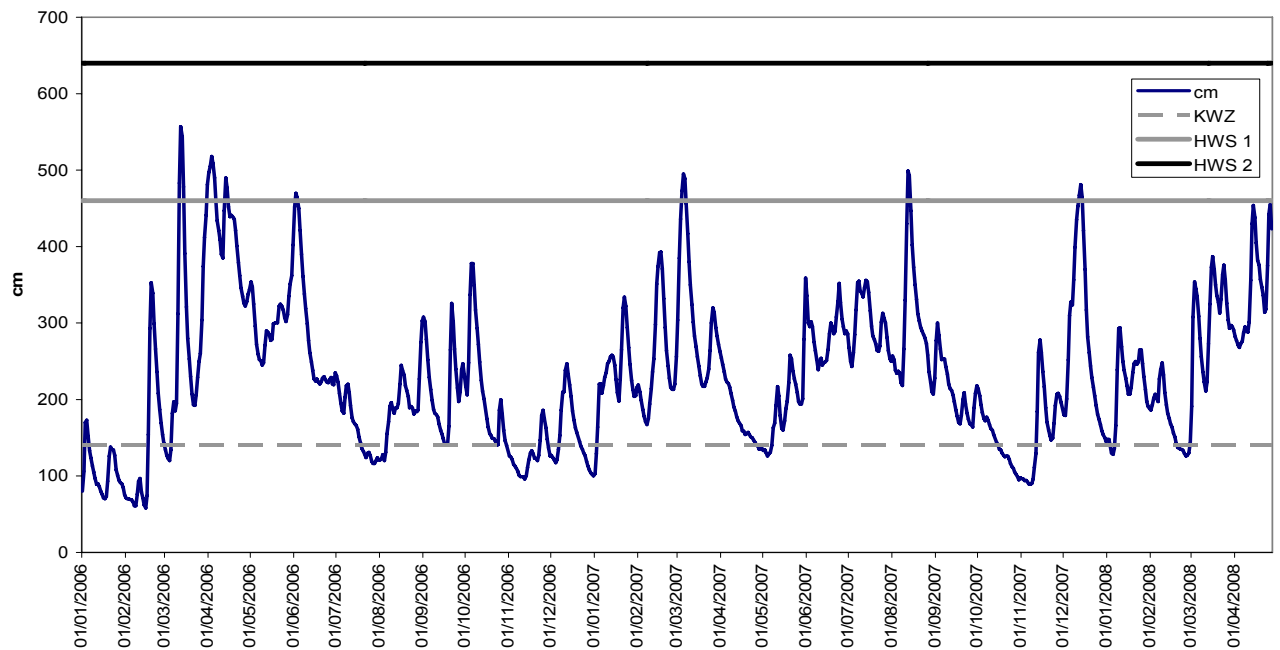


Wasserführung auf dem Rhein

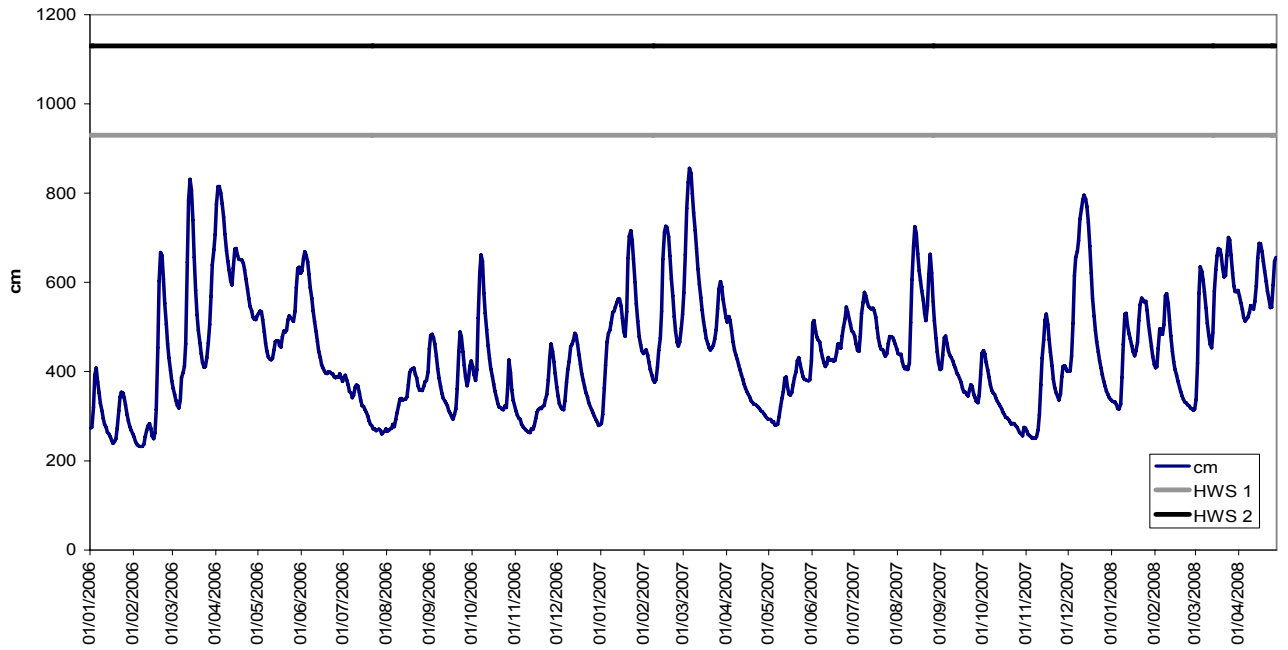
Wasserstände in Maxau



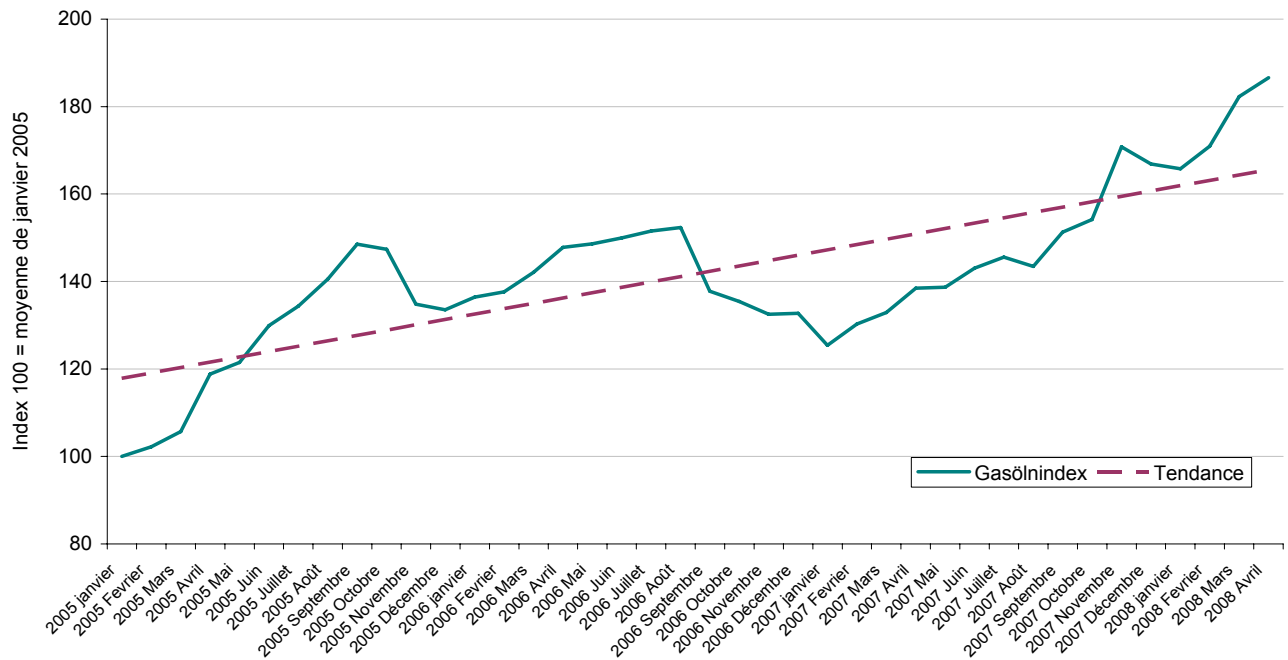
Wasserführung in Kaub



Wasserführung in Ruhrort



Evolution du prix du Gasoil



Nouvelles constructions en début d'année 2008

Type de bateau	2002			2003			2004			2005		
	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW
automoteurs	45	113114	56138	34	89676	41894	28	71326	34400	34	87645	27490
barges	29	37180		28	78156		14	23636		12	11401	
total	74	150294	56138	62	167832	41894	42	94962	34400	46	99046	27490
automot. citernes	22	65548	30547	45	131455	50332	54	139718	61236	46	130860	43736
barges citernes	2	178		1	1800		3	2427		2	2527	
total	24	65726	30547	46	133255	50332	57	142145	61236	48	133387	43736
pousseurs	2		1276	0		0	1		992	0		0
remorqueurs	3		11670	1		279	1		177	0		0
total	5		12946	1		279	2		1169	0		0
Bat. Croisière	17		13251	10		7238	5		4021	5		6280
Bat. Excursion	9		4834	1		1566	1		662	5		2832
total	26		18085	11		8804	6		4683	10		9112

Type de bateau	2006			2007			total 2002 - 2007		
	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW
automoteurs	33	93985	26637	35	111655	31460	209	567401	218019
barges	18	18385		29	54336		130	223094	0
total	51	112370	26637	64	165991	31460	339	790495	218019
automot. citernes	28	77565	24637	23	50333	16534	218	595479	227022
barges citernes	0	0	0	0	0	0	8	6932	0
total	28	77565	24637	23	50333	16534	226	602411	227022
pousseurs	0		0	1		0	4	0	2268
remorqueurs	0		0				5	0	12126
total	0		0	1		0	9	0	14394
Bat. Croisière	4	1644	3186	2		1816	43	1644	35792
Bat. Excursion	2	1959	2244	1		1570	19	1959	13708
total	6		5430	3		3386	62	3603	49500

Type de bateau	2008		
	Nombre	Tonnage	kW
automoteurs	1	3585	2028
barges	0	0	0
total	1	3585	2028
automot. citernes	2	5135	2338
barges citernes	0	0	0
total	2	5135	2338
pousseurs	0	0	0
remorqueurs	0	0	0
total	0	0	0
Bat. Croisière	0	0	0
Bat. Excursion	0	0	0
total	0	0	0

Source : IVR

PROTOCOLE 16

Mise en oeuvre 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 17

Reconnaissance des certificats de conduite nationaux de certains Etats membres

Résolution

La Commission Centrale,

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

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

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

estimant que la reconnaissance de certificats de conduite non rhénans constitue pour la CCNR une tâche prioritaire justifiant la mise en vigueur la plus rapide des modifications requises au Règlement des patentes du Rhin,

considérant dès lors qu'une telle reconnaissance justifie la modification du Règlement des patentes du Rhin sur la base de l'art 1.07 dudit Règlement

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

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

I

Reconnaît la validité sur le Rhin des certificats de conduite allemands suivants :

- la patente de batelier (Schifferpatent) A et
- la patente de batelier (Schifferpatent) B,

délivrées par les autorités allemandes compétentes en vertu du Règlement « Verordnung über Befähigungszeugnisse in der Binnenschifffahrt » du 15 décembre 1997, dernièrement modifié par l'article 501 du règlement du 31 octobre 2006 (BGBl I p. 2407 ss),

dans la mesure où les conditions complémentaires suivantes sont remplies :

- ces certificats doivent être assortis d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe A3 du Règlement des patentes du Rhin pour être valables sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40),
- le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ledit règlement.

La délégation allemande s'engage à transmettre à la CCNR toute modification ultérieure de sa réglementation nationale relative à l'obtention des certificats de conduite reconnus par la présente résolution.

II

Reconnaît la validité sur le Rhin des certificats de conduite néerlandais suivants :

- groot vaarbewijs A
- groot vaarbewijs B
- groot vaarbewijs I
- groot vaarbewijs II,

délivrés par les autorités néerlandaises compétentes sur la base de la loi « Binnenschepenwet, Stb. 1981, 678 », modifiée par la « Stb. 2007.176 »,

dans la mesure où les conditions complémentaires suivantes sont remplies :

- ces certificats doivent être assortis d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe A3 du Règlement des patentes du Rhin pour être valables sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40),
- les titulaires doivent être âgés de 21 ans au moins,
- le titulaire du groot vaarbewijs I ou du groot vaarbewijs II n'est autorisé à naviguer sur le Rhin que jusqu'à l'âge de 50 ans révolus,
- le titulaire du groot vaarbewijs A ou du groot vaarbewijs B, âgé de 50 ans révolus, doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ledit règlement.

La délégation néerlandaise s'engage à transmettre à la CCNR toute modification ultérieure de sa réglementation nationale relative à l'obtention des certificats de conduite reconnus par la présente résolution.

III

Reconnaît la validité sur le Rhin des certificats de conduite belges suivants :

- certificat de conduite/vaarbewijs A
- certificat de conduite/vaarbewijs B

délivrés par les autorités belges compétentes sur la base de la loi du 21 mai 1991 et de l'arrêté royal du 23 décembre 1998 tel que modifié par l'arrêté royal du 27 mars 2007,

dans la mesure où les conditions complémentaires suivantes sont remplies :

- ces certificats doivent être assortis d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe A3 du Règlement des patentes du Rhin pour être valables sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40),
- les titulaires doivent être âgés de 21 ans au moins,

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

La délégation belge s'engage à transmettre à la CCNR toute modification ultérieure de sa réglementation nationale relative à l'obtention des certificats de conduite reconnus par la présente résolution.

IV

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

Ces modifications seront en vigueur du 1^{er} octobre 2008 au 30 septembre 2011.

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

Certificats de conduite reconnus équivalents

Etat	Nom du certificat reconnu équivalent	Conditions complémentaires	Autorité(s) nationale(s) compétente(s) pour la délivrance	Modèle du certificat reconnu équivalent
D	Schifferpatent A	- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe A3 du Règlement des patentes du Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40), - le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par la réglementation rhénane.	Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord und Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest	Modèle
D	Schifferpatent B		Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord, Nordwest, Mitte, West, Südwest, Süd und Ost	
NL	Groot vaarbewijs A	- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe A3 du Règlement des patentes du Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40), - le titulaire doit être âgé de 21 ans au moins, - le titulaire âgé de 50 ans révolus, doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par la réglementation rhénane.	CCV, afdeling binnenvaart P.C. Boutenslaan 1 Postbus 1970 2280 DV Rijswijk	Modèle
NL	Groot vaarbewijs B			
NL	Groot vaarbewijs I	- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe A3 du Règlement des patentes du Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40) - le titulaire doit être âgé de 21 ans au moins - le titulaire n'est autorisé à naviguer sur le Rhin que jusqu'à l'âge de 50 ans révolus.	délivré jusqu'au 1er mars 2001 par le KOFs	Modèle
NL	Groot vaarbewijs II			


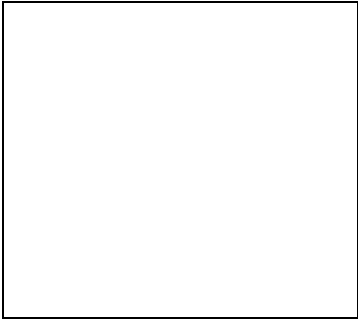
Etat	Nom du certificat reconnu équivalent	Conditions complémentaires	Autorité(s) nationale(s) compétente(s) pour la délivrance	Modèle du certificat reconnu équivalent
B	Certificat de conduite/Vaarbewijs A	- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe A3 du Règlement des patentes du Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40), - le titulaire doit être âgé de 21 ans au moins, - le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par la réglementation rhénane.	S.P.F. Mobilité et Transports/F.O.D. Mobiliteit en vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat- Generaal Vervoer Te Land City Atrium Rue du Progrès 56 B-1210 Bruxelles	Modèle
B	Certificat de conduite/Vaarbewijs B			

Modèle allemand :

Schifferpatent für die Binnenschifffahrt A und B

(85 mm x 54 mm – fond couleur bleue; conforme à norme ISO 78.10)

(Recto)

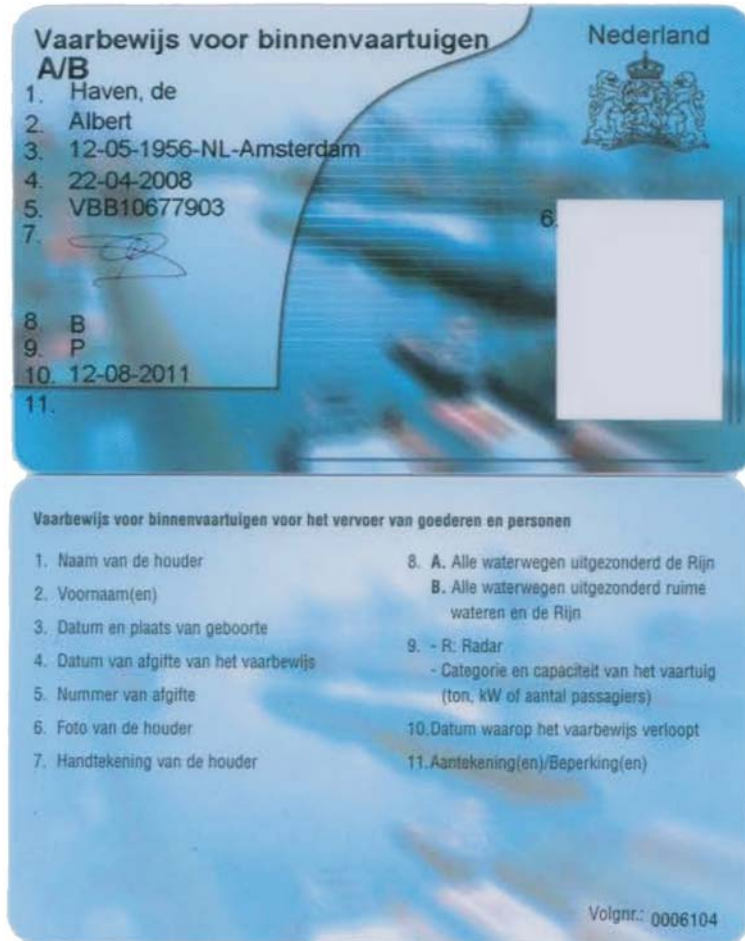
SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT: A/B	Bundesrepublik Deutschland Wasser- und Schifffahrts- direktion xxx
1. xxx	
2. xxx	
3. 01.01.1960 — D - Duisburg	
4. 02.01.1998	
7. ###	6. 
8. AB	
9. R, Tonnen, kW, > 1600	
10. 31.12.2009	
11.	5. xxx

(Verso)

SCHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGÜTER- UND -PERSONENVERKEHR	
1. Name des Inhabers	9. — R (Radar) — Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes, für die das Patent gilt (Tonnen, kW, mehr als 1600 Fahrgäste)
2. Vorname(n)	10. Ungültigkeitsdatum
3. Geburtsdatum und –ort	11. Vermerk(e) Einschränkungen Wasserstraßen mit besonderer Streckenkenntnis
4. Ausstellungsdatum des Patentes	
5. Ausstellungsnummer	
6. Lichtbild des Inhabers	
7. Unterschrift des Inhabers	
8. A Alle Wasserstraßen außer dem Rhein B Alle Wasserstraßen außer Seeschifffahrtsstraßen und dem Rhein	

Modèles néerlandais :

Groot vaarbewijs A en B,
(85 mm x 54 mm – fond couleur bleue)



Groot vaarbewijs I et II :

(Recto)



(Verso)

Groot vaarbewijs I*)

registratienummer	VB 001002473
naam	[REDACTED]
voornamen	[REDACTED]
geboorteplaats	THOLEN
geboortedatum	27 maart 1966
vaarbewijs is geldig tot	27 maart 2031
afgegeven op	27 maart 1991
afgegeven door	de directeur van de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam
handtekening directeur KOF	
handtekening houder	

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft op grond van artikel 18 van de Binnenscheepwet en artikel 2a van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam aangewezen als instelling belast met de afgifte van het groot vaarbewijs (Stcrt. 1990, 42).

