

**COMMISSION  
CENTRALE  
POUR LA  
NAVIGATION  
DU RHIN**



**SESSION DE PRINTEMPS 2004**

**RESOLUTIONS ADOPTEES**

**(2004 - I)**

**Bâle, les 27 et 28 mai 2004**



**COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN**

**CC/R (04) 1 – Final**

**SESSION DE PRINTEMPS 2004**

**RESOLUTIONS ADOPTEES**

**(2004-I)**

**Bâle, les 27 et 28 mai 2004**



# SOMMAIRE

Pages

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

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

## II. Questions générales et juridiques

Protocole 2 : Mise en œuvre du statut d'Etat observateur .....	1
Protocole 3 : Programme de travail 2004/2005 .....	1
Protocole 4 : Adoption du règlement intérieur .....	11
Protocole 5 : Relations avec la Commission européenne .....	11
Protocole 6 : Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR .....	11
Protocole 7 : Compte rendu de l'activité en 2003 de la Commission Centrale .....	11
Protocole 8 : Mesures en vue de la prévention d'actes terroristes .....	17

## III. Questions économiques

Protocole 9 : Situation économique de la navigation rhénane .....	18
Protocole 10 : Compte rendu du Congrès économique .....	29

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

Protocole 11 : Directive du Parlement européen et du Conseil instituant un cadre pour l'action communautaire dans le domaine de l'eau (Directive cadre relative à l'eau) .....	30
Protocole 12 : Mise sous protection de certains secteurs du Rhin dans le cadre du régime FFH prévu par les directives 92/43/CEE et 97/62/CE .....	32
Protocole 13 : Etat de la mise en œuvre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure .....	33

## V. Questions techniques et réglementaires

Protocole 14 : Amendements au règlement de police par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 (article 1.01) .....	34
Protocole 15 : Prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navigation du Rhin .....	35
Protocole 16 : Priorité de passage aux écluses .....	38
Protocole 17 : Standardisation des avis à la batellerie .....	38
Protocole 18 : Règlement de visite – Prorogation des prescriptions de caractère temporaire (Articles 1.01, 5.02, 5.06, 22bis.05) .....	40
Protocole 19 : Amendements au règlement de visite par des prescriptions de caractère temporaire (articles 24.02 et 24.03) .....	41
Protocole 20 : Sécurité de la navigation à passagers .....	42
Protocole 21 : Amendements à l'ADNR .....	43
Protocole 22 : ADNR – Procédure relative à l'admission au transport en bateau-citernes de matières dangereuses qui ne figurent pas encore dans la liste du 3.2, tableau C de l'ADNR .....	44
Protocole 23 : ADNR - Attestations autrichiennes et tchèques d'experts .....	45
Protocole 24 : Evolution des niveaux d'eau dans le secteur des écluses d'Iffezheim et à l'aval de celles-ci - Mouillage sur le busc aval des écluses d'Iffezheim - Plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim .....	46
Protocole 25 : Construction d'un pont pour piétons et cyclistes franchissant le Rhin à Weil (p.k. 170,18) .....	48
Protocole 26 : Construction d'un nouveau pont routier sur le Rhin à Wesel (p.k. 813,89) .....	53
Protocole 27 : Navigation de grandes barges de poussage sur le Rhin .....	57
Protocole 28 : Relevés d'actes de mise en vigueur par les Etats membres et de décisions des comités et groupes de travail .....	58

**VI. Questions administratives**

Protocole 29 : Groupe de réflexion de haut niveau sur les aspects institutionnels de la navigation intérieure au plan européen .....	90
Protocole 30 : Budget pour 2005 de la Commission Centrale .....	90
Protocole 31 : Budget pour 2005 du Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans .....	90
Protocole 32 : Budget prévisionnel de l'Instance Internationale de péréquation et de coordination .....	91

**VII. Questions diverses**

Protocole 33 : Organisation de la prochaine réunion de la Conférence consultative .....	91
Protocole 34 : Communiqué à la presse .....	91
Protocole 35 : Date de la prochaine session .....	91







**CC/R (04) 1 – Final**  
28 mai 2004

f/d/nl

## **RESOLUTIONS ADOPTEES LORS DE LA SESSION DE PRINTEMPS 2004**

### **PROTOCOLE 1**

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

Pas de résolution.

### **PROTOCOLE 2**

#### **Mise en œuvre du statut d'Etat observateur**

Pas de résolution.

### **PROTOCOLE 3**

#### **Programme de travail 2004 - 2005**

##### **Résolution**

La Commission Centrale,

se référant à sa résolution 2001-I-3, approuve les programmes de travail pour les années 2004-2005 en annexe (Comité du droit fluvial, Comités technico-administratifs et Comité économique).

**Annexe**

Programme de travail 2004 - 2005

I – Comité du droit fluvial

n°	Tâche	Mandat / Objet	Début	Fin	Observation
1	Harmonisation du droit de la navigation intérieure et rhénane				
1.1	<p>Harmonisation conventionnelle</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• mise en œuvre des conventions                             <ul style="list-style-type: none"> <li>i) CLNI                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>- ratification de la Convention par tous les Etats rhénans</li> <li>- position harmonisée entre Etats rhénans des réserves prévues à la Convention</li> <li>- extension de la Convention à d'autres Etats (danubiens)</li> </ul> </li> <li>ii) CMNI                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>- ratification et mise en œuvre de la Convention</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• suivi des travaux de la CRDNI</li> </ul>	<p>2002-II-7</p> <p>2003-I-5</p>		2005	
2	Mise en œuvre et évolution du régime rhénan				
2.1	Clarification des conditions de mise en œuvre du Protocole additionnel n° 2			2005	
2.2	Examen des conditions de mise en œuvre du principe d'exemption visé à l'article 3 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin au regard notamment des principes d'égalité de traitement et d'unité du régime			2005	
2.3	Réflexion sur un document de batelier rhénan/navigation intérieure	2003-I-8		2006	
3	Question intéressant les relations avec l'Union Européenne et l'articulation du droit rhénan avec le droit communautaire				
3.1	Examen des modalités d'application de l'Accord de coopération entre la Commission Centrale et la Commission européenne			Permanent	
3.2	Poursuite des réflexions en vue de préciser l'articulation du droit communautaire et du droit rhénan				
3.3	Participation au groupe de travail commun à la CCNR et à la Commission du Danube chargé de l'examen comparatif du système juridique rhénan et danubien pour favoriser l'harmonisation des règles en vigueur dans les bassins rhénan et danubien et dans le souci d'un développement de la coopération entre les deux institutions				

n°	Tâche	Mandat / Objet	Début	Fin	Observation
4	Travaux en vue de la clarification de la situation légale en matière fiscale, sociale et de travail en vue de l'harmonisation des conditions d'exercice du transport fluvial				
4.1	Examen de la situation fiscale et douanière en navigation rhénane et intérieure (notamment TVA et droits sur les prestations de la navigation rhénane et sur l'avitaillement de bord)			2005	
4.2	Etablissement d'un état des lieux concernant les conditions d'application sur les voies navigables des Etats membres des dispositions nationales en matière de droit du travail et de législation sociale			2004	
5	Convention "déchets"				
5.1	Questions juridiques liées à la mise en vigueur de la Convention				
6	Examen des plaintes				
6.1	Question de la priorité d'éclusage	2001-II			

## II - Comité économique

n°	Tâche	Mandat / Objet	Début	Fin	Observation
1	Harmonisation et intégration sur le plan paneuropéen				
1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>ouverture des marchés et cadre socio-économique</li> </ul>		2003		
1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>mise en œuvre du régime prévu par le protocole additionnel n°2</li> </ul>				
2	Politique des transports en général		Tâche permanente		Sous ce titre seront discutées : - les questions relevant de la politique communautaire des transports et ayant trait au transport par voie d'eau - les questions liées à la promotion de la navigation rhénane et intérieure
3	Questions ponctuelles relatives à la navigation rhénane et intérieure				
3.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Economie et environnement</li> <li>- Evaluation des effets météorologiques et des entraves à la navigation sur la fiabilité du transport par voie d'eau</li> </ul>				
3.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evolution de la flotte citerne sous l'influence de la réglementation technique (matières dangereuses)</li> </ul>	2003-II-15		2004-II	
3.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>fonctionnement du marché</li> </ul>		Tâche permanente		
3.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conditions cadres des transports/conteneurs dans les ports maritimes</li> </ul>				
4	Instruments de suivi de la situation économique				
4.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en œuvre d'une nouvelle observation du marché rhénan et communautaire</li> </ul>		2004		
4.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evaluation des perspectives à moyen terme basée sur des échanges avec les catégories professionnelles concernées</li> </ul>			2006	

**III – Comité de l'élimination des déchets et des questions liées à l'environnement**

n°	Tâche	Mandat / Objet	Début	Fin	Observation
1	Convention sur l'élimination des déchets	Tâche permanente			
1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>entrée en vigueur de la Convention</li> <li>- interprétation de la Convention et de ses annexes (définitions TVA)</li> </ul>			2004	
1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>préparation de la mise en œuvre du système de perception de la rétribution et de la péréquation financière (élaboration d'une carte à puces ; mise en place des procédures de péréquation)</li> </ul>			2005	
1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>préparation des autres procédures liées à l'application des annexes (carnet des huiles usées, attestation de déchargement)</li> </ul>			2005	
1.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>clarification concernant le traitement des résidus gazeux de la cargaison</li> </ul>			2005	
1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>examen de systèmes de rétribution provisoires et alternatifs ( à titre indicatif)</li> </ul>		2004	2005	
1.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>coordination des systèmes fluvial et maritime de l'élimination des déchets auprès des ports maritimes</li> </ul>			2005	
2	Déchets en navigation intérieure				
2.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Recommandations concernant la prévention de déchets (cargaison, exploitation)</li> </ul>		Tâche permanente		
2.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>nouvelles normes et techniques pour l'élimination des déchets</li> <li>- adaptation de la convention et ses annexes</li> </ul>		Tâche permanente		
3	Renforcement du profil environnemental du transport par voie d'eau		Tâche permanente		

#### IV - Comité technique permanent

n°	Tâche	Mandat / Objet	Début	Fin	Observation
1	Préparation de l'approbation de travaux de construction ayant une incidence sur la navigation	1995-I-29	Tâche permanente		
2	Amélioration permanente de la voie navigable pour la navigation		Tâche permanente		
3	Inventaire des prises d'eau et examen de leur incidence sur la navigation	TP (00) 1	10/1999		
4	Examen de l'évolution des hauteurs d'eau en aval de l'écluse d'Iffezheim	1978-I-2 1984-I-29	Tâche permanente		
5	Examen de l'incidence de la navigation sur le lit du fleuve ; le cas échéant, proposition de mesures				L'Institut fédéral des ouvrages hydrauliques ( <i>Bundesanstalt für Wasserbau</i> - BAW) a lancé des études
6	Examen et proposition de mesures en liaison avec la promotion de la navigation poussée	2003-I-21			Une expertise concernant l'utilisation de grandes barges de poussage est disponible, coopération de RP, RV et TP
7	Suivi de l'incidence sur la navigation intérieure de la mise en œuvre de la directive cadre de l'Union européenne relative à l'eau ; le cas échéant, présentation de propositions	2000-I-29 2004-I	10/2003		La Groupe de travail technique permanent de la CCNR contribuera à l'élaboration d'indicateurs par la CIPR
8	Suivi de l'incidence sur la navigation intérieure de la mise en œuvre de la directive Faune-Flore Habitat de l'Union européenne ; le cas échéant, présentation de propositions	2004-I	10/2003		

**V - Comité du règlement de police**

n°	Tâche	Mandat / Objet	Début	Fin	Observation
1	Modification du RPNR suivant les développements actuels ou les enseignements acquis	Tâche permanente			
1.1	<ul style="list-style-type: none"> <li>article 1.07 - Vue dégagée</li> </ul>				
1.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>article 6.04 – Panneau bleu / feu clignotant</li> </ul>				
1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Partie VI (articles 6.30 ff) - Navigation par temps bouché</li> </ul>				
2	Article 6.29 – priorité à l'éclusage	Résolution 2003-I-9 Résolution 2003-II-12	9/2003		
3	Article 11.04 – Dimensions des formations (Examen et proposition de mesures en liaison avec la promotion de la navigation poussée)	2003-I-21			Une expertise concernant l'utilisation de grandes barges de poussage est disponible ; Coopération de RP, RV et TP.
4	Chapitre 15 du RPNR – protection de l'eau et élimination des déchets à bord des bâtiments				
5	Adaptation des prescriptions relatives aux appareils radar au standards ETSI				
6	River Information Services (RIS)				
6.1	Révision de la directive RIS	Nouvelle rédaction des RIS-Guidelines de l'AIPCN	3/2004	5/2004	
6.2	Guides - Avis à la batellerie - Compte rendu électronique	Assistance aux développeurs et utilisateurs, retour d'expérience pour le Groupe de travail	9/2004		Analogue à l'ECDIS intérieur
6.3	Table-ronde RIS (pour tous les standards RIS)	Amélioration de l'acceptation	Printemps 2005 (2 jours)		Analogue à l'ECDIS intérieur
6.4	VTS intérieur ( <i>Vessel Traffic Service</i> )	Mise en œuvre des recommandations de l'AIMS	9/2004		
6.5	Préparation de standards relatifs au positionnement et suivi des bateaux (y compris AIS intérieur)		3/2004		