GROOT VAARBEWIJS I, AFGEGEVEN VOOR DE VAART OP DE RIVIEREN, KANALEN EN MEREN (BINNENWATEREN MET UITZONDERING VAN DE WESTERSCHELDE, DE OOSTERSCHELDE HET IJSSELMEER, DE WADDENZEE, DE EEMS EN DE DOLLARD)

Kleine vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met:

- 1 schepen met een lengte van minder dan 20 meter, niet zijnde:
 - a een sleep- of duwboot, gebezigd om schepen met een lengte van 20 meter of meer te slepen, te duwen of langs zij vastgemaakt mee te voeren;
 - b een schip, gebezigd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen buiten de bemanning.
- 2 schepen met een lengte van 20 meter of meer, waarmee niet bedrijfsmatig wordt gevaren.

Grote vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met alle schepen.

Groot vaarbewijs II*)

registratienummer	VB 000646874
naam	[REDACTED]
voornamen	[REDACTED]
geboorteplaats	NECKARSTEINHACH
geboortedatum	02 mei 1936
vaarbewijs is geldig tot	02 mei 2001
afgegeven op	17 oktober 1985
afgegeven door	de directeur van de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam
handtekening directeur KOF	
handtekening houder	

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft op grond van artikel 18 van de Binnenscheepwet en artikel 2a van het Besluit vaarbewijzen binnenvaart de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam aangewezen als instelling belast met de afgifte van het groot vaarbewijs (Stcrt. 1990, 42).

GROOT VAARBEWIJS II, AFGEGEVEN VOOR DE VAART OP ALLE BINNENWATEREN

Kleine vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met:


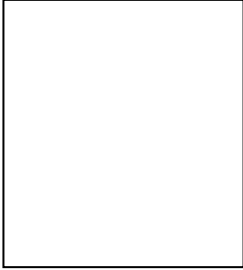
- 1 schepen met een lengte van minder dan 20 meter, niet zijnde:
 - a een sleep- of duwboot, gebezigd om schepen met een lengte van 20 meter of meer te slepen, te duwen of langs zij vastgemaakt mee te voeren;
 - b een schip, gebezigd voor het bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen buiten de bemanning.
- 2 schepen met een lengte van 20 meter of meer, waarmee niet bedrijfsmatig wordt gevaren.

Grote vaarbewijzen zijn geldig voor het varen met alle schepen.

*) Ce document peut également être délivré par le „Minister van Verkeer en Waterstaat, namens deze, De Directeur-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken“.


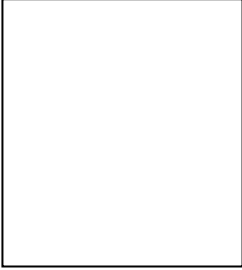
Modèle belge :

Carte conforme à la norme ISO 78.10

VAARBEWIJS VOOR BINNENVAARTUIGEN		BELGIE
		
1. XXX	5. 000	
2. XXX		
3. 02.01.1996 – B – BRUSSEL		
4. 02.01.1996	6.	
7. ###		
8. AB		
9. -R -P		
10. 01.01.2061		
11.		

VAARBEWIJS VOOR BINNENVAARTUIGEN VOOR HET VERVOER VAN GOEDEREN EN PERSONEN	
1.	Naam van de houder
2.	Voornaam (namen)
3.	Datum en plaats van geboorte
4.	Datum van afgifte van het vaarbewijs
5.	Nummer van afgifte
6.	Foto van de houder
7.	Handtekening van de houder
8.	A. Geldig op alle waterwegen uitgezonderd de Rijn B. Geldig op alle waterwegen uitgezonderd maritieme waterwegen en de Rijn
9.	- R (radar) - P (meer den 12 personen)
10.	Datum waarop het vaarbewijs verboot
11.	Aantekening(en) Beperking(en)
Model van de Europese Unie	

Carte conforme à la norme ISO 78.10

CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTERIEURE		BELGIQUE
		
1. XXX	5. 000	
2. XXX		
3. 02.01.1996 – B – BRUXELLES		
4. 02.01.1996	6.	
7. ###		
8. AB		
9. -R -P		
10. 01.01.2061		
11.		

CERTIFICAT DE CONDUITE DE BATEAU DE NAVIGATION INTERIEURE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES	
1.	Nom du titulaire
2.	Prénom(s)
3.	Date et lieu de naissance
4.	Date de délivrance du certificat
5.	Numéro de délivrance
6.	Photographie du titulaire
7.	Signature du titulaire
8.	A. Valable sur toutes les voies d'eau sauf le Rhin B. Valable sur toutes les voies d'eau sauf les voies d'eau maritimes et le Rhin
9.	- R (radar) - P (plus de 12 personnes)
10.	Date d'expiration
11.	Mention(s) Restriction(s)
Modèle de l'Union européenne	

PROTOCOLE 18

Reconnaissance des certificats de conduite roumains des catégories A et B et du certificat roumain d'aptitude à la conduite au radar

Résolution

La Commission Centrale,

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

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

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

estimant que la reconnaissance de certificats de conduite non rhénans constitue pour la CCNR une tâche prioritaire justifiant la mise en vigueur la plus rapide des modifications requises au Règlement des patentes du Rhin,

considérant dès lors qu'une telle reconnaissance justifie la modification du Règlement des patentes du Rhin sur la base de l'art 1.07 dudit Règlement,

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

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

I

Reconnaîtra, dès l'entrée en vigueur de l'arrangement administratif annexé à la résolution 2008-I-19, la validité sur le Rhin des certificats de conduite roumains des catégories A et B (« brevet de căpitan fluvial A/B ») délivrés par l'autorité navale roumaine en vertu de l'arrêté ministériel 318/2006 du 3 mars 2006,

dans la mesure où les conditions complémentaires suivantes sont remplies :

- ces certificats doivent être assortis d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe A3 du Règlement des patentes du Rhin pour être valables sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40),
- les titulaires doivent être âgés de 21 ans au moins,
- le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ledit règlement.

II

Reconnaîtra, dès l'entrée en vigueur de l'arrangement administratif annexé à la résolution 2008-I-19, la validité sur le Rhin du certificat roumain d'aptitude à la conduite au radar (« certificat de utilizator radar pe căile navigabile interioare ») délivré par l'autorité navale roumaine en vertu de l'arrêté ministériel 318/2006 du 3 mars 2006.

III

Adopte, conformément à l'article 1.07 du Règlement des patentes du Rhin, et pour autant que l'arrangement administratif sera entré en vigueur, les modifications à l'annexe C1 du Règlement des patentes du Rhin, figurant en annexe à la présente résolution.

Ces modifications seront en vigueur du 1^{er} octobre 2008 au 30 septembre 2011.

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

Certificats de conduite reconnus équivalents

Etat	Nom du certificat reconnu équivalent	Conditions complémentaires	Autorité(s) nationale(s) compétente(s) pour la délivrance	Modèle du certificat reconnu équivalent
RO	Certificat de conduite A	- doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe A3 du Règlement des patentes du Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40), - le titulaire doit être âgé de 21 ans au moins. - le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ladite réglementation.	Autorité navale roumaine, Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Roumanie Tél : 0241/616.129 ; 0241/60.2229 Fax : 0241/616.229 ; 0241/60.1996 Email : rna@rna.ro	Modèle
RO	Certificat de conduite B			Modèle

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



Certificats d'aptitude à la conduite au radar reconnus équivalents

Etat	Nom du certificat reconnu	Conditions complémentaires	Autorité(s) nationale(s) de délivrance	Modèle
RO	Certificat de conducteur au radar sur les voies navigables intérieures	--	Autorité navale roumaine, Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Roumanie Tél : 0241/616.129 ; 0241/60.2229 Fax : 0241/616.229 ; 0241/60.1996 Email : rna@rna.ro	Modèle

MODÈLE DES CERTIFICATS DE CONDUITE ROUMAINS CATÉGORIE A ET CATÉGORIE B

Certificat de conduite catégorie A

Au recto

BREVET DE CĂPITAN FLUVIAL CATEGORIA:		ROMÂNIA
SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT :		A
1.		  <i>Photo</i>
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		
8.	A	
9.	R	
10.		
11.	-	
Autoritatea emitentă: Ausstellende Behörde: AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ		

Autorité compétente pour la délivrance : AUTORITÉ NAVALE ROUMAINE


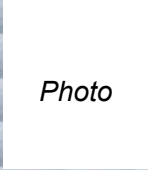
Au verso

BREVET DE CĂPITAN FLUVIAL	
pentru transport mărfuri și persoane pe căi navigabile interioare	
SCHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGÜTER – UND – PERSONENVERKEHR	
1. Numele <i>Name des Inhaberin</i>	8. A – toate căile de navigație interioară, rada Sulina, porturile Constanța și Midia cu excepția Rhinului; <i>A – Allewasserstraßen, in Bereich Sulina, Constanta und Midia Hafens, außer dem Rhein;</i>
2. Prenumele <i>Vorname (n)</i>	9. R (Radar), categoria și capacitatea navei exclusive (tone, kW, pasageri) <i>R (Radar), Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste)</i>
3. Data și locul nașterii <i>Geburtsdatum und -ort</i>	10. Data expirării <i>Ungültigkeitsdatum</i>
4. Data eliberării <i>Ausstellungsdatum</i>	11. Mențiuni, Restricții <i>Vermek (e), Einschränkungen</i>
5. Numărul certificatului <i>Ausstellungsnummer</i>	
6. Fotografia <i>Lichtbild des Inhabers</i>	
7. Semnătura <i>Unterschrift des Inhaberin</i>	

1. Nom
2. Prénom
3. Date et lieu de naissance
4. Date de délivrance
5. Numéro du certificat
6. Photographie du titulaire
7. Signature du titulaire
8. A toutes les voies d'eau sauf le Rhin
9. R (Radar) – catégorie et capacité de bateau exclusive (tonnes, kW, passagers)
10. Date d'expiration
11. Mentions, Restrictions

Certificat de conduite catégorie B

Au recto

BREVET DE CĂPITAN FLUVIAL CATEGORIA:		ROMÂNIA
SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT :		B
		
1.		 <i>Photo</i>
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		
8.	B	
9.	R	
10.		
11.	-	
Autoritatea emitentă: Ausstellende Behörde: AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ		

Autorité compétente pour la délivrance : AUTORITÉ NAVALE ROUMAINE

Au verso

BREVET DE CĂPITAN FLUVIAL	
pentru transport mărfuri și persoane pe căi navigabile interioare	
SCHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGÜTER – UND – PERSONENVERKEHR	
1. Numele <i>Name des Inhaberin</i>	8. B – toate căile de navigație interioară cu excepția celor cu caracter maritim, sectorul de Dunăre cuprins între Brăila (km 175) și Marea Neagră prin Canalul Sulina, a porturilor Constanța și Midia și a Rinului
2. Prenumele <i>Vorname (n)</i>	B – Allewasserstraßen außer Seeschiffsstraßen und, der Donau Bereich zwischen Braila (Km.175) und das Schwarze Meer durch den Sulina Kanal, des Rheins, des Constanta und Midia Hafens
3. Data și locul nașterii <i>Geburtsdatum und -ort</i>	9. R (Radar), categoria și capacitatea navei exclusive (tone, kW, pasageri) / R (Radar), Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste)
4. Data eliberării <i>Ausstellungsdatum</i>	10. Data expirării / Ungültigkeitsdatum
5. Numărul certificatului <i>Ausstellungsnummer</i>	11. Mențiuni, Restricții / Vermerk (e), Einschränkungen
6. Fotografia <i>Lichtbild des Inhabers</i>	
7. Semnătura <i>Unterschrift des Inhaberin</i>	

1. **Nom**
2. **Prénom**
3. **Date et lieu de naissance**
4. **Date de délivrance**
5. **Numéro du certificat**
6. **Photographie du titulaire**
7. **Signature du titulaire**
8. **A toutes les voies d'eau sauf le Rhin**
9. **R (Radar) – catégorie et capacité de bateau exclusive (tonnes, kW, passagers)**
10. **Date d'expiration**
11. **Mentions, Restrictions**

MODELE DU CERTIFICAT ROUMAIN D'APTITUDE A LA CONDUITE AU RADAR
(recto)

ROMÂNIA

MINISTERUL TRANSPORTURILOR
TRANSPORT MINISTERIUM
MINISTÈRE DES TRANSPORTS
AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ
RUMÄNISCHE SCHIFFFAHRTSBEHÖRDE
AUTORITÉ NAVALE ROUMAINE



CERTIFICAT
BEFÄHIGUNGSZEUGNIS
CERTIFICAT
DE UTILIZATOR RADAR PE CĂILE
NAVIGABILE INTERIOARE
FÜR DIE RADARFAHRT AUF
BINNENWASSERSTRASSEN
DE CONDUCTEUR AU RADAR SUR LES
VOIES NAVIGABLES INTERIEURS

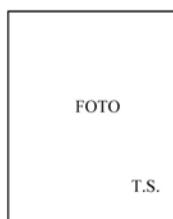
(verso)

CERTIFICAT DE UTILIZATOR RADAR PE CĂILE
NAVIGABILE INTERIOARE

Befähigungszeugnis für die Radarfahrt auf Binnenwasserstraßen
Certificat de conducteur au radar sur les voies navigables intérieures

PRELUNGIREA VALABILITĂȚII CERTIFICATULUI

Verlängerung der Gültigkeit der Zeugnis
La validité du certificat a été étendue



Nr.
No

Semnătura titularului.....
Unterschrift, Signature de titulaire

În conformitate cu Ordinul Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr. 318/2006 privind obținerea certificatului de utilizator radar pe căile navigabile interioare și Recomandările Comisiei Dunării CD/SES/53/32/1995.

Auf Grund dem Ministerium für Verkehr, Konstruktionen und Tourismus no. 318/2006 bezüglich der Erteilung des Befähigungszeugnisses für die Radarfahrt auf Binnenwasserstraßen und den Empfehlungen der Donau Kommission CD/SES/53/32/1995.

Conformément à l'ordre du Ministère des Transports, des Constructions et du Tourisme o. 318/2006 relatif à l'obtenir du certificat du conducteur au radar sur les voies navigables intérieures et aux Recommendations de la Commission du Danube CD/SES/53/32/1995.

Domnul

Herr, Monsieur,

Născut la data de în
geboren am, né le,in/à.....

este autorizat pentru utilizarea radarului pe căile navigabile interioare

ist berechtigt, Radar auf Binnenwasserstraßen zu benutzen
est autorisé pour l'utilisation du radar sur les voies navigables intérieures

AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ/DIRECTOR

RUMÄNISCHE SCHIFFFAHRTSBEHÖRDE/DIREKTOR

AUTORITÉ NAVALE ROUMAINE/DIRECTEUR

Data și locul înregistrării certificatului

Datum und Ort

Date et lieu de l'enregistrement du Certificat

Galați

Nr. No	Data Datum Date	Locul Ort Lieu	Valabil până Gültig bis Validité	Director Direktor Directeur
1				
2				
3				

Seria 1010

PROTOCOLE 19

Arrangement administratif à conclure avec la Roumanie

Résolution

La Commission centrale,

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

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

agissant sur la base du Protocole additionnel n°7,

ayant conclu à la possibilité de reconnaître sur le Rhin les certificats de conduite roumains des catégories A et B et du certificat roumain d'aptitude à la conduite au radar,

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

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

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

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

Annexe

**Arrangement administratif sur la coopération
entre
la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
et
le Ministère des transports de la Roumanie**

**concernant les certificats de conduite et les certificats d'aptitude
à la conduite au radar**

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (« la CCNR ») et le Ministère des transports de la Roumanie,

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

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

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

Sont convenues de ce qui suit.

Article 1^{er}

Reconnaissance mutuelle

1. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin des certificats de conduite roumains des catégories A et B à compter du 1^{er} octobre 2008, sous réserve du respect des dispositions de l'article 8(1), dès lors que les conditions complémentaires suivantes sont remplies :
 - Le titulaire doit être âgé de 21 ans ;
 - Le titulaire doit présenter une attestation de connaissances de secteur conforme à l'annexe A3 du Règlement des patentes pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le Bac de Spijk ;
 - Le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ledit règlement..

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

2. La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin du certificat roumain d'aptitude à la conduite au radar à compter du 1^{er} octobre 2008, sous réserve du respect des dispositions de l'article 8(1).

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

Article 2

Autorités compétentes

1. Les autorités habilitées à délivrer la Grande Patente et l'attestation de connaissances de secteur mentionnée à l'article 1^{er} chiffre 1, sont :

Etat	Autorité de délivrance
B	S P F Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Direction ports rhénans suisses, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen, West, Südwest und Süd
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810 2280 DV Rijswijk

2. Les autorités habilitées à délivrer la Patente radar sont :

Etat	Autorité de délivrance
B	S P F Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/ City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Direction ports rhénans suisses, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen, West, Südwest, Süd und Ost
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart, PC Boutenslaan 1, Postbus 1810 2280 DV Rijswijk

3. L'autorité roumaine compétente pour délivrer les certificats de conduite roumains des catégories A et B et le certificat roumain d'aptitude à la conduite au radar est l'autorité navale roumaine, située à Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Roumanie.

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

Article 3

Réunions communes

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

La réunion commune a notamment pour objectifs :

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

Article 4

Réunion commune des commissions d'examen

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

Article 5

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

Les autorités compétentes rhénanes et roumaines s'informent mutuellement et sans délai de toute décision de retrait ou de suspension de certificat, ou de toute mesure d'interdiction de naviguer prononcée. Ces informations seront dans un premier temps transmises par l'intermédiaire du Secrétariat de la CCNR. Elles pourront à terme être transmises par le biais d'un outil électronique mis en place à cet effet.

Article 6

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

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

Article 7

Fin de la reconnaissance mutuelle

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

Article 8

Dispositions finales

1. Le Ministère des transports de la Roumanie notifiera à la CCNR au plus tard le 1^{er} septembre 2008 que toutes les formalités requises en vertu de la législation roumaine ont été accomplies et l'arrangement entrera en vigueur un mois après ladite notification.
2. Chacune des parties contractantes peut dénoncer le présent arrangement par notification écrite adressée à l'autre partie contractante, pour le motif exposé à l'article 7(2). La dénonciation prendra effet douze mois après réception de la notification par l'autre partie.
3. Une version originale de l'Arrangement, dont les textes français, allemand, néerlandais et roumain font également foi, est déposée auprès du Secrétaire général de la CCNR et auprès du Ministère des transports de la Roumanie.

Fait à Strasbourg, le 29 mai 2008

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

Dan Alexandru PAVEL
Directeur Général du Département
des Affaires Européennes et Relations Internationales
Ministère des Transports de la Roumanie

**Verwaltungsvereinbarung für die Zusammenarbeit
zwischen
der Zentralkommission für Rheinschifffahrt
und
dem Verkehrsministerium Rumäniens**

**im Bereich der Schiffsführerzeugnisse und der Befähigungszeugnisse
für die Radarfahrt**

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt („die ZKR“) und das Verkehrsministerium Rumäniens treffen

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

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

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

folgende Vereinbarung:

Artikel 1

Gegenseitige Anerkennung

1. Die ZKR hat beschlossen, durch Beschlussfassung rumänische Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und B auf dem Rhein vorbehaltlich der Einhaltung der Bestimmungen des Artikels 8(1) als gültig ab dem 1. Oktober 2008 anzuerkennen, sofern zusätzlich folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Der Inhaber muss mindestens 21 Jahre alt sein,
- Für die Fahrt auf dem Abschnitt zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fähre ist gemäß der für die Rheinschifffahrt geltenden Vorschriften vom Inhaber ein Streckenzeugnis nach Anlage A3 der Patentverordnung Rhein vorzulegen,
- Der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Patentverordnung Rhein vorlegen, der gemäß der genannten Verordnung zu erneuern ist.

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

2. Die ZKR hat beschlossen durch Beschlussfassung das rumänische Befähigungszeugnis für die Radarfahrt auf dem Rhein vorbehaltlich der Einhaltung der Bestimmungen des Artikels 8(1) als gültig ab dem 1. Oktober 2008 anzuerkennen.

Die rumänischen zuständigen Behörden erkennen das Rheinschifffahrts-Radarpatent auf sämtlichen rumänischen Binnenwasserstraßen als gültig an.

Artikel 2

Zuständige Behörden

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

Staat	Ausstellende Behörde
B	S P F Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen West, Südwest und Süd
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810 2280 DV Rijswijk

2. Folgende Behörden sind befugt, das Radarpatent auszustellen:

Staat	Ausstellende Behörde
B	S P F Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/ City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen West, Südwest, Süd und Ost
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1, Postbus 1810 2280 DV Rijswijk

3. Auf rumänischer Seite ist zur Ausstellung der rumänischen Schiffsführerzeugnisse der Kategorien A und B und des rumänischen Befähigungszeugnisses für die Radarfahrt die rumänische Schifffahrtsbehörde mit Sitz in Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Rumänien, befugt.

4. Die Parteien informieren einander nach Artikel 6 der vorliegenden Vereinbarung unverzüglich von allfälligen Änderungen am Verzeichnis der zuständigen Behörden.
5. Die Parteien beschließen, nachdem sie festgestellt haben, dass die Voraussetzungen für die Erneuerung der Schifferpatente in Rumänien und in der Rheinschifffahrt für Inhaber, die das 50. Lebensjahr vollendet haben, gleichwertig sind, dass der Bescheid zur Tauglichkeit nach Anlage B3 der Patentverordnung Rhein gleichermaßen von einer Rheinschifffahrtsbehörde oder von der rumänischen Behörde ausgestellt werden kann.

Artikel 3

Gemeinsame Sitzungen

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

Mit den gemeinsamen Sitzungen werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

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

Artikel 4

Gemeinsame Sitzung der Prüfungskommissionen

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

Artikel 5

Übermittlung von Informationen über Anordnungen betreffend den Entzug und die Aussetzung von Zeugnissen sowie Fahrverbote

Die für die Rheinschifffahrt und die rumänischen zuständigen Behörden informieren einander unverzüglich von Anordnungen betreffend den Entzug oder die Aussetzung von Zeugnissen bzw. der Erteilung von Fahrverboten. Die Übermittlung dieser Informationen erfolgt zunächst über das ZKR-Sekretariat. Sie ist längerfristig mit Hilfe eines zu diesem Zweck eingerichteten elektronischen Instruments denkbar.

Artikel 6

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

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

Artikel 7

Ende der gegenseitigen Anerkennung

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

Artikel 8

Schlussbestimmungen

1. Das Verkehrsministerium Rumäniens teilt der ZKR spätestens am 1. September 2008 mit, dass alle nach der rumänischen Gesetzgebung erforderlichen Formalitäten erfüllt worden sind, und die Vereinbarung tritt einen Monat nach dieser Mitteilung in Kraft.
2. Jede der Vertragsparteien kann diese Vereinbarung aus dem in Artikel 7 (2) genannten Grund durch Zustellung an die andere Partei kündigen. Die Kündigung wird zwölf Monate nach Erhalt der Zustellung durch die andere Partei wirksam.
3. Eine Urschrift der Vereinbarung, deren französischer, deutscher, niederländischer und rumänischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich sind, wird beim Generalsekretär der ZKR und beim rumänischen Verkehrsministerium hinterlegt.

Straßburg, den 29. Mai 2008

Jean-Marie WOEHRLING
Generalsekretär
Zentralkommission
für die Rheinschifffahrt

Dan Alexandru PAVEL
Generaldirektor der Abteilung Europäische
Angelegenheiten und Internationale Beziehungen
Verkehrsministerium Rumäniens

**Administratieve overeenstemming voor de samenwerking
tussen
de Centrale Commissie voor de Rijnvaart
en
het Ministerie van Vervoer van Roemenië

inzake Vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen**

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart en het Ministerie van Vervoer van Roemenië,

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

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

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

zijn het volgende overeen gekomen:

Artikel 1

Wederzijdse erkenning

1. De CCR heeft besloten door besluitvorming de Roemeense vaarbewijzen van de categorieën A en B vanaf 1 oktober 2008 op de Rijn als geldig te erkennen, onder voorbehoud van naleving van de bepalingen van artikel 8, eerste lid, en indien aan de volgende aanvullende voorwaarden is voldaan:

- de houder moet ten minste 21 jaar oud zijn;
- voor de vaart op het riviergedeelte tussen Iffezheim en de Spijsche Veer moet tevens een bewijs voor riviergedeelten overeenkomstig het in bijlage A3 van het Patentreglement Rijn vermelde model worden overlegd;
- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Patentreglement Rijn overleggen, dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.

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

2. De CCR heeft besloten door besluitvorming het Roemeense radarbevoegdheidsbewijs vanaf 1 oktober 2008 op de Rijn als geldig te erkennen, onder voorbehoud van naleving van de bepalingen van artikel 8, eerste lid.

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

Artikel 2

Bevoegde autoriteiten

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

Land	Afgevende autoriteit
B	S P F Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen, West, Südwest und Süd
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810 2280 DV Rijswijk

2. De volgende autoriteiten zijn bevoegd het radarpatent af te geven:

Land	Afgevende autoriteit
B	S P F Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56/ City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen, West, Südwest, Süd und Ost
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, 67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart, PC Boutenslaan 1, Postbus 1810 2280 DV Rijswijk

3. De bevoegde Roemeense autoriteit voor het afgeven van Roemeense vaarbewijzen van de categorieën A en B en van het Roemeense radarbevoegdheidsbewijs is de Roemeense scheepvaartautoriteit, met zetel in Constanta Port No. 1, 900900 Constanta, Roemenië.

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

Artikel 3

Gemeenschappelijke bijeenkomsten

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

Met de gezamenlijke bijeenkomsten wordt in het bijzonder het volgende ten doel gesteld:

- ertoe bijdragen dat de toekomstige ontwikkelingen en noodzakelijke reglementaire aanpassingen in de verschillende regelgevingen uniform plaatsvinden;
- overleg plegen over de toepassingsproblemen, overtredingen en over de mogelijke oplossingen;
- coördinatie van de controlemechanismen tussen de landen;
- vergelijking van de testmethoden van de beroepskennis in de verschillende landen;
- bijdragen aan de uniformering van de bewijzen.

Artikel 4

Gemeenschappelijke bijeenkomst van de examencommissies

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

Artikel 5

Verspreiding van informatie over het intrekken en opschorten van bewijzen en over vaarverbod

De bevoegde Rijnvaart- en Roemeense autoriteiten informeren elkaar onverwijld over het intrekken of opschorten van bewijzen of over een vaarverbod. Deze informatie wordt in eerste instantie via het CCR-secretariaat ter kennis gebracht. Vervolgens zou dat door middel van een daartoe ingericht elektronisch instrument kunnen gebeuren.

Artikel 6

Informatie- en afstemmingsplicht in geval van wijziging van de regelgeving

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

Artikel 7

Einde van de wederzijdse erkenning

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

Artikel 8

Slotbepalingen

1. Het Ministerie van vervoer van Roemenië deelt uiterlijk 1 september 2008 aan de CCR mede, dat aan alle krachtens de Roemeense wetgeving vereiste formaliteiten is voldaan, en de overeenstemming zal een maand na die kennisgeving in werking treden.
2. Elk van de overeenkomstsluitende partijen kan deze, overeenstemming op grond van de in artikel 7, tweede lid, bedoelde reden, door een schriftelijke kennisgeving aan de andere overeenkomstsluitende partij opzeggen. De opzegging wordt twaalf maanden na ontvangst van de kennisgeving door de andere partij van kracht.
3. Een originele versie van de overeenstemming, waarvan de Duitse, Franse, Nederlandse en Roemeense tekst gelijkelijk authentiek is, wordt bij de secretaris-generaal van de CCR en bij het Roemeense Ministerie van Vervoer nedergelegd.

Gedaan te Straatsburg de 29 mei 2008

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

Dan Alexandru PAVEL
Directeur-generaal van het
Directoraat-generaal van Europese aangelegenheden
en Internationale betrekkingen
Ministerie van Vervoer van Roemenië

**Acord administrativ privind cooperarea
între
Comisia Centrală pentru Navigație pe Rin
și
Ministerul Transporturilor din România**

privind brevetele de conducător de navă și certificatele de utilizator radar

Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin (CCNR) și Ministerul Transporturilor din România,

În dorința de a simplifica obligațiile personalului navigant și de a facilita libera circulație a echipajelor,

Exprimând prin acest Acord voința de „accelerare a cooperării paneuropene pentru liberalizarea și întărirea transportului fluvial” exprimate la Conferința Paneuropeană de la Rotterdam (2001) și București (2006),

Constatând că recunoașterea reciprocă a brevetelor de conducător de navă și certificatelor de utilizator radar trebuie însoțită de mecanisme de cooperare administrativă între autoritățile pentru navigația pe Rin și autoritățile române, în special pentru a garanta echivalarea în timp util a diplomelor, dezvoltarea practicilor comune și stabilirea unui sistem eficient pentru schimbul de informații,

Au convenit următoarele:

Articolul 1

Recunoașterea reciprocă

1. CCNR a decis prin rezoluție să recunoască de la 1 octombrie 2008, sub rezerva îndeplinirii prevederilor art. 8 alineatul 1, valabilitatea pe Rin a brevetelor de conducător de navă din categoriile A și B emise de autoritățile competente române, dacă următoarele condiții suplimentare sunt îndeplinite:

- Titularul a împlinit vârsta de 21 de ani
- Titularul trebuie să prezinte o atestare conform anexei A3 din Regulamentul privind acordarea brevetelor pe Rin, care să ateste cunoașterea sectorului aflat între Iffezheim și Bac de Spijk, pentru a naviga pe acest sector.
- Titularul care a împlinit vârsta de 50 de ani trebuie să prezinte un certificat care să ateste capacitatea sa fizică și psihică în conformitate cu anexa B3 din Regulamentul privind acordarea brevetelor pe Rin și care trebuie reînnoit conform modalităților prevăzute de regulamentul menționat.

Autoritățile competente române recunosc valabilitatea brevetului valabil pe tot sectorul navigabil al Rinului, denumit „Grande Patente”, pe toate căile navigabile interioare ale României, fără condiții suplimentare.

2. CCNR a decis prin rezoluție să recunoască de la 1 octombrie 2008, sub rezerva îndeplinirii prevederilor art. 8 alineatul 1, valabilitatea pe Rin a certificatelor de utilizator radar emise de autoritățile române.

Autoritățile competente române recunosc valabilitatea certificatelor de utilizator radar emise de autoritățile competente pe Rin, pe toate căile navigabile interioare ale României.

Articolul 2

Autorități competente

1. Autoritățile competente pentru emiterea „Grande Patente” și certificatului de cunoaștere a sectorului menționat la art. 1, alineatul 1, sunt:

Stat	Autoritatea emitentă
B	S P F de Mobilitate și Transporturi Direcția Generală Transport terestru Strada Progrès, nr. 56 , Atrium B-1210 Bruxelles
CH	Direcția porturi elvețiene pe Rin, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Managementul apelor și navigației, vest, sud-vest și sud
F	Serviciul de navigație din Strasbourg strada Maréchal Juin, nr. 14, 67084 Strasbourg
NL	CCV, departamentul pentru vavigație pe căile navigabile interioare PC Aleea Boutens 1 Căsuța poștală 1810 Sector 2280 DV

2. Autoritățile competente pentru emiterea Certificatului de utilizator radar sunt:

Stat	Autoritatea emitentă
B	S P F de Mobilitate și Transporturi Direcția Generală Transport terestru Strada Progrès, nr. 56 , Atrium B-1210 Bruxelles
CH	Direcția porturi elvețiene pe Rin, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Managementul apelor și navigației, vest, sud-vest și sud
F	Serviciul de navigație din Strasbourg strada Maréchal Juin, nr. 14, 67084 Strasbourg
NL	CCV, departamentul pentru navigație pe căile navigabile interioare PC Aleea Boutens 1 Căsuța poștală 1810 Sector 2280 DV

3. Autoritatea română competentă pentru emiterea brevetelor române din categoria A și B și certificatelor de utilizator radar este Autoritatea Navală Română, cu sediul în Constanța Port, nr. 1, 900900, Constanța, România.

4. Părțile se vor informa fără întârziere cu privire la orice modificare în lista autorităților competente conform art. 6 din prezentul Acord.
5. Constatând echivalența condițiilor de reînnoire a brevetelor emise de autoritățile competente pe Rin și cele române, atunci când titularul unui brevet împlinește vârsta de 50 de ani, certificatul suplimentar privind capacitatea fizică și psihică în conformitate cu anexa B3 din Regulamentul de acordare a brevetelor pe Rin, poate fi emis fie de o autoritate competentă pe Rin, fie de autoritatea română.

Articolul 3

Reuniuni comune

O reuniune comună este organizată, de fiecare dată când este necesar, cu experți din statele membre ale CCNR și din România. La această reuniune vor putea participa și experți din statele ale căror brevete de conducător de navă și certificate de utilizator radar sunt recunoscute pe Rin precum și din statele și organizațiile internaționale care dețin statutul de observator în cadrul CCNR. Secretariatul CCNR va furniza suportul logistic necesar pentru organizarea acestor reuniuni.

Reuniunea comună are în principal următoarele obiective:

- de a contribui la evoluția și adaptarea legislativă care vor fi necesare în viitor, astfel încât acestea să fie în concordanță cu diferitele reglementări;
- de a discuta dificultățile de aplicare întâmpinate, încălcările constatate și răspunsurile ce se doresc a fi transmise;
- de a coordona mecanismele de control între state;
- de a compara modul de organizare a examinărilor privind cunoștințele profesionale aplicate în diverse state;
- de a contribui la uniformizarea modului de obținere a brevetelor și certificatelor.

Articolul 4

Reuniunea comună a comisiei de examinare

O reuniune comună a comisiilor de examinare pentru navigația pe Rin și cele române se va organiza periodic, în vederea realizării schimbului de experiență și de informare privind eventualele dificultăți de aplicare întâmpinate și în vederea stabilirii unor practici comune. La această reuniune pot lua parte comisiile de examinare ale statelor în care brevetele de conducător de navă și certificatele de utilizator radar sunt recunoscute pe Rin și ale statelor cu statut de observator în cadrul CCNR.

Articolul 5

Transmiterea informațiilor privind deciziile de retragere, suspendare și interdicție de a naviga

Autoritățile competente pentru navigația pe Rin și cele române se informează reciproc și fără întârziere cu privire la toate deciziile de retragere sau suspendare a brevetelor, sau la toate măsurile întreprinse pentru interdicția de a naviga. Aceste informații se vor transmite inițial prin intermediul Secretariatului CCNR. Pe termen lung, acestea pot fi transmise prin intermediul instrumentelor electronice, instalate în acest scop.

Articolul 6

Obligația de informare și dialog în cazul modificării reglementărilor

Părțile se informează reciproc, fără întârziere și independent de reuniunile comune, despre modificările și completările avute în vedere pentru reglementările lor. Acestea se consultă înainte de a începe procedura de adoptare a acestora, pentru a evita apariția neconcordanțelor între cele două reglementări. În caz de modificare, acestea transmit fără întârziere reglementările modificate, cu precizarea datei de intrare în vigoare.

Articolul 7

Încetarea recunoașterii reciproce

1. În cazul în care, în urma modificării unei reglementări, una dintre părți apreciază că nu mai sunt echivalente condițiile de obținere a brevetului de conducător de navă sau certificatului de utilizator radar, părțile se vor întâlni în vederea negocierii unei soluții pentru menținerea recunoașterii reciproce a certificatelor în cauză.
2. În cazul în care, în urma negocierilor, una dintre părți consideră în continuare că reglementările nu sunt echivalente, decizia de recunoaștere reciprocă a certificatelor poate fi anulată. Această decizie va intra în vigoare la douăsprezece luni după notificarea ei celeilalte părți.

Articolul 8

Dispoziții finale

1. Ministerul Transporturilor va notifica CCNR până la data de 1 septembrie 2008 cu privire la îndeplinirea tuturor formalităților prevăzute de legislația română necesare pentru intrarea în vigoare a Acordului și Acordul va intra în vigoare la o lună de la data notificării menționate.
2. Fiecare parte contractantă poate denunța prezentul Acord prin notificare adresată în scris celeilalte părți contractante, pentru motivele prevăzute la art. 7 alineatul 2. Denunțarea va produce efecte la douăsprezece luni de la primirea notificării de către cealaltă parte.
3. O versiune originală a Acordului în limbile franceză, germană, olandeză și română fiind egal autentice, trebuie depozitate la Secretariatul general al CCNR și la Ministerul Transporturilor din România.

Încheiat la Strasbourg, la data de 29 mai 2008

Jean-Marie WOEHRLING
Secretar General
Comisia Centrală
pentru Navigația pe Rin

Alexandru Dan PAVEL
Director General
Direcția Generală Afaceri Europene și Relații Internaționale
Ministerul Transporturilor din România

PROTOCOLE 20

Amendement au Règlement de police par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 (Article 4.07)

Résolution

La Commission Centrale,
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 l'amendement à l'article 4.07, chiffre 1, du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin annexé à la présente résolution.

Cet amendement sera en vigueur du 1^{er} octobre 2008 au 31 mars 2011. La prescription de caractère temporaire relative aux dispositions figurant à l'annexe et qui sera encore en vigueur le 1^{er} octobre 2008 sera abrogées à cette date.

Annexe

L'article 4.07, chiffre 1, est rédigé comme suit :

- "1. Les bâtiments, à l'exception des navires de mer, ne peuvent utiliser l'AIS que s'ils sont équipés d'un appareil AIS Intérieur conforme à l'article 7.06 du Règlement de visite des bateaux du Rhin. Les appareils doivent être en bon état de fonctionnement.
Les menues embarcations doivent en outre être équipées d'une installation de radiotéléphonie en bon état de fonctionnement pour le réseau bateau--bateau."