**VI – Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle**

n°	Tâche	Mandat / Objet	Début	Fin	Observation
1	Personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers			2004	
2	Harmonisation des règles d'obtention d'une patente et conditions pour une reconnaissance réciproque des patentes rhénanes, communautaires et danubiennes		2004		
3	Harmonisation des livrets de service rhénans et danubiens				
4	Harmonisation des profils professionnels en navigation intérieure		2004		
5	Adaptation du règlement des patentes du Rhin aux évolutions et à l'expérience acquise		Tâche permanente		
6	Adaptation du règlement des patentes radar aux évolutions et à l'expérience acquise		Tâche permanente		



### VII - Comité du règlement de visite

n°	Tâche	Mandat / Objet	Début	Fin	Observation
1	Chapitre 6 - Installations de gouverne <i>Modernisation</i>		6/2004	2005-I	Vérification et actualisation de la proposition actuelle.
2	Chapitre 8bis / directive 97/68/CE				
2.1	• <i>Préparation des valeurs limites de l'étape III</i>	2003-II	4/2004	2005-II <sup>1</sup>	En coopération avec la Commission européenne
2.2	• <i>Harmonisation</i>		4/2004	5/2005 <sup>1</sup>	Proposition de révision des annexes à la directive et du chapitre 8bis RVBR
3	Chapitre 9 – Installations électriques <i>Modernisation, compléments aux exigences applicables aux installations électroniques</i>	10/1999		2005-I	Une proposition datant de 2001 est disponible.
4	Chapitre 15 – Dispositions particulières applicables aux bateaux à passagers <i>Modernisation</i>	6/1993		2004-II	
5	Chapitre 15 / chapitre 24 – Moyens de sauvetage pour les bateaux à passagers en service	2004-I			Les propositions de la profession de la navigation sont attendues.
6	Chapitre 16 – Exigences relatives aux assemblages de bâtiments (Examen et proposition de mesures en liaison avec la promotion de la navigation poussée)	2003-I-21	6/2004		Une expertise concernant l'utilisation de grandes barges de poussage est disponible ; Coopération de RP, RV et TP.
7	Chapitre 22ter – Dispositions particulières applicables aux bateaux rapides <i>Elaboration d'une directive</i>				
8	Contrôles <i>Uniformisation des exigences / textes réglementaires</i>		6/2004	2004-II	La délégation allemande a proposé de préparer des propositions de texte.
9	RVBR / directive 82/714/CEE <i>Harmonisation des annexes techniques</i>			10/2004 <sup>2</sup>	Les travaux se poursuivront dans le cadre du Groupe de travail conjoint.
10	Exigences techniques applicables aux bateaux historiques <i>Examen de la nécessité, des possibilités et des conditions de son introduction</i>				Réflexions, les enseignements tirés dans différents Etats membres pourraient tenir lieu de base.
11	Etude des accidents de bateaux à passagers <i>Examen de la nécessité, des possibilités et des conditions de son introduction</i>				Réflexions, les enseignements tirés dans différents Etats membres pourraient tenir lieu de base.

<sup>1</sup> La date devra être fixée avec la Commission de l'UE.

<sup>2</sup> La date devra être fixée avec la Présidence néerlandaise et la Commission de l'UE.

**VIII - Comité des matières dangereuses**

n°	Tâche	Mandat / Objet	Début	Fin	Observation
1	Modification des prescriptions de construction des bateaux destinés au transport de marchandises dangereuses conformément aux évolutions actuelles et à l'expérience acquise	2001-II-27	Tâche permanente		
1.1	Subdivision en zones – Protection contre les explosions			2006	
1.2	Grandes citernes à cargaison		2002	2004	
1.3	Petits bateaux-citernes équivalents au type C		2004	2006	
1.4	Système d'assèchement supplémentaire	2003-II-21		2007	
2	Matières dangereuses pour l'eau	1993-II-25 2003-II-21	2002	2005	
3	Adaptation permanente de l'ADNR aux autres réglementations internationales	2001-II-27	Tâche permanente		
4	Adaptations des dispositions relatives aux chemins de repli		2003	2004	
5	Problématique du dégazage	1998-II-16 2003-II-21			
6	Interface bateau-terre	2003-II-15			
7	Prévention d'actes terroristes liés au transport de matières dangereuses	2004-I	2004	2004	

## **PROTOCOLE 4**

### **Adoption du règlement intérieur**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

se référant à sa résolution 2000-III-5, adopte le règlement intérieur en annexe.

---

L'annexe du protocole 2004-I-4 fait l'objet d'une publication séparée.

**CC/R (04) 1 – Final Addendum 1**

## **PROTOCOLE 5**

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

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 6**

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

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 7**

### **Compte rendu de l'activité en 2003 de la Commission Centrale**

#### **Résolution**

La Commission Centrale approuve le compte rendu sur l'activité de la Commission Centrale en 2003.

**Annexe**

## Compte rendu de l'activité de la Commission Centrale en 2003

### I. COMPOSITION DE LA COMMISSION CENTRALE ET DE SON SECRETARIAT EN 2003

M. ABRAHAM, Conseiller d'Etat, Directeur des Affaires juridiques au Ministère des Affaires Etrangères de France, Chef de la délégation française, assume les fonctions de Président de la CCNR depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002.

M. VAN DER ZEE, Directeur de la Direction Coopération économique du Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas, Chef de la délégation néerlandaise, assume les fonctions de Vice-Président de la CCNR depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002.

M. WILL, Chef de la Sous-Direction "navigation" au Ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Logement a été nommé commissaire d'Allemagne auprès de la CCNR, à compter du 27 mars 2003, en remplacement de M. STAMM, lequel a pris sa retraite.

M. CHENEVEZ, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, a été nommé commissaire de France auprès de la CCNR, à compter du 31 mars 2003, en remplacement de M. MEISTERMANN, décédé le 1<sup>er</sup> juillet 2002.

M. JEROME, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées et Directeur du Port Autonome de Strasbourg, a été nommé commissaire de France auprès de la CCNR, à compter du 31 mars 2003, en remplacement de M. BAYLE, qui a été appelé à d'autres fonctions.

M. PAPINUTTI, Ingénieur des Ponts et Chaussées et Chargé de la Sous-Direction des Transports par Voies Navigables au Ministère des Transports, a été nommé commissaire de France auprès de la CCNR, à compter du 31 mars 2003, en remplacement de Mme BUCH, qui a été appelé à d'autres fonctions.

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, à compter du 3 septembre 2003, en remplacement de M. HÖCHNER, qui a été appelé à d'autres fonctions.

M. BUCHHOLZ, Conseiller de Légation I, au Ministère des Affaires Etrangères de la République fédérale d'Allemagne, a été nommé commissaire-suppléant d'Allemagne auprès de la CCNR, à compter du 29 septembre 2003, en remplacement de Mme VÖLKEL, qui a été appelée à d'autres fonctions.

M. KAUNE, Conseiller ministériel adjoint et Chef de service LS 25 (politique de la navigation intérieure, économie et droit) au Ministère des Transports de la République fédérale d'Allemagne, a été nommé commissaire d'Allemagne auprès de la CCNR, à compter du 29 septembre 2003, en remplacement de M. JUNGMANN, lequel a pris sa retraite.

M. BLOCK, Chef du service LS 26 (sécurité et protection de l'environnement en navigation intérieure) au Ministère des Transports de la République fédérale d'Allemagne, a été nommé commissaire-suppléant d'Allemagne auprès de la CCNR, à compter du 29 septembre 2003, en remplacement de M. KAUNE, devenu commissaire.

En conséquence, la composition de la Commission Centrale était la suivante, à la fin de l'année 2003 :

ALLEMAGNE :

Commissaires : MM. HÖPFNER,  
HÖNEMANN,  
KAUNE,  
WILL,  
Commissaires-suppléants : MM. BUCHHOLZ,  
BLOCK ;

BELGIQUE :

Commissaires : MM. DEVADDER,  
JANSSENS,  
Mme VANLUCHENE,  
Commissaires-suppléants : MM. VAN REUSEL ;  
VERSCHUEREN ;

FRANCE :

Commissaires : MM. ABRAHAM, *Président*  
JEROME,  
PAPINUTTI,  
CHENEVEZ  
Commissaires-suppléants : Mme MATHIS,  
M. PIET ;

PAYS-BAS :

Commissaires : MM. VAN DER ZEE, *Vice-Président*  
CRAMER,  
VERAART,  
WALTHUIS,  
Commissaires-suppléants : MM. BERTENS,  
HOFHUIZEN ;

SUISSE :

Commissaires : MM. SEGER,  
FEIERABEND,  
FURRER,  
HARDMEIER,  
Commissaire-suppléant : M. CHATELAIN ;

Le Secrétariat était, à la même date, composé comme suit :

**Secrétaire Général** : M. WOEHLING,  
Secrétaire Général Adjoint : M. VAN DER WERF,  
Ingénieur en Chef : M. ORLOVIUS,  
M. PAULI (à compter du 1<sup>er</sup> août 2003).

## II. ACTIVITE DE LA COMMISSION CENTRALE

### 1. Sessions plénières et réunions au sein de la CCNR

- a) La Commission Centrale a tenu, sous la présidence de M. ABRAHAM, deux sessions plénières ordinaires le 27 et 28 mai et le 26 et 27 novembre 2003 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. ABRAHAM, le 27 mai 2003 à Strasbourg ;

le Sous-Comité Administratif, sous la présidence de M. JANSSENS, le 1<sup>er</sup> avril 2003 à Strasbourg ;

le Comité Préparatoire, sous la présidence de M. ABRAHAM, le 2 avril, le 28 mai, le 8 octobre et le 26 novembre 2003 à Strasbourg ;

le Comité Economique, sous la présidence de M. FEIERABEND, le 18 mars, le 27 mai, le 7 octobre, le 25 novembre 2003 à Strasbourg ;

**Une table ronde "Mesures de sécurité pour la navigation citerne"** a été organisée par le Comité économique. Celle-ci s'est tenue le 9 septembre 2003 à Strasbourg au siège du Conseil de l'Europe et a regroupé les délégations des Etats membres et une représentation de la profession.

**Un 3<sup>ème</sup> Congrès économique international**, organisé en collaboration avec les Ministères français des Affaires Etrangères et de l'Equipement, des Transports et du Logement et en partenariat avec VNF et le Port Autonome de Paris, s'est tenu les 11 et 12 décembre 2003 au Centre de conférences internationales à Paris avec pour thème "bateaux et transport fluvial du futur". L'objectif de ce Congrès était notamment de permettre d'aider les professionnels et administrations concernés à déterminer leurs priorités et stratégies en vue d'un développement durable et prospère de ce mode de transport.