PROTOCOLE 21

Amendements définitifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin (Articles 1.08, 1.10, 1.13, 1.19, 1.25, 2.01, 3.09, 3.23, 3.27, 6.31, 6.32, 7.04, 9.06, 9.07, 9.10, 9.12, 9.13, 10.01, 14.02, 14.11, 14.12, 14.13, Annexe 7)

Résolution

La Commission Centrale,

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

sur la proposition de son Comité du Règlement de police,

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

Ces modifications entreront en vigueur le 1^{er} avril 2009. Les prescriptions de caractère temporaire relatives aux dispositions figurant dans les annexes et qui seront encore en vigueur le 1^{er} avril 2009 seront abrogées à cette date.

Annexe

1. *L'article 1.08, chiffre 4, est rédigé comme suit :*

"4. Sans préjudice du chiffre 3, les moyens de sauvetage individuels inscrits au n° 44 du certificat de visite doivent être disponibles dans une répartition correspondant au nombre d'adultes et d'enfants parmi les passagers, seuls des gilets de sauvetage en matière solide conformes aux normes mentionnées à l'article 10.05, chiffre 2, du Règlement de visite des bateaux du Rhin étant admis pour les enfants d'un poids corporel inférieur ou égal à 30 kg ou d'un âge inférieur à six ans."

2. *L'article 1.10 est modifié comme suit :*

a) *Le chiffre 1, lettres x) et y), est rédigé comme suit :*

- "x) les copies du certificat de réception par type et du recueil des paramètres du moteur de chaque moteur, requises conformément à l'article 8bis.02, chiffre 3, du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin,
- y) l'attestation relative aux câbles prescrits à l'article 10.02, chiffre 2, lettre a), du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin,"

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."

3. *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."

4. *L'article 1.19 est rédigé comme suit :*

"Article 1.19

Ordres particuliers

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

5. *L'article 1.25 est rédigé comme suit :*

"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 3.09, chiffre 6, est rédigé comme suit :*

- "6. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ne remorquant que des menues embarcations ni aux menues embarcations remorquées ; les règles applicables à de telles menues embarcations sont énoncées aux chiffres 2 et 3 de l'article 3.13."

8. *L'article 3.23 est rédigé comme suit :*

"Article 3.23

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

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

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

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

9. *L'article 3.27, 2^{ème} phrase, est rédigé comme suit :*

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

10. *L'article 6.31, chiffre 1 1^{ère} phrase, est rédigé comme suit :*

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

11. *L'article 6.32, chiffre 2, lettre d), 1^{ère} phrase, est rédigé comme suit :*

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

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

12. *L'article 7.04, chiffre 2, est rédigé comme suit :*

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

13. *L'article 9.06, chiffres 1 et 2, est rédigé comme suit :*

"1. La navigation est autorisée :

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

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

14. *L'article 9.07, chiffres 2 à 7, 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.
3. Lorch - St. Goar
 - a) Entre Lorch (p.k. 540,20) et St. Goar (p.k. 556,00) la navigation montante doit serrer la rive gauche, la navigation avalante la rive droite.
 - b) Les montants ou les avalants visés à l'article 9.04, chiffre 4, peuvent demander dans les conditions de l'article 9.04, chiffres 3 et 4, que le passage s'effectue tribord sur tribord. Dans ce cas, les signaux sonores et visuels visés à l'article 9.04, chiffre 5, doivent être émis. Les dispositions de l'article 6.05 ne s'appliquent pas.
 - c) Les conducteurs de bâtiments dont la longueur dépasse 110 m doivent satisfaire également de jour aux obligations en matière d'informations, applicables à la navigation nocturne en vertu de l'article 9.08, chiffre 2, lettres b) et c).
4. Embouchure de la Moselle
Entre les p.k. 592,05 et 593,55 la navigation montante qui ne veut pas emprunter la Moselle doit se tenir à 80 m au moins de la rive gauche.
5. Duisbourg-Ruhrort
 - a) Avant d'entrer dans les ports de Hochfeld, le port extérieur de Duisbourg, le port parallèle de Duisbourg, le canal du port de Ruhrort et l'avant-port de Ruhrort, tous les avalants doivent virer dans le fleuve et n'entrer que lorsqu'ils sont droits au courant et qu'ils ont vue sur l'entrée du port.
 - b) Entre les p.k. 775,50 et 785,50 la navigation à voile est interdite, sauf autorisation spéciale accordée en vertu de l'article 1.23.
6. Wesel
Avant d'entrer dans le canal Wesel-Datteln, tous les avalants doivent virer dans le fleuve et n'entrer que lorsqu'ils sont droits au courant et qu'ils ont vue sur l'entrée du canal.
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."

15. L'article 9.10 est rédigé comme suit :

"Article 9.10

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

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

16. 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 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."

17. 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 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, 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."

18. L'article 10.01 est modifié comme suit :

a) Le chiffre 3 (Bâle) est rédigé comme suit :

"Bâle (p.k. 166,64) _____

Bâle - Ecluses de Kembs

Bâle-Rheinhalle
7,00 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."

19. L'article 14.02 est modifié comme suit :

a) Le chiffre 4, 1^{ère} phrase, est rédigé comme suit :

"Les bâtiments astreints à arborer une signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 ou 3, ne sont autorisés à stationner qu'avec la permission des Ports Rhénans Suisses."

b) Le 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."

20. 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."

21. Les articles 14.12 et 14.13 sont supprimés.

22. L'annexe 7, E.7 et E.7.1 est rédigée comme suit :

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



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



"

PROTOCOLE 22

Introduction de l'annonce électronique dans la navigation rhénane

Résolution

La Commission Centrale,

vu que des problèmes techniques ne permettent pas pour l'instant de mettre en place la transmission des annonces électroniques comme prévu,

conscient que la profession de la navigation a apporté sa contribution dans la mesure de ses possibilités en vue de l'introduction des annonces par voie électronique,

convaincu que la transmission électronique demeure particulièrement souhaitable du point de vue de la sécurité,

dans le but de clarifier la situation actuelle notamment pour les exploitants de la navigation,

constate que la transmission des annonces par voie électronique telle que prévue par la résolution 2007-II-20 n'est pas réalisable pour l'instant,

suspend les dispositions relatives aux annonces électroniques en attendant qu'une solution soit trouvée aux problèmes constatés,

réaffirme que l'obligation d'annonce, telle qu'elle était stipulée conformément au Règlement de Police avant le 1^{er} avril 2008 est maintenue,

demande à toutes les parties concernées par la transmission des annonces par voie électronique de créer, dans les meilleurs délais, les conditions requises pour la mise en place des annonces électroniques,

demande à ses Etats membres de lui indiquer quand les problèmes techniques seront résolus et à quel moment ils auront mis en place l'annonce électronique,

charge son comité du Règlement de Police

- de déterminer, sur la base des communications des Etats membres, la date à partir de laquelle ceux-ci mettront en oeuvre l'obligation d'utiliser les annonces électroniques et de porter de manière appropriée cette date à la connaissance de toutes les parties concernées par l'obligation d'utiliser les annonces électroniques,
- de vérifier s'il y a lieu de tirer des conséquences des difficultés de calendrier rencontrées pour la future mise en oeuvre d'applications SIF,

charge son Comité Préparatoire de suivre la mise en oeuvre de la présente résolution.

PROTOCOLE 23

Règlement de visite – Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (Articles 7.02, 10.03bis, 10.03ter, 15.03, 15.06, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03 et 24.06)

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 :

1. Article 7.02, chiffre 2 – Zone de non visibilité
(adopté par la résolution 2005-I-16),
2. Article 10.03bis, chiffre 8 – Installations d'extinction d'incendie fixées à demeure
(adopté par la résolution 2005-II-21),
3. Article 10.03ter, chiffre 9, lettre e) – Installations d'extinction d'incendie fixées à demeure
(adopté par la résolution 2005-II-21),
4. Article 15.03, chiffre 1, dernière phrase - Stabilité
(adopté par la résolution 2005-II-21),
5. Article 15.03, chiffre 2, 3^{ème} phrase, phrase introductive
(adopté par la résolution 2005-II-21),
6. Article 15.03, chiffre 2, dernière phrase
(adopté par la résolution 2005-II-21),
7. Article 15.03, chiffre 3, lettres a) et b)
(adopté par la résolution 2005-II-21),
8. Article 15.03, chiffre 3, lettre c) (version néerlandaise uniquement)
(adopté par la résolution 2005-II-21),
9. Article 15.03, chiffre 3, lettre e), phrase introductive
(adopté par la résolution 2005-II-21),
10. Article 15.03, chiffre 4, alinéa 12
(adopté par la résolution 2005-II-21),
11. Article 15.03, chiffre 9, tableau
(adopté par la résolution 2005-II-21),
12. Article 15.03, chiffre 9, lettre a), dernière phrase
(adopté par la résolution 2005-II-21),
13. Article 15.03, chiffre 9, lettre d), dernier alinéa
(adopté par la résolution 2005-II-21),
14. Article 15.03, chiffre 10, lettre d)
(adopté par la résolution 2005-II-21),

15. Article 15.03, chiffre 11, 1^{ère} phrase et lettre b)
(adopté par la résolution 2005-II-21),
16. Article 15.03, chiffre 11, lettre c) – graphique
(adopté par la résolution 2005-II-21),
17. Article 15.06, chiffre 3, lettre a) – Locaux et zones pour les passagers
(adopté par la résolution 2005-II-21),
18. 15.06, chiffre 8, lettre a)
(adopté par la résolution 2006-II-25),
19. Article 15.06, chiffre 14, 2^{ème} phrase (uniquement texte allemand)
(adopté par la résolution 2005-II-21),
20. Article 15.10, chiffre 6, 3^{ème} alinéa – Installations électriques
(adopté par la résolution 2005-II-21),
21. Article 15.11, titre – Protection contre l'incendie
(adopté par la résolution 2005-II-21),
22. Article 15.11, chiffre 1, lettre d), aa)
(adopté par la résolution 2005-II-21),
23. 15.11, chiffre 2, lettre a)
(adopté par la résolution 2005-II-21),
24. Article 15.11, chiffre 14, lettre d)
(adopté par la résolution 2005-II-21),
25. Article 15.11, chiffre 15
(adopté par la résolution 2005-II-21),
26. Article 15.12, titre – Lutte contre l'incendie
(adopté par la résolution 2005-II-21),
27. Article 15.12, chiffre 6
(adopté par la résolution 2005-II-21),
28. Article 15.12, chiffre 10, lettre b)
(adopté par la résolution 2005-II-21),
29. Article 15.15, chiffre 1, phrase introductive – Dérogations pour certains bateaux à passagers
(adopté par la résolution 2005-II-21),
30. Article 15.15, chiffre 5, phrase introductive
(adopté par la résolution 2005-II-21),
31. Article 15.15, chiffre 10, phrase introductive
(adopté par la résolution 2005-II-21),
32. Article 21.02, chiffre 1, lettre g)
(adopté par la résolution 2005-II-21),

33. Article 24.02, chiffre 2, prescription transitoire ad article 15.06, chiffre 6, lettre c)
(adopté par la résolution 2005-II-21),
34. Article 24.02, chiffre 2, prescription transitoire ad article 15.06, chiffre 7
(adopté par la résolution 2005-II-21),
35. Article 24.02, chiffre 2, prescription transitoire ad article 15.06, chiffre 16
(adopté par la résolution 2005-II-21),
36. Article 24.02, chiffre 2, prescription transitoire ad article 15.07
(adopté par la résolution 2005-II-21),
37. Article 24.02, chiffre 2, prescription transitoire ad article 15.10, chiffre 3
(adopté par la résolution 2005-II-21),
38. Article 24.02, chiffre 2 – prescription transitoire ad article 15.10, chiffre 6, phrases 1 à 4
(adopté par la résolution 2005-II-21),
39. Article 24.02, chiffre 2, prescription transitoire ad article 15.12, chiffre 1, lettre c)
(adopté par la résolution 2005-II-21),
40. Article 24.02, chiffre 2, prescription transitoire ad article 15.12, chiffre 2, lettre a)
(adopté par la résolution 2005-II-21),
41. Article 24.02, chiffre 2, prescription transitoire ad article 15.12, chiffre 3, lettres b) et c)
(adopté par la résolution 2005-II-21),
42. Article 24.02, chiffre 2, prescription transitoire ad article 15.12, chiffre 9
(adopté par la résolution 2005-II-21),
43. Article 24.03, chiffre 1, prescription transitoire ad article 15.05
(adopté par la résolution 2005-II-21),
44. Article 24.06, chiffre 5, prescription transitoire ad article 15.06, chiffre 6, lettre c)
(adopté par la résolution 2005-II-21),
45. Article 24.06, chiffre 5, prescription transitoire ad article 15.06, chiffre 7
(adopté par la résolution 2005-II-21),
46. Article 24.06, chiffre 5, prescription transitoire ad article 15.06, chiffre 16
(adopté par la résolution 2005-II-21),
47. Article 24.06, chiffre 5, prescription transitoire ad article 15.07
(adopté par la résolution 2005-II-21),
48. Article 24.06, chiffre 5, prescription transitoire ad article 15.10, chiffre 3
(adopté par la résolution 2005-II-21),
49. Article 24.06, chiffre 5 – prescription transitoire ad article 15.10, chiffre 6, phrases 1 à 4
(adopté par la résolution 2005-II-21),

50. Article 24.06, chiffre 5, prescription transitoire ad article 15.12, chiffre 1, lettre c)
(adopté par la résolution 2005-II-21),
51. Article 24.06, chiffre 5, prescription transitoire ad article 15.12, chiffre 2, lettre a)
(adopté par la résolution 2005-II-21),
52. Article 24.06, chiffre 5, prescription transitoire ad article 15.12, chiffre 9
(adopté par la résolution 2005-II-21).

Ces prescriptions seront en vigueur du 1^{er} octobre 2008 au 30 septembre 2011.

PROTOCOLE 24

**Amendements définitifs au Règlement de visite des bateaux du Rhin
(Sommaire, articles 2.05, 6.02, 6.03, 6.07, 7.03, 7.04, 8.02, 8.03, 8.05, 8.06, 8.07, 8.08, 8.09, 8.10, 8bis.01, 8bis.02, 8bis.03, 8bis.07, 8bis.11, 10.01, 10.03, 10.03bis, 10.03ter, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22ter.11, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, annexes B et I)**

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 et afin de corriger une version linguistique et de préciser certaines prescriptions,

sur la proposition de son Comité du Règlement de Visite,

adopte les amendements au sommaire ainsi qu'aux articles 2.05, 6.02, 6.03, 6.07, 7.03, 7.04, 8.02, 8.03, 8.05, 8.06, 8.07, 8.08, 8.09, 8.10, 8bis.01, 8bis.02, 8bis.03, 8bis.07, 8bis.11, 10.01, 10.03, 10.03bis, 10.03ter, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22ter.11, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, et aux annexes B et I du Règlement de visite des bateaux du Rhin annexés à la présente résolution.

Ces amendements entreront en vigueur le 1^{er} avril 2009. Les prescriptions de caractère temporaire relatives aux prescriptions figurant à l'annexe qui seront encore en vigueur le 31 mars 2009 seront abrogées à cette date.

Annexe

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

a) *Les indications relatives aux articles 8.06 à 8.10 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 les systèmes de chauffage, tuyauteries et accessoires
- 8.08 Installations d'assèchement
- 8.09 Dispositif de collecte d'eaux huileuses et d'huiles de vidange
- 8.10 Bruit produit par les bateaux"

b) *Indications relatives aux articles 15.11 et 15.12 (version allemande uniquement)*

c) *Titre de l'article 22ter.11 (version allemande uniquement)*

d) *L'indication relative à l'article 24.01 est rédigée comme suit :*

"24.01 Application des dispositions transitoires aux bâtiments déjà en service"

2. *L'article 2.05, chiffre 1, lettre c) est rédigé comme suit (version française uniquement) :*
"c) aux bâtiments dont le certificat de visite est en cours d'établissement après la visite."

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 autre appareil utilisateur ne peut être raccordé au circuit hydraulique de commande 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 phrase introductive est rédigée comme suit :*
"2. 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 7.03, chiffre 7, est rédigé comme suit :*

"7. Le signal d'alarme acoustique doit pouvoir être arrêté après constatation de la défaillance ou du dérangement. Cet arrêt ne doit pas empêcher le fonctionnement du signal d'alarme pour d'autres dérangements. Toutefois, les voyants lumineux rouges ne doivent s'éteindre qu'après élimination du dérangement."

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

a) *Chiffre 1 (versions allemande et néerlandaise uniquement)*

b) *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."

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

"4. Les indicateurs et dispositifs de contrôle prescrits à l'article 6.07, chiffre 2, à l'article 8.03, chiffre 2, et à l'article 8.05, chiffre 13, doivent être placés au poste de gouverne."

d) *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 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) *Le chiffre 6 est rédigé comme suit :*

"6. L'isolation d'éléments des machines doit être conforme à l'article 3.04, chiffre 3, alinéa 2."

9. *L'article 8.03 est modifié comme suit :*

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

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

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

"5. Les passages d'arbres doivent être réalisés de manière que les lubrifiants polluants pour l'eau ne puissent se répandre."

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

a) *Le chiffre 1 est rédigé comme suit (version française uniquement) :*

"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, 1^{er} alinéa, est rédigé comme suit (version française uniquement) :*

"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, 2^{ème} alinéa, 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 liquides doivent être pourvues, à la sortie des citernes, d'un dispositif de fermeture rapide manoeuvrable depuis le pont, y compris lorsque les locaux concernés sont fermés.

Dans le cas où le dispositif de fermeture est placé de telle façon qu'il est dissimulé à la vue, la paroi qui le recouvre ne doit pas pouvoir être fermée à clef.

Le dispositif de fermeture doit porter un marquage de couleur rouge. Si le dispositif est dissimulé à la vue il doit être signalé par un panneau dispositif de fermeture rapide de la citerne" analogue au croquis 9 de l'annexe I, de 10 cm de côté au minimum.

La phrase 1 ci-dessus ne s'applique pas aux citernes montées directement sur le moteur."

g) *Le chiffre 8 est rédigé comme suit (version française uniquement) :*

"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 (version française uniquement) :*

- "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 (version française uniquement) :*

"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 raccords, 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 paroi de séparation 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 raccords, 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 8.08 est rédigé comme suit :

"Article 8.08

Installations d'assèchement

1. Chaque compartiment étanche doit pouvoir être asséché séparément. Toutefois, cette prescription ne s'applique pas aux compartiments normalement fermés hermétiquement pendant la marche.
2. Les bateaux pour lesquels un équipage est prescrit doivent être équipés de deux pompes d'assèchement indépendantes qui ne doivent pas être installées dans un même local et dont une au moins doit être entraînée par un moteur. Si toutefois ces bateaux ont une puissance de propulsion de moins de 225 kW ou un port en lourd de moins de 350 t, ou, pour les bateaux qui ne sont pas destinés au transport de marchandises, un déplacement de moins de 250 m³, une pompe à main ou à moteur suffit.

Chacune des pompes prescrites doit pouvoir être utilisée pour chaque compartiment étanche.

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 est la longueur du compartiment étanche correspondant, en [m] ;

d_1 est le diamètre intérieur calculé du tuyau d'assèchement, en [mm] ;

d_2 est le diamètre intérieur calculé du branchement d'assèchement, en [mm].

4. Lorsque les pompes d'assèchement sont raccordées à un système d'assèchement, les tuyaux d'assèchement doivent avoir un diamètre intérieur au moins égal à d_1 en mm et les branchements d'assèchement un diamètre intérieur au moins égal à d_2 en mm.

Pour les bateaux de moins de 25 m de longueur, ces valeurs peuvent être réduites jusqu'à 35 mm.

5. Seules les pompes d'assèchement auto-amorçantes sont admises.
6. Dans tout compartiment asséchable à fond plat d'une largeur de plus de 5 m, il doit y avoir au moins une crépine d'aspiration à tribord et à bâbord.
7. L'assèchement du coqueron arrière peut être assuré depuis la salle des machines principales au moyen d'une canalisation à fermeture automatique facilement accessible.
8. Les branchements d'assèchement des différents compartiments doivent être reliés au collecteur principal au moyen d'un clapet de non-retour verrouillable.

Les compartiments ou autres locaux aménagés comme cellules de ballastage peuvent n'être reliés au système d'assèchement que par un simple organe de fermeture. Cette prescription ne s'applique pas aux cales aménagées pour le ballastage. Le remplissage de telles cales avec de l'eau de ballastage doit se faire au moyen d'une tuyauterie de ballastage fixée à demeure et indépendante des tuyauteries d'assèchement ou au moyen de branchements constitués de tuyaux flexibles ou de tuyaux intermédiaires, raccordables au collecteur d'assèchement. Des soupapes de prise d'eau situées en fond de cale ne sont pas admises à cet effet.

9. Les fonds de cales doivent être munis de dispositifs de jaugeage.
10. Dans le cas d'un système d'assèchement à tuyauteries fixées à demeure, les tuyaux d'assèchement de fonds de cales destinées à collecter des eaux huileuses doivent être munis d'organes de fermeture plombés en position fermée par une Commission de visite. Le nombre et la position de ces organes de fermeture doivent être mentionnés au certificat de visite.
11. Le plombage prescrit au chiffre 10 est considéré comme étant équivalent à une obturation. La ou les clés des serrures des organes de fermeture doivent porter un marquage correspondant et doivent être conservées dans la salle des machines en un endroit facile d'accès et portant un marquage."

14. Le chapitre 8 est complété par les articles 8.09 et 8.10 rédigés comme suit :

"Article 8.09

Dispositifs de collecte d'eaux huileuses et d'huiles de vidange

1. Les eaux huileuses provenant de l'exploitation doivent pouvoir être conservées à bord. Le fond de cale de la salle des machines est considéré comme réservoir à cet effet.
2. Pour la collecte des huiles usées, il doit y avoir, dans les salles des machines, un ou plusieurs récipients spécifiques dont la capacité correspond au minimum à 1,5 fois la quantité des huiles usées provenant des carters de tous les moteurs à combustion interne et de tous les mécanismes installés ainsi que des huiles hydrauliques provenant des réservoirs d'huiles hydrauliques.

Les raccords pour la vidange des récipients susmentionnés doivent être conformes à la norme européenne EN 1305 : 1996.

3. Pour les bateaux exploités uniquement sur de courts secteurs, la Commission de visite peut accorder des dérogations aux prescriptions du chiffre 2.

Article 8.10

Bruit produit par les bateaux

1. Le bruit produit par un bateau faisant route, et notamment les bruits d'aspiration et d'échappement des moteurs, doivent être atténués par des moyens appropriés.
2. Le bruit produit par le bateau à une distance latérale de 25 m du bordé ne doit pas dépasser 75 dB(A).
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)."

15. L'article 8bis.01 est modifié comme suit :

a) Le chiffre 16 est rédigé comme suit :

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

b) Le chiffre 17 est rédigé comme suit :

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

16. L'article 8bis.02, chiffre 4 est rédigé comme suit :

- "4. a) Après l'installation du moteur à bord, mais avant sa mise en service, il est procédé à un contrôle de montage. Ce contrôle qui fait partie de la première visite du bâtiment ou d'une visite spéciale motivée par l'installation du moteur concerné aboutit soit à l'inscription du moteur dans le premier certificat de visite à établir ou à une modification du certificat de visite existant.
- b) La commission de visite peut renoncer à un contrôle de montage au sens de la lettre a) lorsqu'un moteur dont la puissance nominale P_N est inférieure à 130 kW est remplacé par un moteur possédant le même agrément de type. Le propriétaire du bateau ou son représentant doivent toutefois informer la commission de visite du remplacement du moteur en joignant une copie du certificat de réception par type et en indiquant le numéro d'identification du moteur nouvellement installé. Celle-ci modifie en conséquence la mention portée au n° 52 du certificat de visite."

17. L'article 8bis.03, chiffre 1, est rédigé comme suit :

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

18. L'article 8bis.07 est rédigé comme suit :

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

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

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

19. L'article 8bis.11, est complété par un chiffre 3 rédigé comme suit :

- "3. Les contrôles visés au chiffre 1 sont effectués sur la base de la notice du constructeur relative au contrôle des composants et paramètres du moteur qui sont déterminants pour les émissions de gaz d'échappement. Cette notice fournie par le constructeur et approuvée par une autorité compétente doit spécifier les éléments constitutifs qui sont déterminants pour les émissions de gaz d'échappement ainsi que les réglages et paramètres dont l'application et l'observation assurent durablement la conformité aux valeurs limites fixées pour les gaz d'échappement. Elle doit comporter au minimum :
- a) l'indication du type de moteur, de la famille ou du groupe de moteurs avec la spécification de la puissance nominale et du régime nominal ;
 - b) la liste des composants et paramètres du moteur qui sont déterminants pour les émissions de gaz d'échappement ;
 - c) les caractéristiques permettant l'identification des composants agréés qui sont déterminants pour les émissions de gaz d'échappement (par exemple le numéro de pièce figurant sur les composants) ;
 - d) l'indication des paramètres du moteur qui sont déterminants pour les émissions de gaz d'échappement, tels que la gamme de réglage de l'avance à l'injection, de la température admissible de l'eau de refroidissement et la contre-pression maximale à l'échappement.

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

20. *L'article 10.01 est modifié comme suit :*

- a) *Le chiffre 3, 1^{ère} et 2^{ème} phrases sont rédigées comme suit :*

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

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

- b) *Le chiffre 11 est rédigé comme suit :*

"11. La charge de rupture minimale R des chaînes d'ancre se calcule à l'aide des formules suivantes :

a) ancrés d'une masse de 0 à 500 kg $R = 0,35 \cdot P'$ [kN] ;

- b) ancrés d'une masse de plus de 500 kg à 2000 kg :

$$R = \left(0,35 - \frac{P' - 500}{15000} \right) P' \text{ [kN] ;}$$

c) ancrés d'une masse de plus de 2000 kg $R = 0,25 \cdot P'$ [kN].

Dans ces formules

P' est la masse théorique de chaque ancre déterminée conformément aux chiffres 1 à 4 et 6.

La charge de rupture des chaînes d'ancre est celle qui est donnée par une des normes en vigueur dans un des Etats riverains du Rhin ou en Belgique."

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

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

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

21. *L'article 10.03, chiffre 1, lettre e), est rédigé comme suit :*

"e) à des endroits appropriés dans les parties de salles de machines et de salles de chauffe situées sous le pont de manière qu'aucun endroit du local ne soit à plus de 10 mètres de marche d'un extincteur,"

22. *L'article 10.03bis, chiffre 8, est rédigé comme suit :*

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

23. *L'article 10.03ter, chiffre 9, lettre e), est rédigé comme suit :*

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

24. *L'article 10.05 est modifié comme suit :*

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

"1. A bord des bâtiments doivent être disponibles au moins trois bouées de sauvetage conformes

- à la norme européenne EN 14 144 : 2003 ou
- à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1974), Chapitre III, Règle 7.1 et au Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage (LSA), paragraphe 2.1.

Elles doivent être prêtes à l'emploi et fixées sur le pont à des endroits appropriés sans être attachées dans leur support. Une bouée de sauvetage au moins doit se trouver à proximité immédiate de la timonerie et doit être équipée d'une lumière s'allumant automatiquement, alimentée par une pile et ne s'éteignant pas dans l'eau."

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

"2. A bord des bâtiments doit se trouver à portée de main pour chaque personne se trouvant généralement à bord un gilet de sauvetage à gonflage automatique qui lui est attribué personnellement et qui est conforme aux normes européennes EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 ou EN ISO 12402-4 : 2006.

Pour les enfants sont également admis les gilets de sauvetage rigides conformes aux normes susmentionnées."

25. *L'article 12.02, chiffre 4, 3^{ème} phrase, 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."

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

"c) article 8.08, chiffre 2, 2^{ème} phrase, et chiffre 7 ;"

27. *L'article 15.03 est rédigé comme suit :*

"Article 15.03

Stabilité

1. Le demandeur doit prouver par un calcul s'appuyant sur les résultats de l'application d'un standard relatif à la stabilité à l'état intact que la stabilité à l'état intact du bateau est appropriée. Tous les calculs doivent être effectués en considérant l'assiette libre et l'enfoncement libre. Les données relatives au bâtiment à l'état léger sur lesquelles sont basés les calculs de stabilité doivent être déterminées par une expérience de stabilité.
2. La stabilité à l'état intact doit être prouvée pour les conditions standard de chargement suivantes :
 - a) au début du voyage :
100 % des passagers, 98 % du combustible et de l'eau potable, 10 % des eaux usées ;
 - b) en cours de voyage :
100 % des passagers, 50 % du combustible et de l'eau potable, 50 % des eaux usées ;
 - c) à la fin du voyage :
100 % des passagers, 10 % du combustible et de l'eau potable, 98 % des eaux usées ;
 - d) bateau vide :
pas de passagers, 10 % du combustible et de l'eau potable, pas d'eaux usées.Pour toutes les conditions standard les citernes à ballast sont à considérer comme vides ou pleines, conformément à leur utilisation habituelle.
En outre, l'exigence posée par le chiffre 3, lettre d) doit être prouvée pour la condition de chargement suivante:
100 % des passagers, 50 % du combustible et de l'eau potable, 50 % des eaux

usées, toutes les autres citernes à liquide, y compris le ballast, sont réputées remplies à 50 %.

3. La preuve d'une stabilité suffisante à l'état intact vérifiée par le calcul doit être apportée en application des dispositions suivantes relatives à la stabilité à l'état intact et pour les conditions de chargement standard visées au chiffre 2, lettres a à d :
- le bras de levier de redressement maximal h_{\max} doit être atteint à un angle de gîte φ_{\max} égal ou supérieur à $(\varphi_{\text{mom}} + 3^\circ)$ et atteindre au moins 0,20 m ; Si $\varphi_f < \varphi_{\max}$, le bras de levier de redressement pour l'angle d'envahissement φ_f doit être de 0,20 m au minimum.
 - L'angle d'envahissement φ_f ne doit pas être inférieur à $(\varphi_{\text{mom}} + 3^\circ)$.
 - 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} est le bras de levier maximal ;

φ est l'angle de gîte ;

φ_f est 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} est l'angle de gîte maximal visé à la lettre e) ;

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

A est l'aire sous la courbe des bras de levier de redressement ;

- la hauteur métacentrique de départ de GM_0 , corrigée de l'effet d'une surface libre de liquide dans les citernes ne doit pas être inférieure à 0,15 m ;
- l'angle de gîte φ_{mom} ne doit pas être supérieur à la valeur de 12° dans les deux cas suivants :
 - sur la base du moment de gîte dû aux personnes et au vent visé aux chiffres 4 et 5,
 - sur la base du moment de gîte dû aux personnes et à la giration visé aux chiffres 4 et 6 ;
- pour une gîte résultant de moments dus aux personnes, au vent et à la giration visés aux chiffres 4, 5 et 6, le franc-bord résiduel ne doit pas être inférieur à 0,20 m ;
- pour les bateaux dont la coque présente des fenêtres ou d'autres ouvertures situées sous le pont de cloisonnement et qui ne sont pas fermées de manière étanche à l'eau, la distance de sécurité résiduelle doit être de 0,10 m au minimum sur la base des moments de gîte résultant de la lettre f).

4. Le moment de gîte résultant de la concentration de personnes M_p sur un côté doit être calculé selon la formule suivante :

$$M_p = g \cdot P \cdot y = g \cdot \sum P_i \cdot y_i \text{ [kNm]}$$

Dans cette formule

P = la masse totale des personnes à bord, en [t], calculée sur la base de la somme du nombre maximal admissible de passagers et du nombre maximal de membres du personnel de bord et de l'équipage nautique, dans des conditions d'exploitation normales et en admettant une masse moyenne de 0,075 tonne par personne ;

y = distance latérale entre le centre de gravité de la masse des personnes P et l'axe médian du bateau en [m] ;

g = accélération gravitationnelle ($g = 9,81 \text{ m/s}^2$) ;

P_i = masse des personnes concentrées sur l'aire A_i avec

$$P_i = n_i \cdot 0,075 \cdot A_i \text{ [t]}$$

dans cette formule :

A_i = surface sur laquelle sont situées les personnes en [m²] ;

n_i = nombre de personnes par mètre carré avec

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

y_i = distance latérale entre le centre de gravité de la surface A_i et l'axe médian du bateau en [m].

Le calcul doit être effectué pour une concentration vers tribord aussi bien que vers bâbord.

La répartition des personnes doit être la plus défavorable du point de vue de la stabilité. En présence de cabines, on considère que celles-ci sont inoccupées pour le calcul du moment dû aux personnes.

Pour le calcul des situations de chargement, le centre de gravité d'une personne doit être pris à une hauteur de 1 m au-dessus du point le plus bas du pont à $0,5 L_F$ sans tenir compte de la tonture et de la courbure du pont et en admettant une masse de 0,075 tonne par personne.

Un calcul détaillé des surfaces de pont occupées par des personnes n'est pas nécessaire sous réserve que les valeurs suivantes soient retenues

$P = 1,1 \cdot F_{\max} \cdot 0,075$ pour les bateaux d'excursions journalières ;

$1,5 \cdot F_{\max} \cdot 0,075$ pour les bateaux à cabines.

Dans ces formules

F_{\max} = nombre maximal de passagers admissibles à bord ;

$y = B/2$ [m].

5. Le moment résultant de la pression du vent (M_v) est calculé comme suit :

$$M_v = p_v \cdot A_v \cdot (l_v + T/2) \text{ [kNm]}$$

Dans cette formule

p_v = pression spécifique du vent, de $0,25 \text{ kN/m}^2$;

A_v = surface latérale du bateau en $[\text{m}^2]$ au-dessus du plan de l'enfoncement, correspondant à la situation de chargement considérée ;

l_v = distance en $[\text{m}]$ du centre de gravité de la surface latérale A_v au plan de l'enfoncement, correspondant à la situation de chargement considérée.

6. Le moment résultant de la force centrifuge (M_{gi}) provoqué par la giration du bateau doit être calculé comme suit :

$$M_{gi} = c_{gi} \cdot C_B \cdot v^2 \cdot D/L_F \cdot (KG - T/2) \text{ [kNm]}$$

Dans cette formule

c_{gi} = coefficient de $0,45$;

C_B = coefficient de finesse du déplacement (s'il n'est pas connu, prendre $1,0$) ;

v = la plus grande vitesse du bateau en $[\text{m/s}]$;

KG = la distance entre le centre de gravité et la ligne de quille, en $[\text{m}]$.

Si le bateau à passagers est équipé d'un système de propulsion conforme à l'article 6.06, M_{gi} doit être déterminé soit sur la base d'essais grandeur nature ou sur modèle, soit sur la base de calculs correspondants.

7. Le demandeur doit prouver par un calcul basé sur la méthode de la carène perdue que la stabilité du bateau est appropriée en cas d'avarie. Tous les calculs doivent être effectués en considérant l'assiette libre et l'enfoncement libre.
8. La preuve de la flottabilité du bateau après avarie doit être apportée pour les conditions de chargement standard fixées au chiffre 2. A cette fin, la preuve d'une stabilité suffisante doit être apportée au moyen de calculs pour les trois stades intermédiaires d'envahissement (25 %, 50 % et 75 % du remplissage à l'état final de l'envahissement) et pour le stade final d'envahissement.
9. Les bateaux à passagers doivent être conformes au statut de stabilité 1 et au statut de stabilité 2.

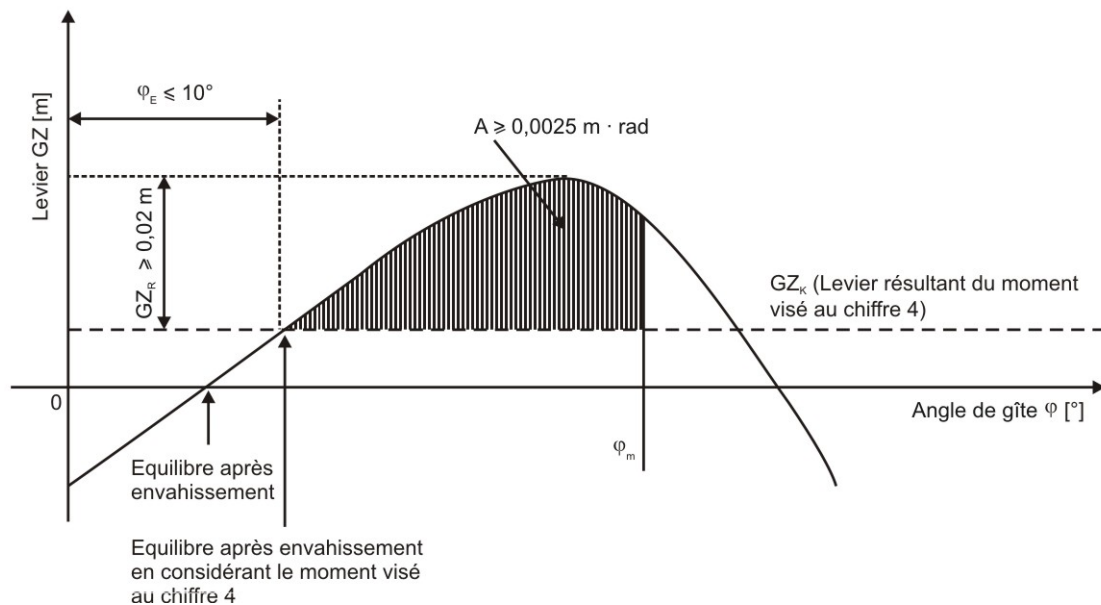
Les exigences suivantes concernant l'étendue des brèches doivent être prises en compte en cas d'avarie :

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

- a) Pour le statut de stabilité 1, les cloisons sont réputées intactes si la distance entre deux cloisons successives est supérieure à l'étendue de la brèche. Les cloisons longitudinales situées à une distance de la coque inférieure à B/3 mesurée perpendiculairement à la ligne médiane dans le plan du plus grand enfoncement ne doivent pas être prises en compte lors du calcul.
- b) Pour le statut de stabilité 2, chaque cloison située dans l'étendue de la brèche est réputée endommagée. Cela signifie que l'emplacement des cloisons doit être choisi de manière à assurer la flottabilité du bateau à passagers après envahissement de deux ou de plusieurs compartiments contigus dans le sens de la longueur.
- c) Le point inférieur des ouvertures qui ne sont pas étanches à l'eau (par exemple portes, fenêtres, panneaux d'accès) doit être situé à 0,10 m au minimum au-dessus de la ligne de flottaison après avarie. Le pont de cloisonnement ne doit pas être immergé au stade final de l'envahissement.
- d) On considère que la perméabilité atteint 95 %. S'il est établi par le calcul que la perméabilité moyenne d'un compartiment est inférieure à 95 %, la perméabilité calculée peut être substituée à cette valeur.
- Les valeurs à retenir ne doivent pas être inférieures à :
- | | |
|---|-----------|
| Locaux d'habitation | 95 % |
| Salles des machines et des chaudières | 85 % |
| Locaux à bagages et à provisions | 75 % |
| Doubles fonds, soutes à combustibles et autres citernes, suivant que ces volumes doivent, d'après leur destination, être supposés remplis ou vides, le bâtiment étant sur sa ligne de flottaison maximale | 0 ou 95 % |
- e) Si une brèche d'une étendue inférieure à celle indiquée ci-dessus implique des conditions de gîte moins favorables ou une réduction de la hauteur métacentrique, ladite brèche doit être prise en compte lors du calcul.
10. Les critères ci-après doivent être observés pour tous les stades intermédiaires d'envahissement visés au chiffre 8 :
- a) L'angle de gîte ϕ au stade d'équilibre de l'état intermédiaire concerné ne doit pas dépasser 15° .
- b) La partie positive de la courbe du bras de levier de redressement au-delà de l'inclinaison correspondant au stade d'équilibre de l'état intermédiaire concerné doit présenter un bras de levier de redressement $GZ \geq 0,02$ m avant que ne soit immergée la première ouverture non protégée ou que ne soit atteint un angle de gîte ϕ de 25° .
- c) Les ouvertures non étanches à l'eau ne doivent pas être immergées avant que l'inclinaison correspondant au stade d'équilibre de l'état intermédiaire concerné ne soit atteinte.
- d) Pour le calcul de l'effet de surface libre à tous les stades intermédiaires de l'envahissement, on retient la superficie brute des locaux endommagés.