le Comité du Droit fluvial, sous la présidence de M. HOFHUIZEN, le 19 mars et sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL le 9 octobre 2003 à Strasbourg ;

le Comité du règlement de police, sous la présidence de M. KAUNE (remplacé par M. Van Reusel pour les 9 et 10 avril), et le Comité du Règlement de Visite, sous la présidence de M. Van REUSEL : réunions communes les 9 et 10 avril et les 15 et 16 octobre 2003 à Strasbourg ;

le Comité du règlement de visite, sous la présidence de M. JUNGMANN, réunion commune avec le Groupe de travail RV/G (table-ronde) avec des autorités compétentes et des Services Techniques agréés portant sur l'application du chapitre 8bis le 27 février à Strasbourg, sous la présidence de M. VAN REUSEL, réunion spéciale, sur l'"Introduction de prescriptions relatives aux émissions de gaz d'échappement des moteurs de bateaux de navigation intérieure dans la directive révisée 97/68/CE" le 11 mars à Strasbourg, sous la présidence de M. ZONDAG, réunion commune (table-ronde) avec le Groupe de travail RV/G sur les questions relatives à l'application du chapitre 8bis du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin - Emissions de gaz et de particules polluant l'air provenant de moteurs Diesel - le 4 novembre 2003 à Strasbourg ;

le Comité du règlement de police, le Comité des matières dangereuses et le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle : réunion commune avec le Comité Technique Permanent le 26 mai et le 25 novembre 2003 à Strasbourg ;

le Comité des matières dangereuses, sous la présidence de M. FEIERABEND, le 11 avril et le 17 octobre 2003 à Strasbourg ;

le Comité de l'élimination des déchets et des questions liées à l'environnement en navigation rhénane, sous la présidence de Mme VANLUCHENE, le 8 avril et le 14 octobre à Strasbourg, sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL, rencontre de spécialistes de fiscalité des Etats signataires de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure le 13 octobre 2003 à Strasbourg ;

le Comité technique permanent, sous la présidence de M. JUNGMANN, le 24 avril à Nimègue et sous la présidence de M. BLOCK le 13 octobre 2003 à Strasbourg ;

le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de M. HOFHUIZEN le 7 avril et le 14 octobre 2003 à Strasbourg ;

le Comité restreint de navigation, sous la présidence de l'INGENIEUR en CHEF (M. ORLOVIUS), réunion commune sur les "grandes formations poussées et leur incidence sur le lit du fleuve" avec le Groupe de travail Technique Permanent le 29 janvier et sous la présidence de l'INGENIEUR EN CHEF (M. PAULI) le 28 octobre 2003 à Strasbourg ;

le Groupe de travail du règlement de police, sous la présidence de M. REUTLINGER, du 4 au 6 février à Bâle et les 23 et 24 septembre 2003 à Strasbourg ;

le Groupe de travail du règlement de visite, sous la présidence de M. BÜHLER, du 25 au 28 février, sous la présidence de M. JUNGMANN, réunion commune avec le Comité du Règlement de visite (table-ronde) avec des autorités compétentes et des Services Techniques agréés portant sur l'application du chapitre 8bis le 27 février 2003 à Strasbourg, réunion spéciale "bateaux à passagers" du 11 au 13 mars à Strasbourg ainsi que le 20 mai à Bruxelles, du 24 au 26 juin à Strasbourg, du 2 au 4 septembre à Rotterdam, réunion commune informelle avec des experts de l'Union européenne en vue de l'harmonisation des appendices à la directive 82/714 et du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin du 16 au 18 septembre à Strasbourg, sous la présidence de M. ZONDAG, réunion commune (table-ronde) avec le Comité du Règlement de Visite consacrée aux questions relatives à l'application du chapitre 8bis du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin - Emissions de gaz et de particules polluant l'air provenant de moteurs Diesel le 4 novembre, les 5 et 6 novembre, du 2 au 4 décembre 2003 à Strasbourg ;

le Groupe de travail des matières dangereuses, sous la présidence de M. VAN LANCKER, du 26 au 28 mars à Strasbourg, du 3 au 5 juin à Vienne, du 9 au 11 septembre à Strasbourg, du 16 et 18 décembre 2003 à Strasbourg ;

le Groupe de travail ad hoc "Organisation de la CCNR", sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL, le 20 mars, le 1<sup>er</sup> et le 8 octobre 2003 à Strasbourg ;

le Groupe de travail ad hoc "dégazage des bateaux-citernes", sous la présidence de M. VERAART, le 12 mars et le 24 septembre 2003 à La Haye ;

le Groupe de travail "technique permanent", sous la présidence de l'INGENIEUR en CHEF (M. Orlovius) réunion commune avec le Comité restreint de navigation sur les "grandes formations poussées et leur incidence sur le lit du fleuve" le 29 janvier à Strasbourg, sous la présidence de l'INGENIEUR en CHEF (M. PAULI), le 28 octobre 2003 à Strasbourg ;

le Groupe de travail RIS (ancien groupe de travail ad hoc ECDIS Intérieur), sous la présidence de M. KOEDAM, les 4 et 5 mars, les 9 et 10 septembre et les 9 et 10 décembre 2003 à Strasbourg ;

le Groupe de travail "du règlement de patentes", sous la présidence de M. KOWALLIK, du 17 au 19 février à Strasbourg, du 10 au 12 juin à Oberhausen et du 24 au 26 septembre 2003 à Strasbourg ;

le Groupe ad hoc "sûreté du transport fluvial face aux actes terroristes", sous la présidence de M. STAMM, le 6 mai 2003 à Strasbourg.

- c) La conférence consultative des organisations agréées s'est tenue le 7 octobre 2003 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**.

**Une 19<sup>ème</sup> rencontre** de l'Ingénieur en Chef de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et de l'Ingénieur en Chef et Directeur du service technique du Secrétariat de la Commission du Danube a eu lieu les 16 et 17 janvier 2003 à Strasbourg.

- e) Un **accord de coopération** a été signé le 3 mars 2003 à Bruxelles entre la Commission européenne et la Commission Centrale par le Directeur Général de la Direction Générale de l'Energie et des Transports, Monsieur Lamoureux et par le Secrétaire Général de la CCNR, Monsieur Woehrling.

Il s'en suivit une première réunion de coordination dans le cadre cet accord et la deuxième réunion s'est tenue le 7 novembre 2003 à Bruxelles.

- f) Les réunions ad hoc et les auditions ponctuelles ont eu lieu comme suit :

réunion des experts gouvernementaux européens, sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL, sur le projet de Convention européenne sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport en navigation intérieure de substances nocives et potentiellement dangereuses (CRDNI), les 28 et 29 octobre 2003 à Strasbourg.

- 2. Le Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans s'est réuni, sous la présidence de M. BOKELOH, le 25 mars 2003 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 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. MAES, Administrateur et à la session plénière d'automne par M. LEINEMANN, Administrateur.

La Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe a été représentée à la session plénière ordinaire de printemps et à la session plénière d'automne par M. NOVIKOV, Administrateur.

La Commission du Danube a été représentée à la session plénière de printemps par M. NEDIALKOV, Directeur Général du Secrétariat.

La Conférence européenne des Ministres des Transports a été représentée à la session plénière de printemps par M. RATHERY, Secrétaire Général Adjoint et à la session plénière d'automne par Mme FOUVEZ, Administrateur.

#### 4. Travaux de la Commission Centrale

Le contenu des travaux de la Commission Centrale seront relevés dans le Rapport annuel.

### III. CHAMBRE DES APPELS

La Chambre des Appels de la Commission Centrale comprenait, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2003 les membres suivants :

Juges :

MM. HAEGEL (France)  
BEMM (Allemagne) *jusqu'au 5.9.2003*  
CRAEYBECKX (Belgique)  
HAAK (Pays-Bas) *Vice-Président*  
STAEHELIN (Suisse) *Président*

Juges-suppléants :

M. VILLA (France)  
Mme CAESAR (Allemagne)  
MM. RAPP (Suisse)  
VERSTREKEN (Belgique)  
DE SAVORNIN-LOHMAN (Pays-Bas)

Greffier : M. BOUR

Elle a tenu sa séance, sous la présidence de M. STAEHELIN, le 9 janvier à Strasbourg, le 19 juin à Strasbourg, le 5 septembre à Bâle, le 13 novembre 2003 à Paris et a rendu en tant que juridiction de dernier ressort 4 jugements en matière civile et 4 jugements en matière pénale.

## PROTOCOLE 8

### Mesures en vue de la prévention d'actes terroristes

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 9**

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

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

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

prend acte du rapport sur la situation économique de la navigation rhénane pour l'année 2003 et des perspectives pour l'année 2004.

#### **Annexe au protocole 9**

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

#### **Année 2003 et prospective 2004**

#### **I Remarques générales**

##### **a) Situation générale**

Sur l'ensemble de l'année 2003, les volumes transportés et les prestations fournies sur le Rhin traditionnel ont diminué respectivement de 5,8% et de 9,9% par rapport à 2002. Cette évolution s'explique essentiellement par les conditions d'hydraulicité particulièrement défavorables au second semestre 2003. Le 1<sup>er</sup> semestre de l'année 2004 s'annonce à nouveau plus favorable du fait d'une hydraulicité redevenue normale et d'un redémarrage de l'activité en Europe.

##### **b) Hydraulicité**

Après des niveaux d'eau relativement habituel au premier semestre avec certes quelques jours de crue en tout début d'année, le deuxième semestre a été marqué par une période de basses eaux tout à fait exceptionnelle aussi bien de par sa durée que son ampleur. Ce n'est qu'au début de l'année 2004 qu'un retour à des niveaux plus normaux a pu être observé. Il faut noter que l'hydraulicité a eu en 2003 un impact majeur sur l'évolution des transports rhénans. Pour le premier semestre 2004, les réserves de neige dans les Alpes devraient à priori assurer une hydraulicité normale sur le Rhin, ce même avec un niveau faible de précipitations.

##### **c) Prix des carburants**

Suite à la baisse du prix du carburant intervenue en avril 2003, celui-ci a évolué de façon assez stable au cours du restant de l'année avec néanmoins une légère tendance à la hausse. A partir de mars 2004, cette hausse s'est nettement amplifiée atteignant des niveaux inconnus depuis 15 ans.

#### **II Situation de la cale sèche**

##### **a) Volumes transportés**

Sur l'ensemble de l'année 2003 et de façon plus accentuée au second semestre, les secteurs de la cale sèche hormis les transports de conteneurs, ont connu une baisse des volumes transportés et des prestations fournies. Au début de l'année 2004, un effet de rattrapage a pu être observé au niveau de la demande de transport, suite à cette période de basse eaux.

### *Secteur agricole*

On note une baisse de 26% des volumes de produits agricoles et de 11% pour les volumes de denrées alimentaires et fourrages transportés au second semestre 2003 en comparaison au second semestre 2002. Le niveau annuel de ce type de transports a été affecté par le résultat de ce second semestre exceptionnellement bas. Les effets de la sécheresse ont été de deux ordres dans ce secteur, d'une part une réduction des capacités disponibles, d'autre part un effet très négatif sur la production agricole.

### *Secteur sidérurgique*

Les transports pour le secteur sidérurgique ont connu une baisse notable au second semestre 2003, à savoir de 10% pour les produits sidérurgique et de 15,7% pour les transports de minerais et déchets pour la sidérurgie en comparaison au second semestre 2002. Cette baisse qui s'explique par les effets de l'hydraulicité très insuffisante, a entraîné un bilan négatif sur l'ensemble de l'année pour ce type de transports, alors que d'un point de vue conjoncturel ce secteur est plutôt en croissance. En effet, le début de l'année 2004 fait apparaître une production sidérurgique en hausse en Europe, ce qui laisse augurer d'une évolution favorable de la demande de transport émanant de ce secteurs pour les mois à venir. A moyen-terme, les professionnels de la sidérurgie attendent de l'élargissement européen un effet favorable sur demande en acier de grande qualité de la part des nouveaux pays adhérents. Sur le plan mondial, la demande reste soutenue par les besoins considérables en aciers de la Chine et cette demande soutenue sur le marché mondial devrait durer, dans la mesure où elle existent également pour les autres pays d'Asie. Il en résulte un prix élevé des produits finis mais également des minerais et des déchets pour la métallurgie. Ces éléments permettent un certain optimisme à court et moyen-terme pour la production européenne et donc pour la demande de transport qui devrait en résulter.

### *Secteur énergétique : charbon*

Les transports de charbon ont connu une baisse qui est cependant restée limitée aussi bien sur l'année entière qu'au niveau du deuxième semestre avec une diminution en tonnage transportés de l'ordre de 3%.

Comme dans tous les secteurs, cette baisse résulte de la limitation des capacités disponibles par manque d'eau. En effet, la demande de transport est restée soutenue tout au long de cette période. La progression structurelle des importations de l'Allemagne se poursuit comme en témoignent notamment les volumes de charbon-vapeur importés en 2003 qui progressent de 7%.

Le cours de l'Euro contre le Dollar continue à faire du charbon importé une source d'énergie bon marché, ce qui soutient également le niveau des importations et par voie de conséquence la demande de transport.

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

Les transports de matériaux de construction ont connu une forte baisse en terme de volumes transportés sur le Rhin. Celle-ci a atteint 10% sur l'année entière et 17% au second semestre 2003 par rapport à 2002. Le manque de cale lié à l'hydraulicité et le niveau élevé des frets sont pour l'essentiel à l'origine de cette situation de plus marquée par une baisse structurelle et prolongée. Dans ce contexte, si au cours des premiers mois de l'année 2004 les effets néfastes de l'hydraulicité ont disparus, l'évolution même de ce secteur ne permet pas d'espérer une progression spectaculaire de ce type de transports.

## **b) Niveau des frets**

Le niveau des frets a évolué en dents de scie en fonction de l'hydraulicité et de la capacité disponible. Ainsi, au second semestre 2003 les frets pour les transports de charbons ont-ils connu des fluctuations importantes avec des niveaux atteignant près de 3 fois les niveau du 1<sup>er</sup> semestre. Cette situation ne s'est normalisée qu'au cours des premiers mois de l'année 2004 avec le retour à des niveaux d'eau plus courants. Il faut noter que les taux de frets dans la cale sèche sont depuis lors restés très liés l'hydraulicité.

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

Il faut noter qu'en 2003, le million d'EVP de conteneurs chargés transportés sur le Rhin traditionnel a été dépassé ce qui traduit une progression de 8% par rapport à l'année précédente, ce malgré des conditions d'hydraulicité au second semestre qui ont particulièrement touché les grands porte-conteneurs et les ont parfois contraint à réduire leur chargement à 25% de leur capacité normale. La poursuite du développement de nouveaux terminaux au niveau du Rhin supérieur laisse augurer une poursuite de cette évolution. Les transports de conteneurs vides ont progressé dans les mêmes proportions, franchissant ainsi la limite des 500 000 EVP.

Au niveau des ports maritimes, les volumes de conteneurs transbordés ont progressé à un taux légèrement supérieur et c'est certainement le manque de cale disponible au deuxième semestre qui a limité la progression des volumes transportés par voie navigable. En 2004, une fois l'effet de rattrapage du début d'année terminé, on a pu noter dès le mois d'avril un léger replis des conteneurs transportés vers le Rhin supérieur, ce malgré une hydraulicité normale. Une arrivée très importante de conteneurs provenant d'Asie et destinés à l'Europe a entraîné un engorgement au niveau des interfaces entre le maritime et le fluvial dans les ports ARA. Ceci s'est traduit par une répartition modale sub-optimale des transports vers le hinterland et redéploiement des navires vers d'autres ports dans le range Le Havre –Hambourg et même Marseille.

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

Comme pour la cale sèche, la cale citerne a vu son activité de transport réduite, principalement du fait de l'hydraulicité au second semestre 2003.

### **a) Volumes transportés**

#### *Produits pétroliers*

Une baisse de 8% en terme de volumes transportés de produits pétroliers peut être constatée sur l'ensemble de l'année 2003. C'est surtout au second semestre que les volumes transportés ont diminué de l'ordre de 18%, du fait notamment des prix élevés sur le marché mondial, des frets très élevés et d'un niveau de stock suffisant chez les consommateurs pour pouvoir parfois différer leurs achats, en attendant des conditions plus favorables. Au cours des premiers mois de l'année 2004, le retour à une hydraulicité normale accompagné d'une baisse des frets s'est traduit par le retour à un niveau d'activité plus soutenu en terme de transports de produits pétroliers et une progression au niveau des importations stimulée par un Euro fort par rapport au Dollar. Ceci s'est accompagné d'une progression de la production au niveau des raffineries. Dès le mois d'avril, on note cependant une forte diminution de la demande conduisant un certain nombre d'unités à demeurer inactives. Ceci est dû à l'attentisme des consommateurs face au prix très élevés de ces produits. Une amélioration de la situation n'est selon les professionnels pas prévisible avant le second semestre.

#### *Secteur chimique*

En 2003, les transports de produits chimiques ont diminué de l'ordre 5% sur le Rhin. Ceci est essentiellement dû à la baisse de ce type de transports au second semestre qui a atteint 11% du fait de la rareté de cale disponible. L'industrie chimique se trouve toujours dans l'attente d'une reprise qui tarde à se manifester, même encore au cours des premiers mois de 2004. Ceci ne permet pas d'augurer d'une progression forte de la demande de transports dans les mois à venir. L'industrie chimique s'attend à une croissance de 1,5% de la production en 2004.

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

Dans la cale citerne, secteur où la volatilité des frets est caractéristique, ces derniers ont atteint des niveaux records en automne 2003, du fait de l'effet conjugué d'une demande de transport existante et d'une hydraulicité réduisant fortement les capacités disponibles. Les niveaux de frets ne sont revenus à des valeurs plus normales qu'au mois de janvier 2004, puis on poursuivi leur baisse pour atteindre au cours du printemps des niveaux qui se situent actuellement très bas.

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

La situation climatologique extrême connue au cours de cette année et qui risque de se reproduire tôt ou tard, a fait apparaître l'importance des unités plus petites qui peuvent elles toujours circuler efficacement, dans des conditions économiques favorables, en période de basses eaux lorsque la demande de cale est existante et ne peut être prise en compte par les grandes unités.

Les données relatives aux nouvelles constructions permettent de constater une arrivée massive de cale nouvelle à partir du mois de mai 2003, suite à l'échéance de « la règle vieux pour neuf ». Parallèlement, le volume de cale déchirée au cours des derniers mois d'existence de cette politique, ont été assez limités. Il faut noter, que pour les mois suivants, il n'est plus possible de mesurer réellement l'impact des déchirages de cale, car les Etats membres ne suivent plus systématiquement ces évolutions par le biais de leur fonds de déchirage.

On peut néanmoins noter que dans la seconde moitié de l'année 2003, le rythme des arrivées sur le marché s'est temporairement stabilisé.

Globalement, il faut se rendre à l'évidence que d'importantes capacités ont été ajoutées au marché depuis avril 2003. De nouvelles constructions sont encore attendues notamment dans le domaine de la cale citerne. Précisément dans ce secteur, la demande de transport est structurellement stagnante aussi bien dans le secteur chimique que dans le secteur pétrolier. Dès à présent, on peut observer qu'avec une hydraulicité optimale et une demande moyenne, des bateaux sont arrêtés par manque de demande. Les impacts sur les frets et sur l'exploitation sont évidents. La crainte de l'apparition de nouvelles surcapacités semble dans ce contexte justifiée.

#### **V Position dans le modalsplit**

Au cours de cette période de basses eaux du second semestre 2003 qui a réduit fortement les capacités de transport par voie navigable, les professionnels ont clairement indiqué qu'une solution de remplacement immédiate faisant appel aux autres modes de transport terrestres a été très difficile à mettre en œuvre, notamment pour les marchandises en vrac (\*).

#### **VI Conclusions et perspectives**

Dans l'ensemble, la demande de transport reste très dépendante de la reprise économique dans les principaux secteurs faisant appel à la navigation intérieure. A cet égard, des espoirs sont permis pour le domaine sidérurgique et les charbons. Dans le secteur de la cale citerne, une amélioration de la demande de transport n'est pas à attendre avant le 2<sup>ème</sup> semestre 2004.

Dans le secteur des transports par conteneurs, il faut constater que le facteur limitant se situe actuellement au niveau des interfaces entre le maritime et le fluvial dans les ports ARA. Ceci occasionne des attentes au niveau des transbordements de plus en plus préjudiciables. Face à un volume croissant de conteneurs, des transferts vers d'autres modes de transports mais également vers d'autres ports maritimes sont effectués. Si des solutions à cet engorgement ne sont trouvées rapidement, les pertes de parts de marché pour le transport fluvial pourraient devenir structurelles. C'est pourquoi, il importe que les ports maritimes concernés prennent sans tarder des mesures pour rationaliser ce type de transbordements pour pouvoir faire face aux volumes en forte croissance.

Au niveau de l'offre de cale, les nombreuses nouvelles constructions arrivées sur le marché à l'échéance de la politique de capacité et notamment celles encore attendues font craindre la réapparition de surcapacités structurelles. Ceci est particulièrement le cas dans le domaine de la cale citerne, où une croissance structurelle de la demande de transport n'est pas attendue. Il appartient aux investisseurs de garder ces éléments à l'esprit.

\*

(\*) *Par manque de données chiffrées suffisamment récentes et ciblées sur les régions desservies par des voies navigables, il n'est malheureusement pas possible de présenter des données statistiques révélant l'ampleur d'un transfert ponctuel de marchandises, (notamment de conteneurs) vers d'autres modes.*

Evolution du trafic rhénan traditionnel (annuel)

2003	Total		Aval		Amont	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
<b>0 Produits agricoles</b>	6943	1863	5631	1502	1309	361
<b>1 Denrées alimentaires, fourrages</b>	11022	2742	4137	860	6886	1882
<b>2 Combustibles minéraux solides</b>	23382	4705	869	65	22514	4639
<b>3 Produits pétroliers</b>	31674	8271	5455	1160	26213	7109
<b>4 Minerais et déchets pour la métallurgie</b>	32921	3949	2016	314	30904	3635
<b>5 Produits métallurgiques</b>	11071	2134	6884	1162	4191	971
<b>6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction</b>	36009	6659	26361	4916	9696	1745
<b>7 Engrais</b>	4192	1191	1674	453	2518	737
<b>8 Produits chimiques</b>	14130	3034	5784	973	8347	2062
<b>9 Machines, véhicules, objets manufacturés</b>	15630	4920	10124	3092	5506	1828
<b>99 dont Transactions spéciales</b>	14395	4667	9213	2885	5183	1783
<b>Total</b>	<b>186974</b>	<b>39468</b>	<b>68935</b>	<b>14497</b>	<b>118084</b>	<b>24969</b>

2002	Total		Aval		Amont	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
<b>0 Produits agricoles</b>	8252	2431	6923	2009	1329	422
<b>1 Denrées alimentaires, fourrages</b>	11653	2916	4483	928	7170	1987
<b>2 Combustibles minéraux solides</b>	24217	5641	477	50	23740	5591
<b>3 Produits pétroliers</b>	34374	9375	5060	1062	29314	8313
<b>4 Minerais et déchets pour la métallurgie</b>	34170	4059	2407	353	31763	3706
<b>5 Produits métallurgiques</b>	11678	2390	6953	1126	4725	1264
<b>6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction</b>	40009	7793	30347	6010	9662	1783
<b>7 Engrais</b>	4924	1463	2191	646	2733	816
<b>8 Produits chimiques</b>	14842	3218	5696	891	9146	2327
<b>9 Machines, véhicules, objets manufacturés</b>	14427	4536	9595	2951	4833	1584
<b>99 dont Transactions spéciales</b>	13176	4299	8671	2764	4505	1535
<b>Total</b>	<b>198546</b>	<b>43822</b>	<b>74132</b>	<b>16026</b>	<b>124415</b>	<b>27793</b>

Evolution en comparaison avec 2002 (en %)						
<b>0 Produits agricoles</b>	-15,86	-23,36	-18,66	-25,24	-1,50	-14,45
<b>1 Denrées alimentaires, fourrages</b>	-5,41	-5,97	-7,72	-7,33	-3,96	-5,28
<b>2 Combustibles minéraux solides</b>	-3,45	-16,59	82,18	30,00	-5,16	-17,03
<b>3 Produits pétroliers</b>	-7,85	-11,78	7,81	9,23	-10,58	-14,48
<b>4 Minerais et déchets pour la métallurgie</b>	-3,66	-2,71	-16,24	-11,05	-2,70	-1,92
<b>5 Produits métallurgiques</b>	-5,20	-10,71	-0,99	3,20	-11,30	-23,18
<b>6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction</b>	-10,00	-14,55	-13,13	-18,20	0,35	-2,13
<b>7 Engrais</b>	-14,87	-18,59	-23,60	-29,88	-7,87	-9,68
<b>8 Produits chimiques</b>	-4,80	-5,72	1,54	9,20	-8,74	-11,39
<b>9 Machines, véhicules, objets manufacturés</b>	8,34	8,47	5,51	4,78	13,93	15,40
<b>99 dont Transactions spéciales</b>	9,25	8,56	6,25	4,38	15,05	16,16
<b>Total</b>	<b>-5,83</b>	<b>-9,94</b>	<b>-7,01</b>	<b>-9,54</b>	<b>-5,09</b>	<b>-10,16</b>

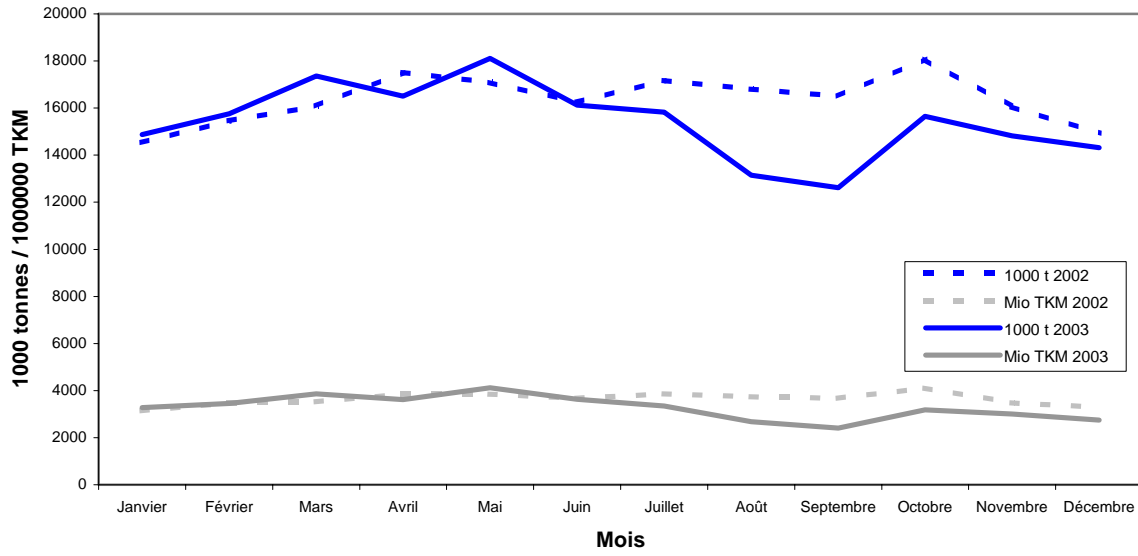
Evolution du trafic rhénan traditionnel (semestriel)