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

- a) L'angle de gîte φ_E ne doit pas dépasser 10° .
- b) La partie positive de la courbe du bras de levier de redressement au delà de l'inclinaison correspondant au stade d'équilibre doit présenter un bras de redressement $GZ_R \geq 0,02 \text{ m}$ avec une aire $A \geq 0,0025 \text{ m} \cdot \text{rad}$; Ces valeurs minimales de stabilité doivent être respectées jusqu'à l'immersion de la première ouverture non protégée ou en tout cas avant que ne soit atteint un angle de gîte de 25° .



où :

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

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

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

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

- c) Les ouvertures non étanches à l'eau ne doivent pas être immergées avant que l'inclinaison correspondant au stade d'équilibre ne soit atteinte ; Si de telles ouvertures sont immergées avant ce stade, les locaux y donnant accès sont réputés envahis lors du calcul de la stabilité après avarie.

12. Les dispositifs de fermeture qui doivent pouvoir être verrouillés de manière étanche à l'eau doivent être signalés comme tels.

13. Si des ouvertures d'équilibrage transversal sont prévues pour réduire l'envahissement asymétrique, elles doivent être conformes aux conditions suivantes :
- Pour le calcul de l'envahissement transversal s'applique la résolution A.266 (VIII) de l'OMI.
 - Elles doivent fonctionner automatiquement.
 - Elles ne doivent pas être équipées de dispositifs de fermeture.
 - Le délai total nécessaire à la compensation ne doit pas être supérieur à 15 minutes.

28. *L'article 15.06 est modifié comme suit :*

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

"a) Les locaux ou groupes de locaux prévus ou aménagés pour 30 passagers ou plus ou comportant des lits pour 12 passagers ou plus doivent avoir au moins deux issues. Sur les bateaux d'excursions journalières, une de ces deux issues peut être remplacée par deux issues de secours. Les locaux, à l'exception des cabines, ou les groupes de locaux qui ne possèdent qu'une issue doivent posséder une issue de secours au minimum."

b) *Le chiffre 8, lettre a), est rédigé comme suit :*

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

Bateaux à excursions journalières : $A_R = 0,35 \cdot F_{\max} [m^2]$

Bateaux à cabines : $A_R = 0,45 \cdot F_{\max} [m^2]$

Dans ces formules

F_{\max} = nombre maximal de passagers admissibles à bord."

c) *Chiffre 14, 2^{ème} phrase (version allemande uniquement):*

29. *L'article 15.09 est modifié comme suit :*

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

"2. Outre les bouées de sauvetage visées au chiffre 1, doivent être disponibles et prêts à l'emploi des moyens de sauvetage individuels conformes à l'article 10.05, chiffre 2, pour tous les membres du personnel de bord. Pour les membres du personnel de bord qui n'assurent aucune des fonctions prévues par le dossier de sécurité, des gilets de sauvetage en matières solides ou à gonflage semi-automatique conformes aux normes mentionnées à l'article 10.05, chiffre 2, sont également admissibles."

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

"4. Outre les moyens de sauvetage visés aux chiffres 1 et 2, des moyens de sauvetage individuels conformes à l'article 10.05, chiffre 2, doivent être disponibles pour 100 % du nombre maximal de passagers admissibles, des gilets de sauvetage en matières solides ou à gonflage semi-automatique conformes aux normes mentionnées à l'article 10.05, chiffre 2, sont également admissibles."

30. *L'article 15.10, chiffre 6, 3^{ème} alinéa, est rédigé comme suit :*

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

31. *L'article 15.11 est modifié comme suit :*

a) *Titre (version allemande uniquement)*

b) *Le chiffre 1, lettre d), aa), est rédigé comme suit :*

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

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

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

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

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

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

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

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

d) *Le chiffre 14, lettre d), est rédigé comme suit :*

"d) Si des conduites d'aération présentant une section supérieure à 0,02 m² traversent des cloisonnements visés au chiffre 2 du type A ou des cloisonnements de séparation visés au chiffre 10, elles doivent être pourvues de clapets coupe-feu automatiques et être commandés depuis un endroit occupé en permanence par des membres du personnel de bord ou de l'équipage."

e) *Le chiffre 15 est rédigé comme suit :*

"15. Les cuisines doivent être équipées d'un système d'aération et les cuisinières d'un dispositif d'extraction. Les conduites d'aération des extracteurs doivent satisfaire aux exigences du chiffre 14 et être équipées en plus de clapets coupe-feu à commande manuelle aux orifices d'entrée."

32. *L'article 15.12 est modifié comme suit :*

a) *Titre (version allemande uniquement)*

b) *Le chiffre 6 est rédigé comme suit :*

"6. Les matériaux et installations destinés à la lutte contre l'incendie doivent être résistants à la chaleur ou protégés de manière appropriée contre la perte d'efficacité en présence de chaleur."

c) *Le chiffre 10, lettre b), est rédigé comme suit :*

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

33. *L'article 15.15 est modifié comme suit :*

a) *Le chiffre 1, phrase introductive, est rédigé comme suit :*

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

b) *Le chiffre 5, phrase 1, est rédigé comme suit :*

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

c) *Le chiffre 10, phrase introductive, est rédigé comme suit :*

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

34. *L'article 16.02 est modifié comme suit :*

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

"b) Article 8.08, chiffres 2 à 8, article 10.02, article 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."

35. *L'article 17.02, chiffre 3, lettres a) et b), est rédigé 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 ;"

36. *L'article 17.04, chiffre 1, est rédigé 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."

37. *L'article 17.05, chiffre 1, est rédigé 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."

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

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

39. *L'article 20.01, chiffre 5, lettre d), est rédigé 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 ;"

40. *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 1, lettre g), est rédigé 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 ;"

c) *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;"

41. *Titre de l'article 22ter.11 (version allemande uniquement)*

42. *L'article 24.01 est rédigé comme suit :*

"Article 24.01

Application des dispositions transitoires aux bâtiments déjà en service

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.
2. Pour les bâtiments non visés au chiffre 1 les dispositions de l'article 24.06 sont applicables."

43. Le tableau relatif à l'article 24.02, chiffre 2, est modifié comme suit :

a) L'indication relative à l'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 relative à l'article 6.03, chiffre 2, est supprimée.

c) L'indication relative à l'article 6.07, chiffre 2, lettre a), est rédigée comme suit :

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

d) L'indication relative à l'article 7.04, chiffre 3, est rédigée 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 relatives à l'article 7.04, chiffre 9, phrases 3 et 4, sont insérées 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	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"

f) Les indications relatives à l'article 8.02, chiffres 4, 5 et 6, sont rédigées 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
ch. 5	Systèmes de tuyaux à fourreau	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2025
ch. 6	Isolation d'éléments des machines	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite"

g) L'indication relative à l'article 8.03, est rédigée comme suit :

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

h) L'indication relative à l'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."
--------	--	---

i) L'indication relative à l'article 8.05, chiffre 7, 1^{ère} phrase, est rédigée comme suit :

"ch. 7, 1 ^{ère} phrase	Dispositif de fermeture rapide de la citerne manoeuvrable depuis le pont, y compris lorsque les locaux concernés sont fermés	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015"
------------------------------------	--	---

j) L'indication relative à l'article 8.05, chiffre 9 est rédigée comme suit :

"ch. 9 2 ^{ème} 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"
-----------------------------------	--	---

k) L'indication relative à l'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
-------	---	--

l) L'indication relative à l'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"
-------	--	---

m) L'indication relative à l'article 8.08 est rédigée 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
	ch. 9 Dispositifs de jaugeage pour les fonds de cale	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010"

n) L'indication relative à l'article 8.09, chiffre 2, est rédigée comme suit :

"8.09	ch. 2 Dispositifs de collecte d'eaux huileuses et d'huiles usées	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010"
-------	--	---

o) L'indication relative à l'article 8.10, chiffre 3, est rédigée comme suit :

"8.10 ch. 3	Limite de 65 dB(A) à ne pas dépasser par les bateaux en stationnement	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015"
-------------	---	---

p) L'indication relative à l'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"
-------------	--	---

q) L'indication relative à l'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"
-------------	--	---

r) L'indication relative à l'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"
-----------------------	---	---

s) L'indication relative à l'article 15.01, chiffre 2, est rédigée comme suit :

"ch. 2 lettre c	Interdiction des poêles à fioul à brûleur à vaporisation visés à l'article 13.04	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2007
lettre d	Interdiction des chauffages à combustibles solides visés à l'article 13.07	N.R.T., au plus tard au premier renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010 La prescription ne s'applique pas aux bâtiments équipés d'installations de propulsion fonctionnant avec un combustible solide (machines à vapeur)
lettre e	Interdiction des installations à gaz liquéfié visées au chapitre 14	N.R.T., au plus tard au premier renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2045 La prescription transitoire n'est applicable qu'en présence de dispositifs d'alerte au sens de l'article 15.15, chiffre 9."

t) L'indication relative à l'article 15.06, chiffre 6, lettre c), est rédigée comme suit :

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

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

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

v) *L'indication relative à l'article 15.06, chiffre 16, est rédigée comme suit :*

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

w) *L'indication relative à l'article 15.07 est rédigée comme suit :*

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

x) *L'indication relative à l'article 15.09, chiffre 4, est rédigée comme suit :*

"ch. 4	Moyens de sauvetage individuels conformes à la norme européenne EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 ou EN ISO 12402-4 : 2006 pour 100 % des passagers Nature des moyens de sauvetage	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2007 Pour les bateaux à passagers équipés avant le 1.1.2005 de moyens de sauvetage collectifs appropriés, ceux-ci sont pris en compte en remplacement des moyens de sauvetage individuels. Pour les bateaux à passagers équipés de moyens de sauvetage collectifs conformes à l'article 15.09, chiffre 6, avant le 1.1.2005, ceux-ci sont pris en compte en remplacement des moyens de sauvetage individuels jusqu'au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010."
--------	---	--

y) *L'indication relative à l'article 15.10, chiffre 3, est rédigée comme suit :*

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

z) *L'indication relative à l'article 15.10, chiffre 6, est supprimée.*

aa) L'indication relative à l'article 15.10, chiffre 6, phrases 1 à 4, est rédigée comme suit :

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

ab) L'indication relative à l'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"
--------	--	--

ac) L'indication relative à l'article 15.12, chiffre 1, lettre c), est rédigée comme suit :

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

ad) L'indication relative à l'article 15.12, chiffre 2, est supprimée.

ae) L'indication relative à l'article 15.12, chiffre 2, lettre a), est rédigée comme suit :

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

af) L'indication relative à l'article 15.12, chiffre 3, est supprimée.

ag) L'indication relative à l'article 15.12, chiffre 3, lettres b) et c), est rédigée comme suit :

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

ah) L'indication relative à l'article 15.12, chiffre 9, est rédigée comme suit :

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

44. Le tableau relatif à l'article 24.03, chiffre 1, est modifié comme suit :

a) L'indication relative au chapitre 8 est rédigée comme suit :

"CHAPITRE 8		
8.08 ch. 3 et 4	Débit minimum et diamètre des tuyaux d'assèchement	Renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015
8.10 ch. 2	Bruit durant la navigation	R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015"

c) L'indication relative à l'article 15.05 est rédigée comme suit :

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

45. Le tableau relatif à l'article 24.06, chiffre 5, est modifié comme suit :

a) L'indication relative au chapitre 6 est rédigée comme suit :

"CHAPITRE 6			
6.02 ch. 1	Doublément 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"

b) L'indication relative à l'article 7.04 est rédigée comme suit :

"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"

c) L'indication relative à l'article 8.02 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
ch. 5	Système de tuyaux à fourreau	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2025	1.4.2007
ch. 6	Isolation d'éléments des machines	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite	1.4.2003"

d) *L'indication relative à l'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"
-------------	--	--	-----------

e) *L'indication relative à l'article 8.05, chiffre 7, 1^{ère} phrase, est rédigée comme suit :*

"8.05 ch. 7 1 ^{ère} phrase	Dispositif de fermeture rapide de la citerne manoeuvrable depuis le pont, y compris lorsque les locaux concernés sont fermés	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015	1.4.2008"
--	--	--	-----------

f) *L'indication relative à l'article 8.05, chiffre 9, est rédigée comme suit :*

"ch. 9 2 ^{ème} phrase	Dispositif de jaugeage lisible 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 relative à l'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 relative à l'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 relative à l'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 relative à l'article 15.01, chiffre 2, est rédigée comme suit :

ch. 2 lettre c	Interdiction des poêles à fioul à brûleur à vaporisation visés à l'article 13.04	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite	1.1.2006
lettre d	Interdiction des chauffages à combustibles solides visés à l'article 13.07	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010	1.1.2006
lettre e	Interdiction des installations à gaz liquéfié visées au chapitre 14	N.R.T., au plus tard au premier renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2045 La prescription transitoire n'est applicable qu'en présence de dispositifs d'alerte au sens de l'article 15.15, chiffre 9.	1.1.2006"

k) L'indication relative à l'article 15.06, chiffre 6, lettre c), est rédigée comme suit :

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

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

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

m) L'indication relative à l'article 15.06, chiffre 16, est rédigée comme suit :

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

n) L'indication relative à l'article 15.07 est rédigée comme suit :

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

o) L'indication relative à l'article 15.08, chiffre 6, est rédigée comme suit :

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

p) *L'indication relative à l'article 15.09, chiffre 4, est rédigée comme suit :*

"ch. 4	Moyens de sauvetage individuels conformes à la norme européenne EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 ou EN ISO 12402-4 : 2006 pour 100 % des passagers	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2007	1.1.2006
	Nature des moyens de sauvetage	<p>Pour les bateaux à passagers équipés avant le 1.1.2005 de moyens de sauvetage collectifs appropriés, ceux-ci sont pris en compte en remplacement des moyens de sauvetage individuels.</p> <p>Pour les bateaux à passagers équipés de moyens de sauvetage collectifs conformes à l'article 15.09, chiffre 6, avant le 1.1.2005, ceux-ci sont pris en compte en remplacement des moyens de sauvetage individuels jusqu'au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010.</p>	1.1.2006"

q) *L'indication relative à l'article 15.10, chiffre 3, est rédigée comme suit :*

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

r) *L'indication relative à l'article 15.10, chiffre 6, est supprimée.*

s) *L'indication relative à l'article 15.10, chiffre 6, phrases 1 à 4, est rédigée comme suit :*

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

t) *L'indication relative à l'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 2 ^{ème} phrase doivent être difficilement inflammables	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015	1.1.2006"
--------	---	--	-----------

u) L'indication relative à l'article 15.12, chiffre 1, est supprimée.

v) L'indication relative à l'article 15.12, chiffre 1, lettre c), est rédigée comme suit :

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

w) L'indication relative à l'article 15.12, chiffre 2, est supprimée.

x) L'indication relative à l'article 15.12, chiffre 2, lettre a), est rédigée comme suit :

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

y) L'indication relative à l'article 15.12, chiffre 9, est rédigée comme suit :


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

46. L'annexe B, n° 44, est rédigé comme suit :

"44 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, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 ou EN ISO 12402-4 : 2006*) 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 :

*) Biffer les mentions inutiles

47. A l'annexe I, le croquis 9 est ajouté comme suit :

<p>"Croquis 9 Dispositif de fermeture rapide de la citerne</p>		<p>Couleur : marron /blanc"</p>
--	---	---------------------------------

PROTOCOLE 25

Amendements à l'ADNR

Résolution

I.

La Commission Centrale,

dans le souci de favoriser l'harmonisation des réglementations internationales relatives au transport de marchandises dangereuses,

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

sur la proposition de son comité des matières dangereuses,

adopte les amendements à l'ADNR figurant à l'annexe 1 à la présente résolution.

Ces amendements entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2009.

II.

La Commission Centrale fixe, en vertu du 1.5.1.2.1 de l'ADNR, la procédure figurant à l'annexe 2 à la présente résolution, relative à l'admission au transport en bateaux-citernes de matières qui ne figurent pas encore dans la liste du 3.2, Tableau C. Cette procédure remplace à partir du 1^{er} janvier 2009 celle fixée par la résolution 2001-II-27 (III).

Annexe 1 (séparément)

Annexe 2 (séparément)

Procédure relative à l'admission au transport en bateaux-citernes de matières dangereuses qui ne figurent pas encore dans la liste du 3.2, Tableau C, de l'ADNR.

PROTOCOLE 26

Transport de matières dangereuses sur le Rhin – Tâches du Comité des matières dangereuses – Suppression du Groupe de travail des matières dangereuses

Résolution

La Commission Centrale,

constatant que l'Accord ADN est entré en vigueur le 29 février 2008,

rappelant la décision qu'à partir du 1^{er} janvier 2011 le Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR) sera constitué d'une référence au Règlement annexé à l'ADN, dont la gestion incombera au Comité d'Administration institué par l'Accord ADN,

supprime le Groupe de travail des matières dangereuses institué par sa résolution 1966-III-33,

charge son Comité des matières dangereuses

- de veiller au maintien et le cas échéant à l'amélioration de la sécurité du transport de matières dangereuses sur le Rhin,
- de préparer les propositions communes destinées au Comité de Sécurité et au Comité d'Administration de l'ADN,
- de se saisir des tâches confiées au Groupe de travail des matières dangereuses, notamment celles définies au point 2 de sa résolution 2001-II-27 (IV).