2ème semestre 2003	Total		Aval		Amont	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
<b>0 Produits agricoles</b>	3136	807	2435	618	700	190
<b>1 Denrées alimentaires, fourrages</b>	5504	1340	2136	431	3369	909
<b>2 Combustibles minéraux solides</b>	11204	1967	617	40	10588	1928
<b>3 Produits pétroliers</b>	14418	3589	2692	529	11813	3061
<b>4 Minerais et déchets pour la métallurgie</b>	15308	1730	863	136	14445	1595
<b>5 Produits métallurgiques</b>	5146	938	3300	561	1839	377
<b>6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction</b>	16482	2784	11884	1974	4585	808
<b>7 Engrais</b>	1984	552	802	218	1183	335
<b>8 Produits chimiques</b>	6696	1373	2854	460	3841	913
<b>9 Machines, véhicules, objets manufacturés</b>	7479	2347	4856	1479	2624	869
<b>99 dont Transactions spéciales</b>	6963	2241	4473	1391	2491	850
<b>Total</b>	<b>87357</b>	<b>17427</b>	<b>32439</b>	<b>6446</b>	<b>54987</b>	<b>10985</b>

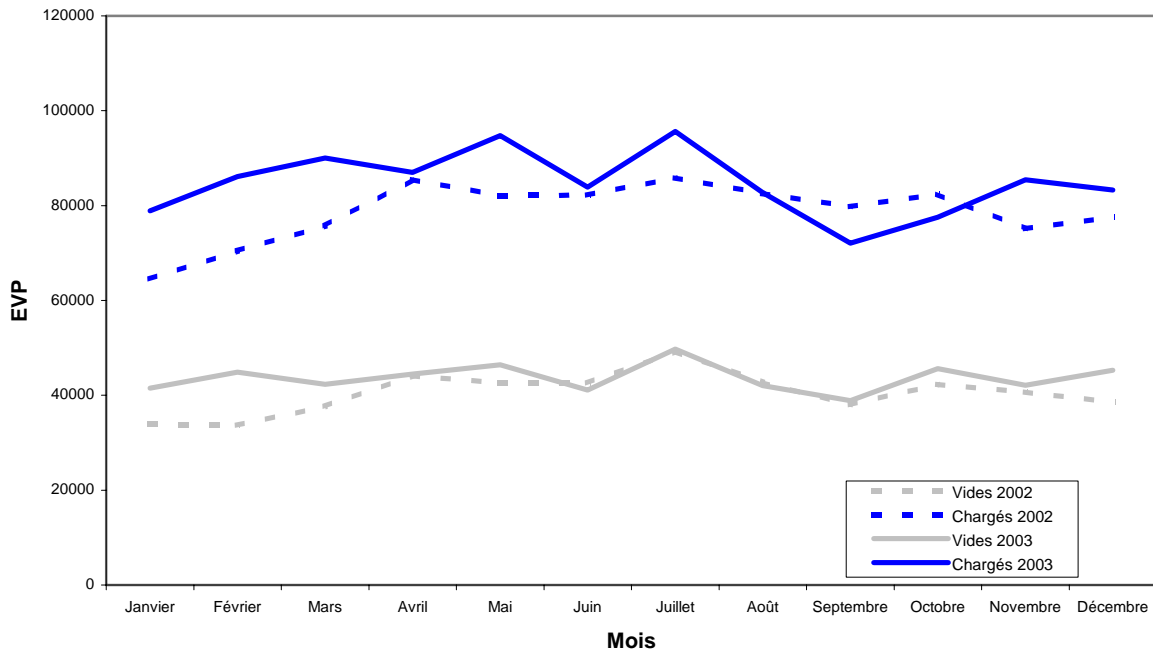
2ème semestre 2002	Total		Aval		Amont	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
<b>0 Produits agricoles</b>	4262	1241	3631	1062	631	179
<b>1 Denrées alimentaires, fourrages</b>	6199	1601	2619	588	3580	1014
<b>2 Combustibles minéraux solides</b>	11535	2797	260	26	11276	2772
<b>3 Produits pétroliers</b>	17597	4741	2528	527	15069	4215
<b>4 Minerais et déchets pour la métallurgie</b>	18158	2168	1178	167	16980	2002
<b>5 Produits métallurgiques</b>	5719	1180	3529	597	2190	583
<b>6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction</b>	19831	3861	14850	2954	4981	908
<b>7 Engrais</b>	2435	714	1094	307	1341	408
<b>8 Produits chimiques</b>	7528	1613	2917	458	4611	1155
<b>9 Machines, véhicules, objets manufacturés</b>	7366	2311	4921	1508	2446	803
<b>99 dont Transactions spéciales</b>	6828	2189	4441	1412	2288	778
<b>Total</b>	<b>100630</b>	<b>22227</b>	<b>37527</b>	<b>8194</b>	<b>63105</b>	<b>14039</b>

Evolution en comparaison avec le 2ème semestre de 2002 (en %)						
<b>0 Produits agricoles</b>	-26,42	-34,97	-32,94	-41,81	10,94	6,15
<b>1 Denrées alimentaires, fourrages</b>	-11,21	-16,30	-18,44	-26,70	-5,89	-10,36
<b>2 Combustibles minéraux solides</b>	-2,87	-29,67	137,31	53,85	-6,10	-30,45
<b>3 Produits pétroliers</b>	-18,07	-24,30	6,49	0,38	-21,61	-27,38
<b>4 Minerais et déchets pour la métallurgie</b>	-15,70	-20,20	-26,74	-18,56	-14,93	-20,33
<b>5 Produits métallurgiques</b>	-10,02	-20,51	-6,49	-6,03	-16,03	-35,33
<b>6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction</b>	-16,89	-27,89	-19,97	-33,18	-7,95	-11,01
<b>7 Engrais</b>	-18,52	-22,69	-26,69	-28,99	-11,78	-17,89
<b>8 Produits chimiques</b>	-11,05	-14,88	-2,16	0,44	-16,70	-20,95
<b>9 Machines, véhicules, objets manufacturés</b>	1,53	1,56	-1,32	-1,92	7,28	8,22
<b>99 dont Transactions spéciales</b>	1,98	2,38	0,72	-1,49	8,87	9,25
<b>Total</b>	<b>-13,19</b>	<b>-21,60</b>	<b>-13,56</b>	<b>-21,33</b>	<b>-12,86</b>	<b>-21,75</b>

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

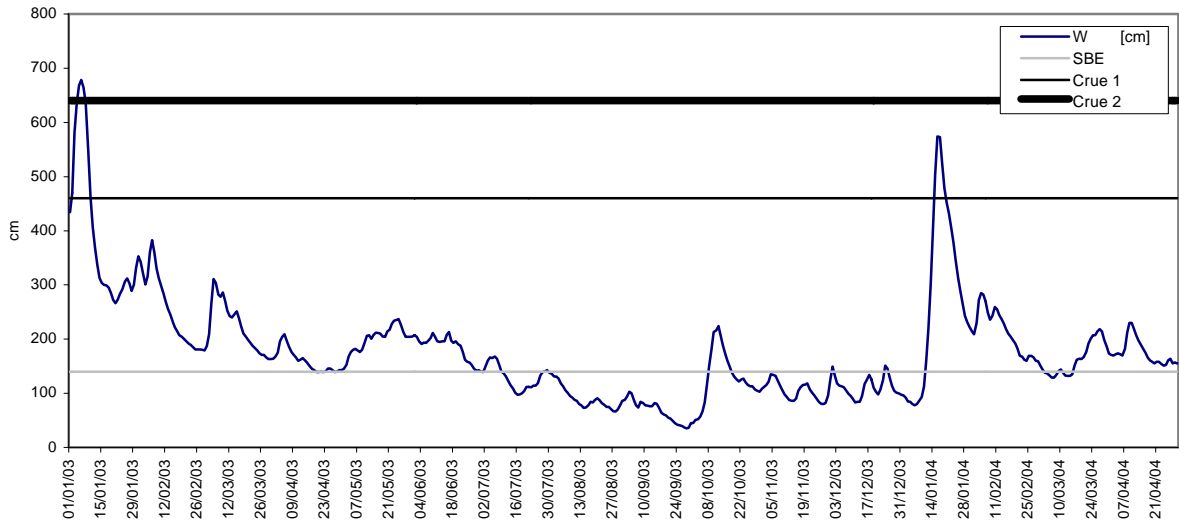


### Evolution mensuelle des transports par conteneurs sur le Rhin traditionnel

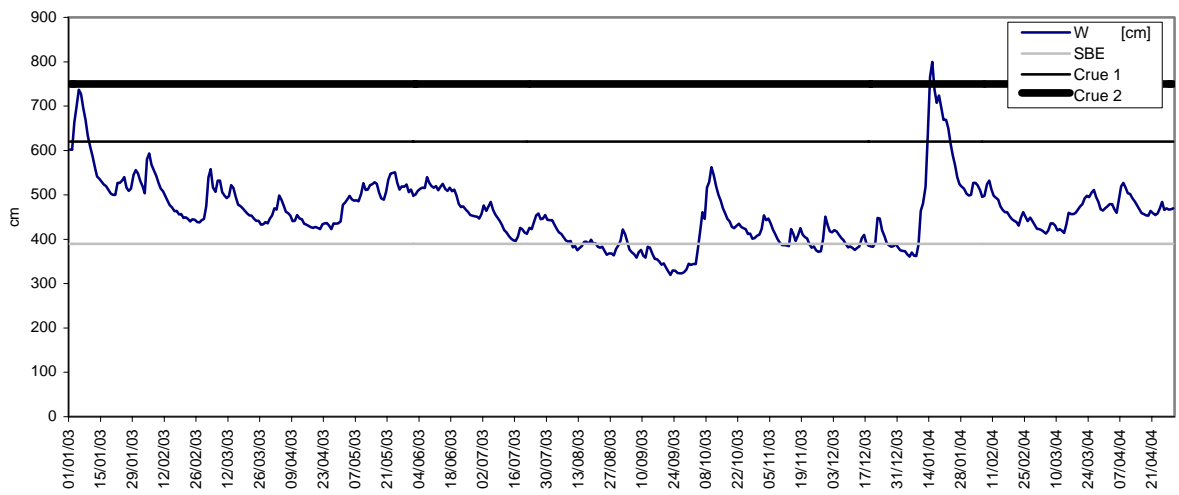




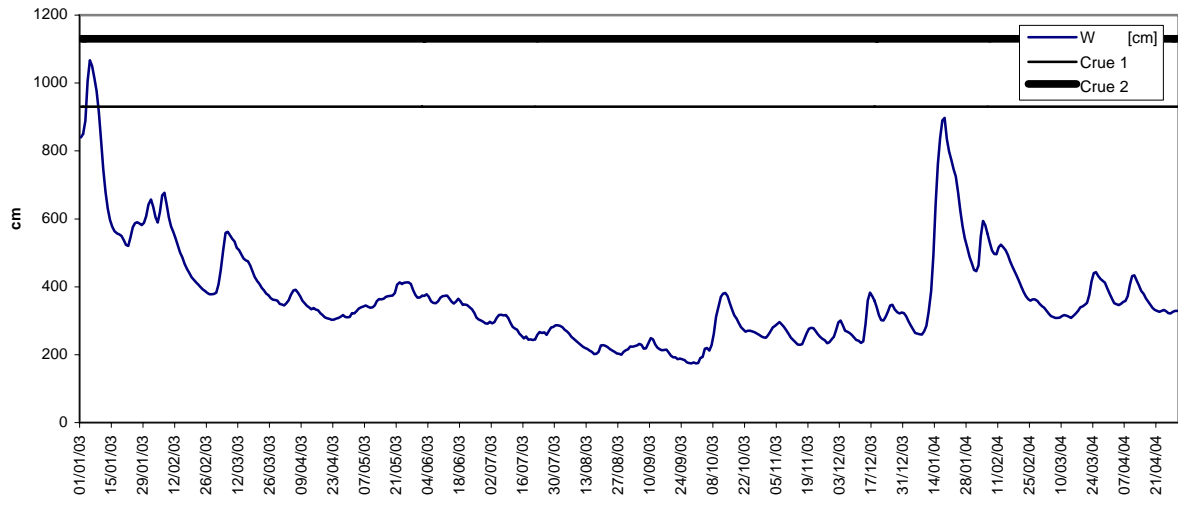
### Niveaux d'eau à Kaub



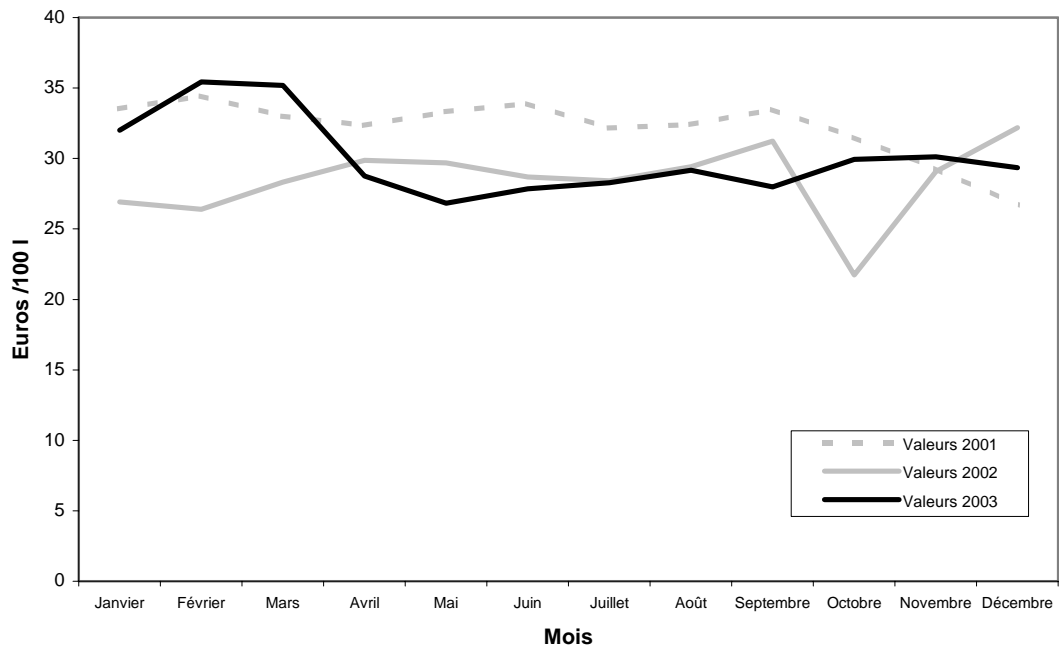
### Niveaux d'eau à Maxau



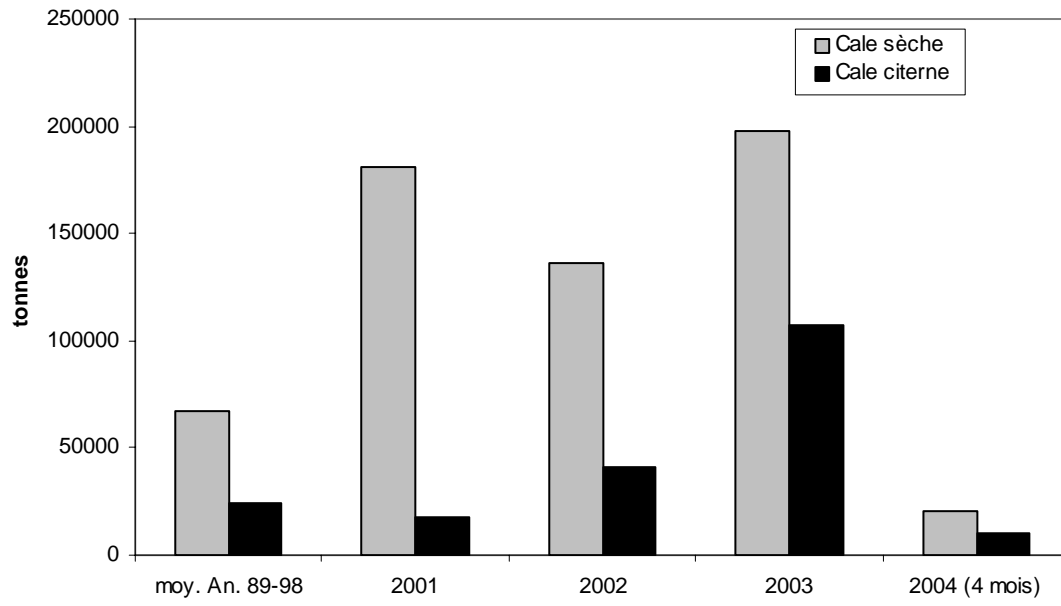
### Niveaux d'eau à Ruhrort



### Evolution du prix du gasoil



### Capacités mises sur le marché



### Nouvelles constructions mises en service en 2003

source : fonds de déchargement nationaux

Flotte	Automoteurs		Barges		Automoteurs citerne		Barges citerne		Pousseurs	
	nombre	tonnage	nombre	tonnage	nombre	tonnage	nombre	tonnage	nombre	puissance
<b>Allemagne</b>	1	3206	2	4539	2	4281	0	0	0	0
<b>Belgique</b>	0	0	6	14591	0	0	0	0	0	0
<b>France</b>	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
<b>Pays-Bas</b>	42	99360	31	54771	26	97058	0	0	0	0
<b>Suisse</b>	0	0	0	0	2	5506	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>43</b>	<b>102566</b>	<b>39</b>	<b>73901</b>	<b>30</b>	<b>106845</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Bateaux déchirés en 2003

Flotte	Automoteurs		Barges et chalands		Automoteurs citernes		Barges citernes		Pousseurs	
	nombre	tonnage	nombre	tonnage	nombre	tonnage	nombre	tonnage	nombre	puissance
<b>Allemagne</b>	2	1703	4	1709	0	0	0	0	0	0
<b>Belgique</b>	9	6438	1	588	1	541	0	0	0	0
<b>France</b>	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
<b>Pays-Bas</b>	8	6735	1	998	2	3758	0	0	0	0
<b>Suisse</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>19</b>	<b>14876</b>	<b>6</b>	<b>3295</b>	<b>3</b>	<b>4299</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

NB : pour la France, ces données, ne sont pas disponibles pour cause de restructuration complète du système d'enregistrement.

### Nouvelles constructions et allongements

	cale sèche		cale citerne		pousseurs	
	nombre	tonnage	nombre	tonnage	nombre	KW
<b>moyenne annuelle entre 1989 et 1998 (UE)</b>	<b>30</b>	<b>67334</b>	<b>12</b>	<b>24648</b>	<b>1</b>	<b>1745</b>
<b>en 2001</b>	<b>86</b>	<b>180655</b>	<b>9</b>	<b>18170</b>	<b>1</b>	<b>1474</b>
<i>écart 2001 / moy. en %</i>	<i>186,67</i>	<i>168,30</i>	<i>-25,00</i>	<i>-26,28</i>	<i>0,00</i>	<i>-15,53</i>
<b>en 2002</b>	<b>69</b>	<b>136270</b>	<b>17</b>	<b>41163</b>	<b>2</b>	<b>2241</b>
<i>écart 2002 / moy. en %</i>	<i>130,00</i>	<i>102,38</i>	<i>41,67</i>	<i>67,00</i>	<i>100,00</i>	<i>28,42</i>
<b>en 2003</b>	<b>82</b>	<b>197827</b>	<b>28</b>	<b>106845</b>	<b>1</b>	<b>237</b>
<i>écart 2003 / moy. en %</i>	<i>176,66</i>	<i>193,79</i>	<i>133,33</i>	<i>333,48</i>	<i>100,00</i>	<i>-86,41</i>
<b>en 2004 (4mois)</b>	<b>7</b>	<b>20913</b>	<b>2</b>	<b>10550</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total 2001 - 2004</b>	<b>244</b>	<b>535665</b>	<b>56</b>	<b>176728</b>	<b>4</b>	<b>3952</b>

NB : au tonnage sont ajoutées les capacités apportées par allongement

### Déchirages

	cale sèche		cale citerne		pousseurs	
	nombre	tonnage	nombre	tonnage	nombre	KW
<b>moyenne annuelle entre 1989 et 1998 (UE)</b>	<b>372</b>	<b>253188</b>	<b>68</b>	<b>67824</b>	<b>17</b>	<b>12741</b>
<b>en 2001</b>	<b>196</b>	<b>155964</b>	<b>26</b>	<b>27194</b>	<b>2</b>	<b>848</b>
<i>écart 2001 / moy. en %</i>	<i>-47,31</i>	<i>-38,40</i>	<i>-61,76</i>	<i>-59,91</i>	<i>-88,24</i>	<i>-93,34</i>
<b>en 2002</b>	<b>86</b>	<b>94843</b>	<b>28</b>	<b>29875</b>	<b>3</b>	<b>1175</b>
<i>écart 2002 / moy. en %</i>	<i>-76,88</i>	<i>-62,54</i>	<i>-58,82</i>	<i>-55,95</i>	<i>-82,35</i>	<i>-90,78</i>
<b>en 2003 (4 mois)</b>	<b>25</b>	<b>18171</b>	<b>6</b>	<b>4887</b>	<b>1</b>	<b>740</b>
<b>Total 2001 - 2003</b>	<b>307</b>	<b>113233</b>	<b>60</b>	<b>61956</b>	<b>6</b>	<b>2764</b>

## PROTOCOLE 10

### Compte rendu du Congrès économique

Pas de résolution.

## PROTOCOLE 11

### **Directive du Parlement européen et du Conseil instituant un cadre pour l'action communautaire dans le domaine de l'eau (Directive cadre relative à l'eau)**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

se référant à sa résolution 2000-I-29 dans laquelle elle a affirmé son soutien aux principes établis par la directive du Parlement européen et du Conseil instituant un cadre pour l'action communautaire dans le domaine de l'eau (Directive cadre relative à l'eau) en vue d'une protection internationale et généralisée des eaux de surface et souterraines,

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 des objectifs de la directive cadre relative à l'eau,

considérant

- que la Commission Centrale peut contribuer de diverses manières à l'aboutissement des objectifs fixés par la directive cadre relative à l'eau, notamment grâce à sa compétence sur le plan réglementaire,
- que les objectifs de la directive cadre relative à l'eau ne sont en principe pas en contradiction avec ceux d'une navigation intérieure sûre, respectueuse de l'environnement et économique,
- qu'il convient d'éviter lors de la mise en œuvre de la directive cadre relative à l'eau les mesures susceptibles d'affecter la sécurité et le bon ordre de la navigation ou de provoquer, par une possible hausse des coûts du transport par bateau de navigation intérieure, un report sur des moyens de transport moins respectueux de l'environnement,
- que la mise en œuvre de la directive cadre relative à l'eau ne doit pas diminuer la navigabilité continue du Rhin,
- que doivent être développées et mises en œuvre des mesures qui assureront pour la navigation, y compris à long terme, un développement durable tant sur le plan écologique que sur le plan économique,
- que par conséquent, en raison des conséquences possibles de la directive cadre relative à l'eau pour la navigation rhénane et intérieure, la participation de la Commission Centrale à la mise en œuvre de cette directive devrait être assurée tant sur le fond que sur le plan institutionnel pour lequel l'accord de coopération conclu entre la Commission Centrale et la Commission européenne doit tenir lieu de base,

ayant pris acte du rapport du président de son comité technique permanent,

charge son comité technique permanent par le biais du groupe de travail technique permanent

- de fournir les contributions nécessaires à la Commission Centrale en liaison avec la mise en œuvre de cette directive,
- de participer aux travaux correspondants des organes internationaux d'experts et notamment au sein de la Commission internationale pour la protection du Rhin (CIPR), mais également de la Communauté,
- d'assurer une information continue et exhaustive des comités concernés, notamment du comité de l'élimination des déchets et des questions liées à l'environnement, du comité du règlement de visite, du comité du règlement de police et du comité des matières dangereuses,
- de lui faire rapport régulièrement,

invite ses comités à soutenir les travaux du groupe de travail technique permanent conformément à ses souhaits et dans le respect des délais qu'il aura fixé,

invite ses Etats membres qui sont également membres de la Communauté européenne à s'assurer, lors de la mise en œuvre de ces directives, que seront pris en compte les intérêts d'une navigation rhénane et intérieure respectueuse de l'environnement et les obligations qui découlent de l'Acte de Mannheim et afin qu'il ne soit pas porté atteinte à l'état des eaux navigables requis par une navigation moderne,

invite ses Etats membres à soutenir les travaux du groupe de travail en assurant la participation d'experts compétents, en apportant l'expertise économique nécessaire ainsi qu'en communiquant les études, données et informations nécessaires,

invite son Secrétaire Général à représenter la Commission Centrale en qualité d'observateur auprès du comité de coordination pour le Rhin, auprès de l'organe communautaire des directeurs de l'eau ou auprès d'autres organes appropriés et à attirer l'attention sur les intérêts de la navigation intérieure dans le cadre de l'accord de coopération entre la Commission Centrale et la Commission européenne.

invite les organisations agréées concernées à contribuer activement aux travaux afin d'étendre l'expertise de la Commission Centrale et d'intensifier l'échange d'informations, ce qui devrait présenter un avantage notamment lors de prises de position au cours d'entretiens avec les administrations chargées de l'environnement,

invite les Etats observateurs à participer aux travaux, étant donné que leur navigation intérieure est également confrontée à la mise en œuvre de la directive cadre relative à l'eau.