PROTOCOLE 27

Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2003-I-28 et 2007-II-30)

Résolution

La Commission Centrale,

rappelant ses résolutions

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

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

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

constate que les mesures

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

Annexe

**Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin allemand
en 2008**

N° d'ordre	Nature des travaux	P.k.	Etat des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
1	Alimentation en débit solide Iffezheim	336 - 338	Début : 1978 réalisation en cours depuis cette date	pas d'incidence
2	Stabilisation du fond à val d'Iffezheim	336 - 352	Début : 1998 réalisation selon besoins depuis cette date	pas d'incidence
3	Post-régulation entre Karlsruhe et Germersheim	362,6 - 384,6	Début : 1999	pas d'incidence
4	Alimentation en débit solide Rhin moyen	593 - 596	Début : octobre 2007 Fin : mars 2008 une alimentation en débit solide supplémentaire est prévue en 2008	pas d'incidence
5	Stabilisation du lit "Königswardt / Marwick"	820,5 - 824,0	Début : mi-2008 Fin : fin 2009	pas d'incidence
6	Bassin de crues à Rees	833,5 - 838,5	Début : début 2009 Fin : fin 2012	pas d'incidence
7	Alimentation en débit solide "Rhin inférieur"	810,0 - 811,5 813,5 - 814,5 824,0 - 826,0 835,0 - 838,0 847,0 - 850,0	Début : mi-2008 Fin : fin 2009	pas d'incidence

**Mesures prises dans le cadre de l'amélioration des conditions de navigation sur le Rhin néerlandais
durant l'année 2007 - 2008**

Numéro	Nature des travaux	p.k.	Etat des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
Mesures prises sur le Waal				
1	Garantie d'une profondeur de chenal de 2,80 m à l'EE	857 – 924	Mesure à long terme	gêne à cause des travaux de dragage
2	Etablissement d'un ponton de chargement d'automobiles à Lobith	862	Achevée en 2007	que des avantages
3	Etablissement d'une voie navigable de liaison vers le ponton de chargement d'automobiles et vers le port de stationnement nocturne	864	Achevée en 2007	pas d'incidence
4	Nouvelle construction d'un port de stationnement nocturne à Lobith	860	Retards durant la phase de planification en raison de procédures juridiques liées à la directive communautaire sur l'habitat	pas d'incidence
5	Amélioration et extension de la capacité des ports de stationnement nocturne	Div.	Ces mesures sont encore au stade de la planification.	pas d'incidence
6	Couche solide (Kolkverbau) à Spijck	857	Stabillisation du lit	pas d'incidence
Mesures sur le Neder-Rijn et le Lek				
6	Rénovation générale des écluses et barrages de Driel, Amerongen et Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	Les préparations sont achevées, les principaux travaux n'ont pas encore débuté	faible incidence
7	Suppression de hauts-fonds	880 – 884,952	Achevée fin 2007	pas d'incidence

PROTOCOLE 28

Evolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur aval Mouillage sur le busc aval des écluses d'Iffezheim Plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 2007

Résolution

La Commission Centrale,

rappelant ses résolutions

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

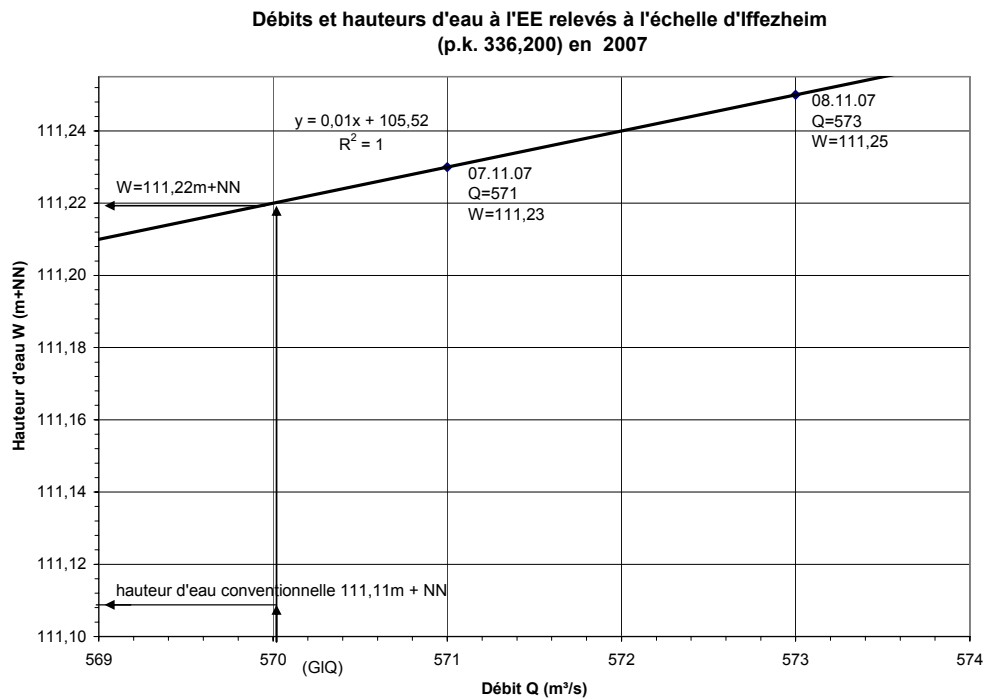
1982-I-35 relative à l'aménagement du Rhin entre Beinheim/Iffezheim et Lauterbourg/Neuburgweiler à une profondeur du chenal de 2,10 m sous l'EE et

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

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

- Le mouillage sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim était au moins de 2,80 m à l'EE. Le critère fixé par la résolution 1974-I-35 a été respecté.
- Une profondeur de chenal de 2,10 m à l'EE a été mise à disposition à l'aval de l'écluse d'Iffezheim. Le critère fixé par la résolution 1984-I-29 a été respecté.
- En 2007, la courbe de débits 2007 (annexe) avec les relevés proches de GLQ a pu être établie en conséquence. Le respect de la hauteur d'eau fixée par la Convention de NN + 111,11 m pour un débit de 570 m³/s a été prouvé.

Annexe



PROTOCOLE 29

Pont routier sur le Waal près de Nimègue (p.k. 885,785)

Résolution

La Commission Centrale,

ayant pris acte du rapport de son Comité technique permanent,

approuve, après examen de tous les aspects et conformément aux conventions en vigueur, le principe de la construction d'un pont routier franchissant le Rhin à Nimègue,

constate que la distance entre les piles situées dans le fleuve ne doit en aucun cas être réduite et que la navigation ne doit pas être interrompue durant la phase de construction,

invite la délégation néerlandaise à présenter en temps utile les plans de la configuration et la construction du pont correspondant à la réalisation effective, en vue de l'approbation définitive du projet,

charge son Comité technique permanent de vérifier les Exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin" (résolution 1995-I-29) et de les compléter en ce qui concerne les exigences relatives à l'emplacement de piles situées dans le fleuve, à la largeur libre du passage sous les ponts, au démantèlement d'ouvrages et le cas échéant à d'autres aspects.

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

Annexe

Pont routier sur le Waal près de Nimègue (p.k. 885,785)

1. Type de pont

Pont routier (urbain) sur le Waal

2. Lieu

Nimègue

3. P.k.

885,785

4. Généralités

La ville de Nimègue va construire un nouveau pont sur le Waal, le "Stadsbrug", qui fera la jonction entre le centre de la ville, situé sur la rive gauche, et un nouveau quartier le « Waalsprong », qui sera construit sur la rive droite du Waal. Le Stadsbrug, prévu pour le trafic lent et rapide, sera construit à l'ouest du pont ferroviaire et du Waalbrug (P.k. 885,785). La réalisation du Stadsbrug fera l'objet d'un Contrat Design-Construct-Maintain. Cela veut dire que les parties du marché décideront de la conception du projet (la forme de la construction), de la méthode et des délais de réalisation et le cas échéant, du lieu de l'assemblage. La ville de Nimègue garantira au moyen d'un cahier de charge que le Stadsbrug satisfera aux exigences fonctionnelles et techniques.

Ces exigences sont basées sur les prescriptions relatives à la réalisation technique de ponts, qui ont été fixées par la Commission Centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), et qui concernent notamment la largeur de passe et le tirant d'air minimum de la passe. Ce document détaille les exigences de la CCNR et leur prise en compte par le cahier de charge du Stadsbrug.

5. Largeur de passe

Les exigences minimales et les recommandations de la CCNR interdisent la construction de piles dans le chenal navigable du Rhin. Aux Pays-Bas les Ponts et Chaussées (RWS) considèrent que la largeur du chenal navigable correspond à la largeur normale, c'est-à-dire la largeur entre les lignes normales, souvent formées par les têtes d'épis, ou par les fronts de quai.

La commune de Nimègue propose de placer la pile nord de la passe à 40 m au sud de la ligne normale (dans le sens de l'axe de la rivière) pour que la superstructure maîtresse puisse être réduite au maximum, voir les plans 272881-06 et 272881-07 annexés. Cinq éléments servent à argumenter cette option:

- a) Pour que le projet Stadsbrug soit réalisable, il faut réduire l'importance de la superstructure maîtresse du point de vue technique et financier.
- b) RWS veut améliorer le profil du chenal navigable en le décalant vers le sud à l'emplacement du Stadsbrug. Ainsi, la pile nord se trouvera à la courbe intérieure, ce qui est une configuration généralement moins gênante pour la navigation.
- c) La pile nord du pont ferroviaire, situé à 1,3 km en amont, se trouve à une distance similaire de la ligne normale septentrionale de la rivière ; les ponts sont comparables sur ce point.
- d) La largeur de passe est amplement suffisante pour permettre le futur déplacement et élargissement du chenal à une largeur de 180 m.
- e) L'emplacement des piles n'entravera pas la visibilité de la navigation.

Il sera précisé dans le cahier de charge que la pile nord doit pouvoir résister à une collision d'un bateau étalon et que les piles doivent être placées parallèles à l'axe de la rivière/au fil du courant. Par ailleurs, il sera garanti qu'à 10 m de la pile nord, le tirant d'air et la profondeur de passe seront suffisants. La profondeur de passe nécessaire dans le chenal navigable est fixée à 2,80 m en dessous de l'étiage équivalent (EE). La condition concernant la retenue des eaux, fixée par RWS, devra également être remplie.

6. Tirant d'air minimum

80 % du soubassement du Stadsbrug se trouvera à au moins 9,10 m au dessus des plus hautes eaux navigables (PHEN), correspondant au débit standard de 16.000 m³/s à Lobith (échelle test 2006) conformément aux prescriptions de la CCNR. Etant donné que le chenal navigable jouxte la pile nord, la commune de Nimègue propose que cette partie de 80 % ne soit pas centrée, mais excentrée, par rapport à la largeur de passe, et qu'elle commence côté sud à 10 % de la largeur normale totale, voir le schéma 272881-07 annexé.

Sur le restant de la largeur normale, le soubassement du pont se trouvera à au moins 9,10 m au-dessus des plus hautes eaux navigables, autrement dit marque II à l'échelle d'Emmerich. Les niveaux par rapport la nouvelle échelle à Amsterdam (NAP) sont :

Plus hautes eaux navigables (PHEN 16000, échelle test 2006)	NAP + 14,72 m
Niveau correspondant à la marque II à Emmerich ;	NAP + 12,56 m

7. Signalisation du Stadsbrug (balisage)

La signalisation du Stadsbrug sera conforme au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin. En outre, au niveau de la largeur de passe, les piles seront signalées pour la conduite au radar et des mesures seront prises pour s'assurer que la navigation ne soit pas éblouie par l'éclairage sur pont, ni par le trafic routier sur le pont, ni par un éventuel éclairage des avant becs de pile.

8. Visualisation sur l'image radar du Stadsbrug

Le Service Transport et Navigation de RWS fera faire une étude visant à évaluer les effets défavorables que la réalisation du Stadsbrug pourrait avoir sur l'image radar. Des mesures appropriées seront prises s'il s'avère qu'elle serait détériorée par rapport à la situation existante. Parallèlement, en coordination avec RWS il sera examiné s'il est possible de réduire les perturbations radar existantes.

9. Montage du pont, travaux

Le début des travaux du Stadsbrug est prévu pour mi 2010 et sa mise en service est prévue pour 2012. Il n'y a pas encore de planning détaillé concernant les éventuelles perturbations ou interruptions de la navigation causées par les travaux.

Il va de soi le cahier de charges fixé par la commune de Nimègue prescrit des conditions relatives à la sécurité du trafic et à la limitation des perturbations et/ou interruptions de la navigation pendant les travaux. Ces conditions seront mises au point en coordination avec RWS, tenant compte des prescriptions relatives à la gêne durant les travaux ainsi que des conditions que RWS fixera et qui sont notamment relatives à la durée des interruptions et à la gestion du trafic.

Les conditions relatives à la sécurité du trafic sont notamment l'élaboration d'une analyse de risques et la spécification des mesures préventives nécessaires à la maîtrise des risques identifiés. Les prescriptions relatives aux signaux prévus par le Règlement de Police pour la Navigation du Rhin seront respectées, la navigation sera informée à temps conformément au "Guide de la communication lors des aménagements de la voie navigable" et RWS sera présent avec des bateaux et du personnel compétent pour assurer le pilotage pendant les grands travaux de montage opérationnels.

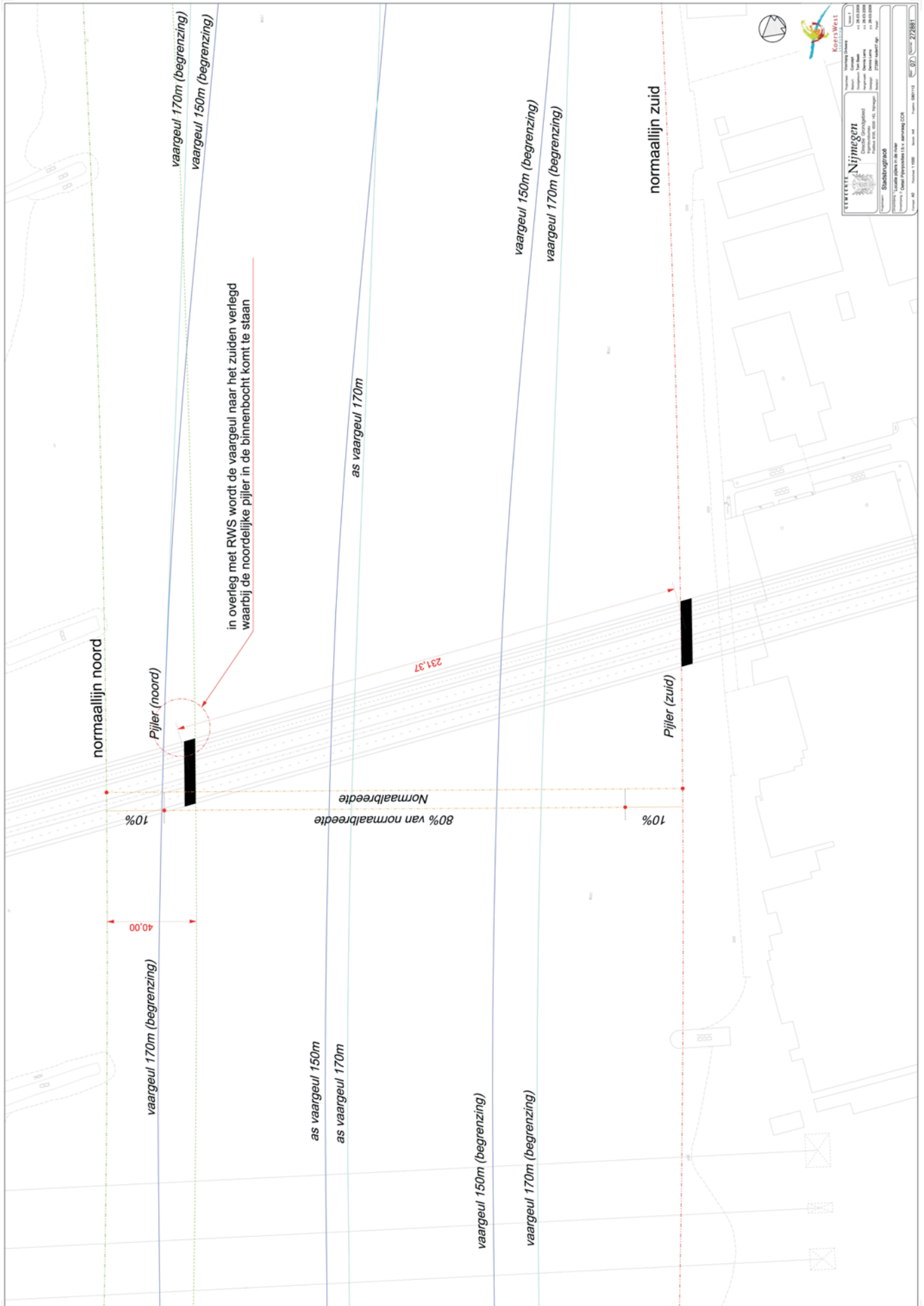
Ultérieurement, la totalité de cet aspect sera soumise pour approbation à la CCNR.

Annexe

Numéro du schéma 272881, page n° 06 : Emplacement piles Stadsbrug – vue d'ensemble pour demande à la CCNR

Numéro du schéma 272881, page n° 07 : Emplacement piles dans la rivière – Détail de l'emplacement des piles pour demande à la CCNR






KoorWest
 KoorWest
 Wijk 1
 3811 NC Nijmegen
 0248 360000
 0248 360001
 0248 360002
 0248 360003
 0248 360004
 0248 360005
 0248 360006
 0248 360007
 0248 360008
 0248 360009
 0248 360010
 0248 360011
 0248 360012
 0248 360013
 0248 360014
 0248 360015
 0248 360016
 0248 360017
 0248 360018
 0248 360019
 0248 360020

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
2006-I-19	Amendements définitifs au RPNR	M	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2007-I-13	- Amendement RPNR par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 (article 1.08)	M	1.4.2007		27.8.2007	11.9.2007	
2007-II-18	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 du RPNR (art. 1.07 et 9.10)	M	1.4.2008	14.2.2008	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-19	Amendements RPNR par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22) (art. 1.02, 1.10, 4.06, 6.28, 6.32 et 14.02)	M	1.4.2008		19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-20	Introduction de l'obligation d'annonce par voie électronique en navigation rhénane (2007-I-14)	M	1.4.2008	14.2.2008	13.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-21	Reconnaissance sur le Rhin de certificats non rhénans – Amendement au RPNR (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	M	1.9.2008			20.3.2008	21.12.2007
2007-II-24	Standardisation du suivi et du repérage en navigation intérieure – Agrément de type, installation et utilisation d'appareils AIS Intérieur à bord de bateaux de la navigation intérieure	M	1.4.2008	14.2.2008	19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. ADNR : Mise en vigueur

ADNR

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

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

*) 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 brevets : Mise en vigueur

REGLEMENT DES BREVETS 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 brevets 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 brevets du Rhin – Article 1.01	M	1.1.2004	19.12.2003	**)	11.12.2006	16.7.2003	29.1.2003
2003-I-26	Modification du règlement relatif à la délivrance des brevets du Rhin – Articles 1.01 et 5.02	M	1.1.2004	19.12.2003	**)	11.12.2006	14.11.2003	17.6.2003
2003-II-28	Modification du règlement relatif à la délivrance des brevets du Rhin - Article 3.02 et les annexes B1 et B2	M	1.4.2004	25.2.2004	**)	23.1.2004	2.3.2005	12.12.2003
2006-II-16	Validité du certificat de conduite communautaire de type B sur le secteur de Bâle à Iffezheim	M	1.10.2007		**)		13.9.2007	5.12.2006
2006-II-17	Prorogation des prescriptions à caractère temp. conf. à l'art. 1.06 Article 3.02, ch. 2, annexes B1 et B2	R	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-18	Amendements définitifs – Article 3.02, ch. 2, annexes B1 et B2	M	1.1.2009	10.7.2007	**)		13.9.2007	5.12.2006
2007-I-10	Modifications du Règlement des brevets du Rhin et du Règlement relatif à la délivrance des brevets radar dans la perspective de la reconnaissance sur le Rhin de certificats de conduite non rhénans, conformément au Protocole additionnel n°7	M	1.4.2008					31.5.2007

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

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

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

REGLEMENT RELATIF AU PERSONNEL DE SECURITE EN NAVIGATION A PASSAGERS

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

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

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

REGLEMENT RELATIF A LA DELIVRANCE DE PATENTES RADAR

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

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

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

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

7. ADNR (Résolution 2001-II-27 (IV))

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

RECOMMANDATION ADNR n° 1/2008

du 5 mars 2008

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

donne une suite favorable à la demande de la délégation allemande que par dérogation au 9.3.2.11.1 a) de l'ADNR l'agrandissement du volume des citernes à cargaison soit reconnu comme équivalent lors de la construction de l'automoteur-citerne du type C "TYLL DEYMANN", numéro européen unique d'identification des bateaux 04805920, dont les dimensions sont de 109,96 x 11,45 x 5,15 m, pour l'armement "Deymann Management GmbH & Co. KG" numéro de construction FC004 du chantier Kötter-Werft GmbH à Haren. Le bateau est construit sous la surveillance de la société de classification Germanischer Lloyd.

Le bateau répond entièrement aux conditions pour la délivrance d'un certificat d'agrément pour un automoteur-citerne du type C à l'exception de celles visées au numéro sus-mentionné. Vu la preuve fournie par le Germanischer Lloyd que cette construction est conforme aux exigences de la procédure relative à l'admission de citernes à cargaison d'un volume supérieur ou d'un intervalle inférieur entre la coque du bateau et les citernes à cargaison à celui prévu, il peut être dérogé à la prescription du 9.3.2.11.1 a).

Le risque avec le nouveau projet est diminué de 13 % par rapport au risque avec le bateau de référence.

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

Rapport de la Délégation allemande relatif à la recommandation n° 1/2008

Le présent rapport concerne un bateau-citerne du type C de dimensions 109,96 m x 11,45 m x 5,15 m.

Le bateau répond aux conditions de l'ADNR à l'exception du 9.3.2.11.1 a).

En vertu du 9.3.2.11.1 a) de l'ADNR la contenance maximale admissible des citernes à cargaison de ce bateau est limitée à 380 m³. La contenance maximale des citernes à cargaison est de 385 m³.

Selon la procédure admise par le groupe de travail MD/G relative aux calculs pour l'admission de dérogations à la contenance des citernes à cargaison ou à l'intervalle entre la coque du bateau et les citernes à cargaison l'appréciation du risque est évaluée par la probabilité d'une rupture de citerne et les conséquences d'une telle rupture et on considère qu'une construction est admissible lorsque le risque avec la construction à évaluer conformément à cette directive est égal ou inférieur.

Il ressort du rapport du GL NES2008.059 du 18.2.2008 et du complément 08-040894/Do du 26.3.2008 que la preuve est fournie que la construction effective présente une sécurité contre les collisions de 13 % supérieure à celle de la construction de référence.

PROTOCOLE 31

Budget pour 2009 de la Commission Centrale

Résolution

La Commission Centrale adopte le budget 2009 qui est fixé à **2 361 140.- €**.

La cotisation de chaque Etat, compte tenu du versement de **20 000.- €** du Centre Administratif pour les bateliers rhénans, du versement de **49 000.- €** de l'Instance internationale de Péréquation et de Coordination et des autres recettes, s'élève à **467 004.-€**.

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

PROTOCOLE 32

Budget pour 2009 du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans

Résolution

Le budget du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans pour 2009 est fixé à **42 840.- €**. La cotisation de chaque Etat concerné s'élève à **7 140.- €**. Le budget sera communiqué à cet organisme.

PROTOCOLE 33

Budget prévisionnel pour 2009 de l'Instance internationale de péréquation et de coordination

Résolution

La Commission Centrale

prend connaissance du budget prévisionnel pour 2009 de l'Instance internationale de péréquation et de coordination prévu par la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure et arrêté à titre provisoire pour 2009 par le Comité exécutif (EXCOM) instauré par les Etats signataires à ladite Convention,. Ce budget s'élève à 818 000,- euros dont un montant de 513 000 euros sera réparti à part égale entre les Etats signataires à la dite convention, soit 85 500,- euros pour chaque Etat et un montant de 305 000,- euros qui sera réparti entre les Etats signataires à la dite convention, d'après la clé suivante :

Pour	Allemagne	30 %
	Belgique :	10 %
	France :	1 %
	Luxembourg :	0 %
	Pays-Bas :	57 %
	Suisse :	2 %,

charge son Secrétaire général de mettre en oeuvre ce budget à partir de l'entrée en vigueur de la Convention.

PROTOCOLE 34

**Approbation du compte rendu de l'activité en 2007
de la Commission Centrale**

Résolution

La Commission Centrale approuve le compte rendu du Secrétariat sur l'activité de la Commission Centrale en 2007.

Annexe

Compte rendu de l'activité de la Commission Centrale en 2007

I. COMPOSITION DE LA COMMISSION CENTRALE ET DE SON SECRETARIAT EN 2007

M. SEGER, Ambassadeur, Directeur de la Direction du Droit international public du Département fédéral des Affaires Etrangères, Chef de la délégation suisse auprès de la CCNR, a été nommé commissaire de Suisse, assume les fonctions de Président de la CCNR depuis le 1 janvier 2006.

M. WITTER, Coordinateur ministériel et Directeur adjoint du service de l'économie et du développement durable au Ministère des Affaires Etrangères de la République fédérale d'Allemagne, Chef de la délégation allemande assume les fonctions de Vice-Président de la CCNR depuis le 4 octobre 2006.

M. VERDEAUX, Inspecteur au Conseil Général des Ponts et Chaussées à la Mission d'Inspection Générale Territoriale de Nancy, a été nommé commissaire de France auprès de la CCNR, à compter du mois d'avril 2007, en remplacement de M. CHENEVEZ, qui a été appelé à d'autres fonctions.

M. OLTHOFF, Directeur Général Adjoint des Transports, au Ministère des Transports des Pays-Bas, a été nommé commissaire des Pays-Bas auprès de la CCNR, Chef de la délégation néerlandaise à compter du 1^{er} octobre 2007, en remplacement de Mme de KWAASTENIET, qui a été appelée à d'autres fonctions.

M. MULLER, Directeur de « Muller Zwaar Transport bv » a été nommé commissaire des Pays-Bas auprès de la CCNR, à compter du 1^{er} octobre 2007 en remplacement de M. WALTHUIS, lequel a pris sa retraite.

En conséquence, la composition de la Commission Centrale était la suivante, à la fin de l'année 2007 :

ALLEMAGNE :

Commissaires :	MM.	WITTER, HÖNEMANN, KAUNE, STENSCHKE,	<i>Vice-Président</i>
Commissaires-suppléants :	MM.	ERNST, BLOCK ;	

BELGIQUE :

Commissaires :	M.	VAN KEER, Mme VANLUCHENE,	
Commissaires-suppléants :	MM.	VAN REUSEL, VERSCHUEREN ;	

FRANCE :

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

PAYS-BAS :

Commissaires : M. OLTHOFF,
MM. VAN HOORN,
TEN BROEKE,
MULLER,
Commissaires-suppléants : Mme KETTENIS,
M. MENSINK ;

SUISSE :

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

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

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

II. **ACTIVITE DE LA COMMISSION CENTRALE**

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

- a) La Commission Centrale a tenu deux sessions plénières ordinaires, sous la présidence de M. SEGER, le 31 mai ainsi que les 5 et 6 décembre 2007 à Strasbourg.
- b) Les Comités, les groupes ad hoc et les groupes de travail de la CCNR se sont réunis comme suit :

le Comité du Budget, sous la présidence de M. SEGER le 30 mai 2007 à Strasbourg ;

le Sous-Comité Administratif, sous la présidence de M. BELLENGER le 26 mars 2007 à Strasbourg ;

le Comité Préparatoire, sous la présidence de M. SEGER le 28 mars, le 30 mai, le 24 octobre et le 5 décembre 2007 à Strasbourg ;

le Comité Economique, sous la présidence de M. FEIERABEND le 19 avril à Strasbourg : réunion commune avec le Comité des matières dangereuses, sous la présidence de M. VERDEAUX le 29 mai, le 23 octobre et le 4 décembre 2007 à Strasbourg ;

le Comité du Droit fluvial, sous la présidence de M. KAUNE le 28 mars et le 25 octobre 2007 à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Police, sous la présidence de M. JEROME le 17 avril et le 10 octobre 2007 à Strasbourg,

le Comité du Règlement de Visite, sous la présidence de M. BÜHLER le 18 avril et le 11 octobre 2007 à Strasbourg ;

le Comité des matières dangereuses, sous la présidence de M. MENSINK le 22 janvier, le 19 avril (au matin) : réunion avec le Comité uniquement puis le 19 avril (l'après-midi), sous la présidence de M. FEIERABEND : réunion commune avec le Comité économique et sous la présidence de M. MENSINK les 1^{er} et 2 octobre 2007 à Strasbourg ;

le Comité de l'élimination des déchets et des questions liées à l'environnement en navigation rhénane, sous la présidence de M. ten BROEKE le 23 mai à Strasbourg et le 6 novembre 2007 à Bruxelles ;

le Comité exécutif dans le cadre des travaux préparatoires pour l'entrée en vigueur de la Convention déchets, sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL le 6 novembre 2007 à Bruxelles ;

le Comité technique permanent, sous la présidence de M. BLOCK le 17 avril et le 10 octobre 2007 à Strasbourg ;

le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de Mme VANLUCHENE le 29 mai et le 4 décembre 2007 à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Police, le Comité du Règlement de Visite le Comité des matières dangereuses et le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle : réunion commune le 29 mai et le 4 décembre 2007 à Strasbourg ;

le Comité restreint de navigation, sous la présidence de M. HEINZ : réunions communes avec le Groupe de travail technique permanent le 22 février et le 12 septembre 2007 à Strasbourg ;

le Comité de gestion de l'Observation du marché, sous la présidence de M. DIETER le 8 mai 2007 à Bruxelles ;

le Groupe conjoint CCNR – CE « Observation du marché de la navigation intérieure européenne », sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL ADJOINT le 27 avril 2007 à Bruxelles ;

Le Groupe des experts de la profession s'est réuni sous la présidence de M. HÖNEMANN, le 25 janvier, le 8 mars, le 16 avril et le 26 juillet 2007 à Duisbourg. Ce groupe constitué par des experts de la profession (OEB et UENF) s'est principalement consacré à l'élaboration et l'évaluation de la méthodologie de l'approche microéconomique.

Deux réunions de caractère informel ont en outre été organisées, l'une le 30 mars à Vienne, l'autre le 11 juin 2007 à Magdebourg pour permettre des prises de contact avec les représentants des administrations et de la profession locale.

le Groupe de travail du Règlement de police, sous la présidence de M. KOEDAM les 6 et 7 février à Strasbourg et les 22 et 23 août 2007 à Maastricht ;

le Groupe de travail du Règlement de visite, sous la présidence de Mme ADAM du 6 au 8 mars, le 2 mai : (réunion spéciale), du 18 au 20 septembre ainsi que du 27 au 29 novembre 2007 à Strasbourg ;

le Groupe d'experts Emissions de gaz d'échappement des bateaux de navigation intérieure, le 30 janvier à Bruxelles, le 2 mai à Strasbourg, le 29 juin et le 2 octobre 2007 à Bruxelles ;

le Groupe conjoint d'experts des Etats membres de l'Union européenne et la CCNR sur les « prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure », sous la présidence de Mme

ADAM du 13 au 15 février, les 13 et 14 juin à Strasbourg et sous la présidence de M. LEINEMANN du 29 au 31 octobre 2007 à Bruxelles ;

le Groupe de travail des matières dangereuses, sous la présidence de M. VAN LANCKER du 27 au 29 mars à Bonn : réunion spéciale « catalogue de questions » sous la présidence de M. BÖLKER, le 29 mars, sous la présidence de M. CROO du 19 au 21 juin à Paris, sous la présidence de M. BÖLKER, réunion spéciale « catalogue de questions » le 11 septembre à Mayence, sous la présidence de M. CROO du 25 au 27 septembre à Strasbourg et sous la présidence de MM. VAN LANCKER et CROO du 19 au 21 décembre 2007 à Strasbourg ;

le Groupe de travail RIS, sous la présidence de M. KOEDAM le 8 février, le 16 avril, les 13 et 14 septembre 2007 à Strasbourg ;

le groupe de travail RIS et le groupe de travail du Règlement de police : réunion commune du 19 au 21 novembre 2007 à Bonn ;

le Groupe de travail des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de M. MEINTJES du 23 au 24 janvier, les 1er et 2 mars, les 9 et 10 mai, les 26 et 27 juin à Harlingen, les 7 et 8 novembre à Bruxelles ainsi que les 11 et 12 décembre 2007 à Strasbourg ;

le Groupe de travail sur l'élimination des déchets et des questions liées à l'environnement en navigation rhénane, sous la présidence de M. REUTLINGER le 31 janvier à Bruxelles, le 27 mars à Strasbourg, le 22 mai à Bruxelles, le 18 septembre à Strasbourg et le 5 novembre 2007 à Bruxelles ;

le Comité de pilotage du « International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals » (ISGINTT), sous la présidence de M. JAEGERS le 22 mai 2007 à Bruxelles ;

le Groupe « sûreté du transport fluvial face aux actes terroristes », sous la présidence de M. CLAUß le 24 avril à Strasbourg et le 27 septembre 2007 à Bonn ;

le Groupe ad hoc « Réorganisation des règlements », sous la présidence de M. MENSINK, le 27 mars, le 17 septembre et le 24 octobre 2007 à Strasbourg ;

le Groupe ad hoc « Information, communication et coopération en cas d'accidents graves », sous la présidence de M. BLOCK le 12 septembre à Bonn et le 21 novembre 2007 à Bonn ;

le Groupe commun avec le WP 15/AC2 de la CEE-ONU, sous la présidence de M. REIN, du 22 au 26 janvier 2007 à Genève ;

un Groupe de travail international consacré à la CLNI, composé d'experts gouvernementaux, sous la présidence de M. KAUNE, le 12 juin et sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL, les 13 et 14 novembre 2007 à Strasbourg ;

Une table ronde, dont l'objectif est de déterminer les modalités d'introduction d'un carburant à faible teneur en soufre qui soient compatibles avec le développement de la navigation intérieure européenne a été organisée le 3 mai 2007 à Strasbourg sous la présidence de M. ten BROEKE. L'introduction des carburants à faible teneur en soufre constitue un défi considérable pour la navigation intérieure. La Commission Centrale souhaite que ce défi soit relevé en coopération avec toutes les parties concernées notamment la profession de la navigation, les constructeurs de moteurs, l'industrie pétrolière, l'industrie navale, les ports, les services d'avitaillement, les sociétés de classification, les instituts de recherche, les organisations internationales et commission fluviales, ainsi que les autorités compétentes nationales des Etats membres et des Etats observateurs de la CCNR.

Une table ronde consacrée à l'élaboration de principes pour une nouvelle rédaction des prescriptions de la navigation rhénane et de la directive 2006/87/CE concernant la vue directe depuis le poste de gouverne s'est tenue le 12 juin 2007 à Strasbourg sous la présidence de M. BÜHLER.

Une réunion d'information, a été organisée sur l'introduction des annonces électroniques en navigation rhénane le 20 novembre 2007 au Ministère fédéral des transports, de la construction et du développement urbain à Bonn sous la présidence de M. ten BROEKE. Cette réunion a contribué à

l'introduction des annonces électroniques par l'identification d'éventuelles difficultés et la recherche de solutions en coopération avec les parties concernées.

Etaient notamment invités à participer à cette réunion des représentants des associations et des experts de tous les secteurs intervenant dans la chaîne d'information du transport de conteneurs par bateau de navigation intérieure afin qu'ils exposent leurs points de vue sur les implications concrètes des annonces électroniques.

- c) La conférence consultative des organisations agréées s'est tenue le 23 octobre 2007 sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL.
- d) Dans le cadre de leur coopération renforcée, la Commission Centrale et la Commission du Danube ont poursuivi leurs contacts et échanges d'information.

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

- e) Dans le cadre de l'accord de coopération signé le 3 mars 2003 entre la CCNR et la Commission européenne, **une réunion de coordination** s'est tenue le 4 mai 2007 à Strasbourg et le 15 octobre 2007 à Bruxelles. La Commission européenne y était représentée par M. TRESTOUR, Chef de l'unité Politique de Transport maritime de la Direction Générale de l'Energie et des Transports et la CCNR par son Secrétaire Général, M. WOEHRLING.

Le Vice-Président de la Commission européenne et Commissaire chargé des Transports, M. BARROT s'est également rendu au siège de la CCNR, au Palais du Rhin, le 10 juillet 2007, où il a pu rencontrer le Président de la CCNR, M. l'Ambassadeur SEGER assisté du SECRETAIRE GENERAL, Jean-Marie WOEHRLING.

- 2. Le Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans s'est réuni, sous la présidence de M. CUENI (Suisse) le 20 mars 2007 à Strasbourg.

3. Relations avec d'autres organisations internationales

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

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

La Commission du Danube a été représentée à la session plénière ordinaire d'automne par M. VALKAR, Chef du Secrétariat.

La Commission Internationale pour la Protection du Rhin a été représentée à la session plénière ordinaire de printemps par M. BRAUN.

III. CHAMBRE DES APPELS

La Chambre des Appels de la Commission Centrale comprenait, à partir du 1er janvier 2007 les membres suivants :

<u>Juges :</u>		<u>Juges-suppléants :</u>	
MM.	HAEGEL (France)	MM.	VILLA (France)
	BALL (Allemagne)		FROMMELT (Allemagne)
	CRAEYBECKX (Belgique) Président		RAPP (Suisse)
	HAAK (Pays-Bas)		VERSTREKEN (Belgique)
	STAEHELIN (Suisse)		DE SAVORNIN-LOHMAN (Pays-Bas)

Greffier : Mme TOURNAYE

Elle a tenu sa séance, sous la présidence de M. CRAEYBECKX, les 8 mars, 13 septembre et 15 novembre 2007 à Strasbourg, et a rendu en tant que juridiction de dernier ressort 9 jugements en matière civile.

--- ° ---

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 aura lieu le 27 novembre 2008 à Strasbourg..

*