## PROTOCOLE 12

### Mise sous protection de certains secteurs du Rhin dans le cadre du régime FFH prévu par les directives 92/43/CEE et 97/62/CE

#### Résolution

La Commission Centrale,

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 des objectifs des directives concernant le régime de protection FFH,

considérant

- que la Commission Centrale peut contribuer de diverses manières à l'aboutissement des objectifs fixés par les directives, notamment grâce à sa compétence sur le plan réglementaire,
- que les objectifs du régime FFH ne sont en principe pas en contradiction avec ceux d'une navigation intérieure sûre, respectueuse de l'environnement et économique,
- qu'il convient d'éviter lors de la mise en œuvre des directives les mesures susceptibles d'affecter la sécurité et le bon ordre de la navigation ou de provoquer, par une possible hausse des coûts du transport par bateau de navigation intérieure, un report sur des moyens de transport moins respectueux de l'environnement,
- que la mise en œuvre des directives ne doit pas diminuer la navigabilité continue du Rhin,
- que doivent être développées et mises en œuvre des mesures qui assureront pour la navigation, y compris à long terme, un développement durable tant sur le plan écologique que sur le plan économique,
- que par conséquent, en raison des conséquences possibles de la mise œuvre du régime FFH, la participation de la Commission Centrale à la mise en œuvre de ce régime devrait être assurée tant sur le fond que sur le plan institutionnel pour lequel l'accord de coopération conclu entre la Commission Centrale et la Commission européenne doit tenir lieu de base,

ayant pris acte du rapport du président de son comité technique permanent,

charge son Comité technique permanent par le biais du groupe de travail technique permanent

- de fournir les contributions nécessaires à la Commission Centrale en liaison avec la mise en œuvre de ces directives,
- de participer aux travaux correspondants des organes internationaux d'experts, y compris au niveau de la communauté,
- d'assurer une information continue et exhaustive des autres comités susceptibles d'être concernés,
- de lui faire rapport régulièrement,



invite ses comités à soutenir les travaux du groupe de travail technique permanent conformément à ses souhaits et dans le respect des délais qu'il aura fixé,

invite ses Etats membres qui sont également membres de la Communauté européenne à s'assurer, lors de la mise en œuvre de ces directives, que seront pris en compte les intérêts d'une navigation rhénane et intérieure respectueuse de l'environnement et les obligations qui découlent de l'Acte de Mannheim et afin qu'il ne soit pas porté atteinte à l'état des eaux navigables requis par une navigation moderne,

invite son Secrétaire Général à entamer un dialogue entre la Commission Centrale et les institutions nationales et internationales qui interviennent en liaison avec la mise en œuvre des directives concernées et à attirer l'attention des intérêts de la navigation intérieure dans le cadre de l'accord de coopération conclu entre la Commission Centrale et la Commission européenne,

invite les organisations agréées concernées à contribuer activement aux travaux afin d'étendre l'expertise de la Commission Centrale et d'intensifier l'échange d'informations, ce qui devrait présenter un avantage notamment lors de prises de position au cours d'entretiens avec les administrations chargées de l'environnement,

invite les Etats observateurs à participer aux travaux, étant donné que leur navigation intérieure est aussi confrontée à la mise en œuvre des directives concernées.

### **PROTOCOLE 13**

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

Pas de résolution.

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

**PROTOCOLE 14**

**Amendements au règlement de police par des prescriptions de caractère temporaire  
conformément à l'article 1.22  
(article 1.01)**

**Résolution**

La Commission Centrale,  
en vue de l'adaptation aux besoins de la navigation et afin de préciser certaines prescriptions,  
sur la proposition de son comité du règlement de police,  
conformément à l'article 1.22, chiffre 3, du règlement de police pour la navigation du Rhin,  
adopte les amendements à l'article 1.01 du règlement de police pour la navigation du Rhin  
annexés à la présente résolution.

Ces amendements seront en vigueur du 1<sup>er</sup> octobre 2004 au 30 septembre 2007.

**Annexe au protocole 14**

*L'article 1.01 est applicable dans la teneur ci-après :*

*a) La lettre v est applicable dans la teneur ci-après :*

"v) "Feu scintillant", "feu scintillant rapide" :  
un feu dont le rythme des périodes de lumière répond aux prescriptions concernant  
la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation  
pour la navigation du Rhin ;"

*b) La lettre ac n'est pas applicable.*

## PROTOCOLE 15

### **Prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navigation du Rhin (1990-I-16)**

#### **Amendements à l'article 2 (feux de signalisation), article 8, (intensité lumineuse et portée des feux de signalisation) et annexe 2 (conditions d'essai et d'agrément - Articles 1.01 et 3.03 – modification de la tension nominale) par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 16**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

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

sur la proposition de son comité du règlement de police,

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

adopte les amendements annexés à la présente résolution relatifs aux articles 2 et 8 des prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navigation du Rhin, ainsi qu'à l'annexe 2 à ces prescriptions (articles 1.01 et 3.03 : conditions d'essai et d'agrément des fanaux de signalisation).

Ces amendements seront en vigueur du 1<sup>er</sup> octobre 2004 au 30 septembre 2007.

#### **Annexe au protocole 15**

1) *L'article 2, chiffre 7, est applicable dans la teneur ci-après :*

- "7. a) Le terme "feu scintillant" désigne un feu rythmé de 40 à 60 périodes de lumière par minute.
- b) Le terme "feu scintillant rapide" désigne un feu rythmé de 100 à 120 périodes de lumière par minute.

Un feu scintillant produit une succession régulière de périodes de lumière par unité de temps."

2) L'article 8 est applicable dans la teneur ci-après :

**"Article 8**

*Intensité lumineuse et portée des feux de signalisation*

Le tableau ci-dessous comprend les limites admises de  $I_O$ ,  $I_B$  et  $t$  suivant la nature des feux de signalisation pour une utilisation de jour et de nuit, étant entendu que les valeurs indiquées s'appliquent au flux lumineux émis par le fanal.

$I_O$  et  $I_B$  sont données en cd et  $t$  en km.

**Valeurs limites**

Nature des feux de signalisation		Couleur des feux de signalisation							
		blanc		vert/rouge		jaune		bleu	
		min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Ordinaire	$I_O$	2,7	10,0	1,2	4,7	1,1	3,2	0,9	2,7
	$I_B$	2,0	7,5	0,9	3,5	0,8	2,4	0,7	2,0
	$t$	2,3	3,7	1,7	2,8	1,6	2,5	1,5	2,3
Clair	$I_O$	12,0	33,0	6,7	27,0	4,8	20,0	6,7	27,0
	$I_B$	9,0	25,0	5,0	20,0	3,6	15,0	5,0	20,0
	$t$	3,9	5,3	3,2	5,0	2,9	4,6	3,2	5,0
Puissant	$I_O$	47,0	133,0	-	-	47,0	133,0	-	-
	$I_B$	35,0	100,0	-	-	35,0	100,0	-	-
	$t$	5,9	8,0	-	-	5,9	8,0	-	-

Pour l'utilisation diurne des feux scintillants jaunes s'applique toutefois au minimum une intensité lumineuse  $I_O$  de 900 cd."

3) L'annexe 2 ad article 11 est applicable dans la teneur ci-après :

a) L'article 1.01 est applicable dans la teneur ci-après :

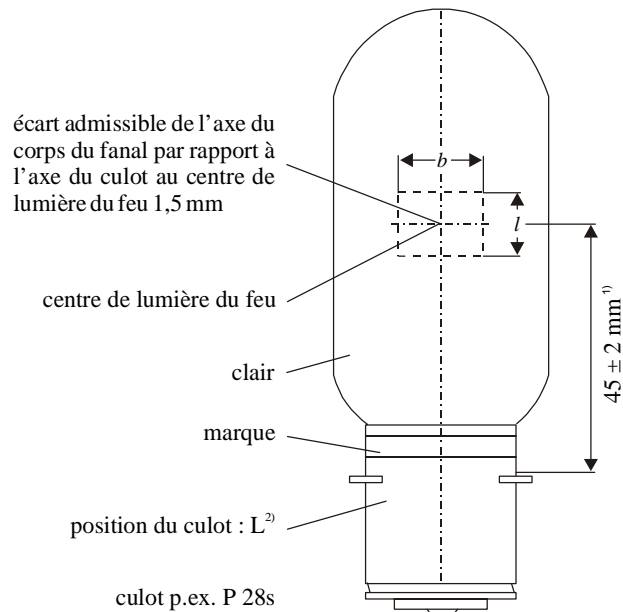
**"Article 1.01**

*Tensions nominales*

Les tensions nominales des fanaux de signalisation pour la navigation rhénane sont les tensions de 230 V, de 115 V, de 110 V, de 24 V et de 12 V. Les appareils d'une tension de 24 V seront utilisés de préférence."

b) L'article 3.03, chiffre 8, lettre a, est applicable dans la teneur ci-après :

"a) Lampes à incandescence pour les tensions nominales de 230 V, 115 V, 110 V et 24 V



Tension nominale	Puissance nominale	Puissance maximale absorbée <sup>3)</sup>	Durée de vie nominale	Valeurs mesurées à l'essai <sup>3)</sup>		Corps du fanal	
				Intensité lumineuse horizontale <sup>4)</sup>	Température de couleur	b	l
V	W	W	h	cd	K	mm	mm
24	40	43	1000	45	2360	$0,72 \begin{smallmatrix} +0,1 \\ 0 \end{smallmatrix}$	$13,5 \begin{smallmatrix} +1,35 \\ 0 \end{smallmatrix}$
110 ou 115	60	69		à	à	$15,0 \begin{smallmatrix} +2,5 \\ 0 \end{smallmatrix}$	$11,5 \begin{smallmatrix} +1,5 \\ 0 \end{smallmatrix}$
230	65	69		65	2856	$15,0 \begin{smallmatrix} +2,5 \\ 0 \end{smallmatrix}$	$11,5 \begin{smallmatrix} +1,5 \\ 0 \end{smallmatrix}$

*Remarques :*

- 1) Tolérance relative à l'écart par rapport au centre de lumière du feu pour la lampe de 24 V/40 W :  $\pm 1,5 \text{ mm}$ .
- 2) L : La languette large du culot P 28s est à gauche lorsque la lampe est debout, vue contre la direction d'émission.
- 3) Avant la mesure des valeurs de début de l'essai, les lampes doivent préalablement avoir été en service durant 60 minutes en position de leur utilisation.
- 4) Ces limites doivent être respectées dans le domaine d'émission s'étendant à  $\pm 10^\circ$  de part et d'autre de l'horizontale passant par le point médian du corps du fanal, la lampe tournant de  $360^\circ$  autour de son axe."

## **PROTOCOLE 16**

### **Priorité de passage aux écluses**

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 17**

### **Standardisation des avis à la batellerie (2001-II-19)**

1. Au cours des dernières années, de nombreux Etats ont mis en place des sites internet comportant des avis à la batellerie. La plupart des services actuellement disponibles fournissent des informations dans la langue nationale. Etant donné que de nombreuses informations concernent la sécurité ou revêtent une grande importance pour la planification du voyage, la disponibilité dans toutes les langues de l'ensemble des informations relatives aux voies navigables européennes contribuerait à l'amélioration de la sécurité et de la compétitivité de la navigation intérieure.
2. La standardisation des avis à la batellerie doit
  - permettre d'assurer la traduction automatique des principales indications contenues dans les informations dans toutes les langues des Etats participants,
  - mettre à disposition une structure harmonisée des données dans tous les Etats participants, afin de faciliter l'intégration des informations dans les systèmes de planification des voyages,
  - mettre à disposition un standard pour les informations relatives aux hauteurs d'eau,
  - assurer la compatibilité avec le système ECDIS intérieur afin de faciliter l'intégration dans ledit système des avis à la batellerie,
  - faciliter l'échange de donnée entre les différents Etats.
3. Il ne sera pas possible de standardiser toutes les indications contenues dans les informations. Certaines indications seront fournies sous forme de "texte libre", sans traduction automatique. La partie standardisée devrait couvrir toutes les informations
  - importantes pour la sécurité de la navigation intérieure
  - nécessaires à la planification du voyageLes informations complémentaires peuvent être communiquées sous la forme de textes non-standardisés.
4. Les informations relatives aux hauteurs d'eau sont importantes à la fois pour la planification du voyage et pour la sécurité. Il n'existe pas actuellement de standard pour référencer les informations relatives aux hauteurs d'eau. Le standard comporte une liste des échelles importantes pour la navigation intérieure ainsi que de leur valeur zéro. Comme dans le passé, les indications relatives aux hauteurs d'eau contenues dans les informations pourront être basées sur la valeur zéro des échelles et le logiciel à bord pourra calculer la hauteur absolue en se basant sur les données de référence du standard.
5. Lorsque les autorités compétentes publient des avis à la batellerie destinés à la navigation intérieure de leur propre pays qui doivent pouvoir être lus par des usagers parlant une autre langue, lesdits avis doivent être publiés sur internet conformément à ce standard et dans le format international de données exigé.
6. Les avis visés par ce standard peuvent par exemple être publiés également par les moyens suivants :
  - Services WAP,
  - Services de courrier électronique.

7. Afin de rendre plus utile le standard et d'assurer une information plus étendue de la navigation intérieure, l'échange de données entre les autorités paraît recommandé. Toutes les autorités qui utilisent ce standard peuvent intégrer dans leurs propres services les informations provenant d'autres autorités et Etats. Les parties concernées par les échanges de données (autorités) peuvent convenir directement entre-elles d'une procédure à retenir pour la communication d'informations en utilisant des méthodes de diffusion et de réception.
8. Les mises à jour du présent standard, y compris les nouveaux codes standardisés et les langues supplémentaires sont communiquées à la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin par toutes les autorités concernées et sont publiées sur le site internet de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ([www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)).

### **Résolution**

La Commission Centrale,

dans le but de promouvoir l'utilisation dans les meilleurs délais de systèmes d'information modernes à bord de bateaux de navigation intérieure et notamment la diffusion d'avis à la batellerie par le biais de ces systèmes d'information,

constatant que la diffusion d'avis à la batellerie au-delà des frontières nationales et linguistiques contribue à augmenter la rentabilité et la sécurité des transports par bateau de navigation intérieure,

consciente de la nécessité d'une standardisation pour assurer la diffusion efficace et sûre des avis à la batellerie au moyen de ces systèmes d'information,

adopte le texte du standard Avis à la batellerie annexé à la présente résolution en langue allemande, française, néerlandaise et anglaise ; la version anglaise du standard fait foi en cas d'incertitudes relatives aux définitions ou à la signification des termes utilisés.

invite ses Etats membres et tous les autres Etats européens possédant une navigation intérieure à recommander aux autorités compétentes et autres parties concernées d'échanger les avis à la batellerie conformément à ce standard,

charge son comité du règlement de police d'assurer l'évolution du standard en procédant à sa propre initiative aux mises à jour appelées notamment par l'évolution de la technique ; le groupe de travail RIS doit élaborer des propositions à cet effet en coopération avec le groupe européen d'experts "Notices to Skippers",

charge son comité du règlement de police de faire préparer par le groupe de travail RIS et le groupe de travail du règlement de police les modifications qui devront éventuellement être apportées aux prescriptions en vigueur, par exemple dans le règlement de police pour la navigation du Rhin,

autorise le groupe de travail RIS à adopter et publier, à sa propre initiative et suivant une procédure qu'il définira, les modifications des tableaux de référence du standard.

#### **Annexe : Standard avis à la batellerie**

L'annexe fait l'objet d'une publication séparée.

#### **CC/R (04) 1 – Final Addendum 2**

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

**PROTOCOLE 18**

**Règlement de visite – Prorogation des prescriptions de caractère temporaire  
(Articles 1.01, 5.02, 5.06, 22bis.05)**

**Résolution**

La Commission Centrale, en application de l'article 1.06 du règlement de visite des bateaux du Rhin, proroge les prescriptions de caractère temporaire suivantes :

- a) Article 1.01, chiffre 83 – Première cote  
(adoptée par la résolution 2001-II-21)
- b) Article 05.02 ch. 1 – Essais de navigation  
(adopté par la résolution 2000-III-21)
- c) Article 5.06, titre - Vitesse (en marche avant)  
(adopté par la résolution 2000-III-21)
- d) Article 5.06, chiffre 3 – Vitesse supérieure à 40 km/h  
(adopté par la résolution 2000-III-21)
- e) Article 22bis.05 – Exigences supplémentaires  
(adoptée par la résolution 2001-I-18)
- f) Article 22bis.05, lettre a, alinéa 1 – Propulsion à plusieurs hélices  
(adoptée par la résolution 2001-II-21)
- g) Article 22bis05, chiffre 2 – Bâtiments d'une longueur supérieure à 110 en amont de Mannheim (uniquement version française)  
(adoptée par la résolution 2001-II-21)
- h) Article 22bis.05, chiffre 3 – Exigences applicables aux bateaux à passagers d'une longueur supérieure à 110 en amont de Mannheim  
(adoptée par la résolution 2001-II-21).

Ces prescriptions seront en vigueur du 1<sup>er</sup> octobre 2004 au 30 septembre 2007.



## PROTOCOLE 19

### Amendements au règlement de visite par des prescriptions de caractère temporaire (articles 24.02 et 24.03)

#### Résolution

La Commission Centrale,

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

sur la proposition de son comité du règlement de visite,

conformément à l'article 1.06 du règlement de visite des bateaux du Rhin,

adopte les amendements aux articles 24.02 et 24.03 annexés à la présente résolution.

Ces amendements seront en vigueur du 1<sup>er</sup> octobre 2004 au 30 septembre 2007.

#### Annexe au protocole 19

1. Dans le tableau relatif à l'article 24.02, chiffre 2, les indications relatives à l'article 8.05, chiffre 6 sont applicables dans la teneur ci-après :

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

2. Dans le tableau relatif à l'article 24.03, chiffre 1, les indications relatives à l'article 15.02, chiffre 2 sont applicables dans la teneur ci-après :

"15.02 ch. 2	Fenêtres étanches à l'eau	R.T."
--------------	---------------------------	-------

3. Dans le tableau relatif à l'article 24.03, chiffre 1, les indications relatives à l'article 15.03, chiffres 2 à 8 sont applicables dans la teneur ci-après :

"15.03 ch. 2 à 8	Ligne de surimmersion en l'absence de pont de cloisonnement	R.T."
---------------------	--	-------

## PROTOCOLE 20

### Sécurité de la navigation à passagers

#### Résolution

La Commission Centrale,

constatant

- que les exigences actuelles du règlement de visite des bateaux du Rhin applicables aux bateaux à passagers ne tient pas suffisamment compte de l'état de la technique,
- que les exigences réglementaires actuelles de la navigation rhénane relatives à la sécurité d'exploitation des bateaux à passagers, notamment dans les domaines du personnel de sécurité nécessaire et de sa qualification, ne correspondent plus aux normes appliquées généralement dans des situations comparables,

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

après un échange de vues approfondi avec les associations internationales de la profession de la navigation et de l'industrie de construction navale, avec les sociétés de classification agréées et dans le cadre de la Communauté européenne,

dans le but d'assurer un niveau de sécurité approprié aux passagers en navigation rhénane,

après avoir pris acte

- que le comité du règlement de visite a préparé un projet de chapitre 15 révisé – dispositions spéciales pour les bateaux à passagers – du règlement de visite des bateaux du Rhin et
- que le comité des questions sociales, de travail et formation professionnelle a préparé un projet de règlement relatif au personnel de sécurité en navigation à passagers,

charge son comité du règlement de visite de procéder à l'examen final de la proposition de modification du règlement de visite des bateaux du Rhin en ce qui concerne l'explication des exigences relatives à la sécurité des personnes de mobilité réduite, les allègements pour certains bateaux à passagers visés à l'article 15.15 du projet, les prescriptions transitoires les versions néerlandaise et française ainsi que les remarques du groupe d'experts conjoint avec la Communauté Européenne et de lui présenter une proposition définitive au cours de sa session plénière d'automne 2004,

charge son comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle de procéder à l'examen final du projet de règlement relatif au personnel de sécurité en navigation à passagers afin d'assurer sa concordance avec les amendements au règlement de visite des bateaux du Rhin qui sont proposés et de lui présenter une version définitive au cours de sa session plénière d'automne 2004,

charge ses comités compétents de proposer aussi ultérieurement des mesures permettant de renoncer à certains équipements techniques présents à bord de bateaux en tenant compte de procédures organisationnelles ou de conditions régionales favorables et de proposer l'incorporation de ces mesures aux règlements de la Commission Centrale,

invite les associations internationales de la profession de la navigation à lui soumettre des propositions concrètes pour de telles mesures.

## **PROTOCOLE 21**

### **Amendements à l'ADNR**

#### **Résolution**

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,

modifie les références figurant à la résolution 2001-II-27 (I) conformément à l'annexe 1 à la présente résolution,

adopte les amendements à l'ADNR figurant à l'annexe 2 à la présente résolution.

Ces amendements entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2005.

Toutefois, les dispositions concernant la sûreté (1.10 ainsi que les amendements de conséquence 1.3.1, dernière phrase et 8.1.2.1 I)) seront adoptées définitivement lors de la session d'automne 2004. Le comité des matières dangereuses est chargé de préparer les adaptations éventuellement nécessaires de ces dispositions aux circonstances de la navigation rhénane et intérieure compte tenu également des réflexions du groupe de travail ad hoc "Sûreté du transport fluvial face aux actes terroristes".

#### **Annexe 1 au protocole 21**

Dans la résolution 2001-II-27 (I), remplacer "7.2.4.11" par "7.2.4.11 (cahier de chargement)" et "8.1.2.3 a) et h)" par : "8.1.2.3 a) et j)".

#### **Annexe 2 au protocole 21 – Amendements à l'ADNR**

Ces amendements font l'objet d'une publication séparée.

#### **CC/R (04) 1 – Final Addendum 3**

## PROTOCOLE 22

### ADNR – Procédure relative à l'admission au transport en bateau-citernes de matières dangereuses qui ne figurent pas encore dans la liste du 3.2, tableau C de l'ADNR

#### Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition de son comité des matières dangereuses,

adopte les amendements ci-annexés à la procédure, adoptée par la résolution 2001-II-27(II) et 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,

invite les Etats riverains du Rhin et la Belgique à rendre applicables ces amendements à partir du 1er janvier 2005.

#### Annexe au protocole 22

La procédure adoptée par la résolution 2001-II-27 (II) est modifiée comme suit :

A l'annexe 2.1, point 3 – Caractéristiques techniques de sécurité, ajouter à la fin la question suivante numérotée 3.11 :

"3.11 La matière réagit-elle dangereusement lors du réchauffage?

- oui
- non"

A l'annexe 2.2 – Critères de classification des matières,

lettre B – colonne 9 : détermination de l'état de la citerne à cargaison modifier comme suit le point (2) :

"(2) Possibilité de chauffage de la cargaison

Une possibilité de chauffage de la cargaison à bord est exigée

- lorsque le point de fusion de la matière à transporter est supérieur ou égal à + 15 °C ou
- lorsque le point de fusion de la matière à transporter est supérieur à 0 °C et inférieur à + 15 °C et que la température extérieure est au plus 4 K au-dessus du point de fusion. Dans la colonne 20 sera mentionnée l'observation n° 6 avec la température résultant de : point de fusion + 4 K."

Ajouter le nouveau point (4) suivant :

"(4) Installation de chauffage de la cargaison à bord

Une installation de chauffage de la cargaison à bord est exigée

- pour les matières qui ne doivent pas se solidifier car des réactions dangereuses ne sont pas à exclure lors du réchauffage et
- pour les matières dont la température doit être maintenue avec garantie à au moins 15 K au-dessous du point d'éclair."

A la lettre L, colonne 20 : détermination des exigences supplémentaires et observations :

Modifier comme suit la directive relative à l'observation n° 7 :

"Observation 7 : L'observation 7 doit être mentionnée dans la colonne 20 pour les matières dont le point de fusion est égal ou supérieur à + 15 °C."

Ajouter les nouvelles directives suivantes :

- "Observation 35 : L'observation 35 doit être mentionnée dans la colonne 20 pour les matières pour lesquelles l'installation de réfrigération ne doit pas être à système direct.
- Observation 36 : L'observation 36 doit être mentionnée dans la colonne 20 pour les matières pour lesquelles l'installation de réfrigération doit être à système indirect.
- Observation 37 : L'observation 37 doit être mentionnée dans la colonne 20 pour les matières pour lesquelles le système de stockage de la cargaison doit pouvoir résister à la pleine pression de vapeur de la cargaison aux limites supérieures des températures ambiantes de calcul quel que soit le système adopté pour traiter le gaz d'évaporation.
- Observation 38 : L'observation 38 doit être mentionnée dans la colonne 20 pour les mélanges dont le début de la fusion selon la norme ASTM D 86-01 est supérieur à 60 °C."

## **PROTOCOLE 23**

### **ADNR - Attestations autrichiennes et tchèques d'experts**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

sur la proposition de son comité des matières dangereuses,

conformément au 8.2.1.2 de l'ADNR,

reconnaît comme équivalentes aux attestations d'experts délivrées conformément à l'ADNR, les attestations d'experts ADN délivrées par l'autorité compétente autrichienne et les attestations d'experts ADNR délivrées par l'autorité compétente tchèque.

Cette reconnaissance d'équivalence est prononcée :

- après vérification, par le Secrétariat de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, de l'identité entre les prescriptions pertinentes autrichiennes et tchèques avec celles de l'ADNR et des Etats Membres de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ;
- après constatation de la réciprocité, c'est-à-dire que les attestations ADNR sont reconnues en Autriche et en République tchèque.

Les modèles des attestations autrichienne et tchèque seront annexés au présent protocole.

## PROTOCOLE 24

### Evolution des niveaux d'eau dans le secteur des écluses d'Iffezheim et à l'aval de celles-ci

- Mouillage sur le busc aval des écluses d'Iffezheim
- Plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim

### 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/Neuburgweier à une profondeur du chenal de 2,10 m sous l'EE,

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/Neuburgweier, 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,

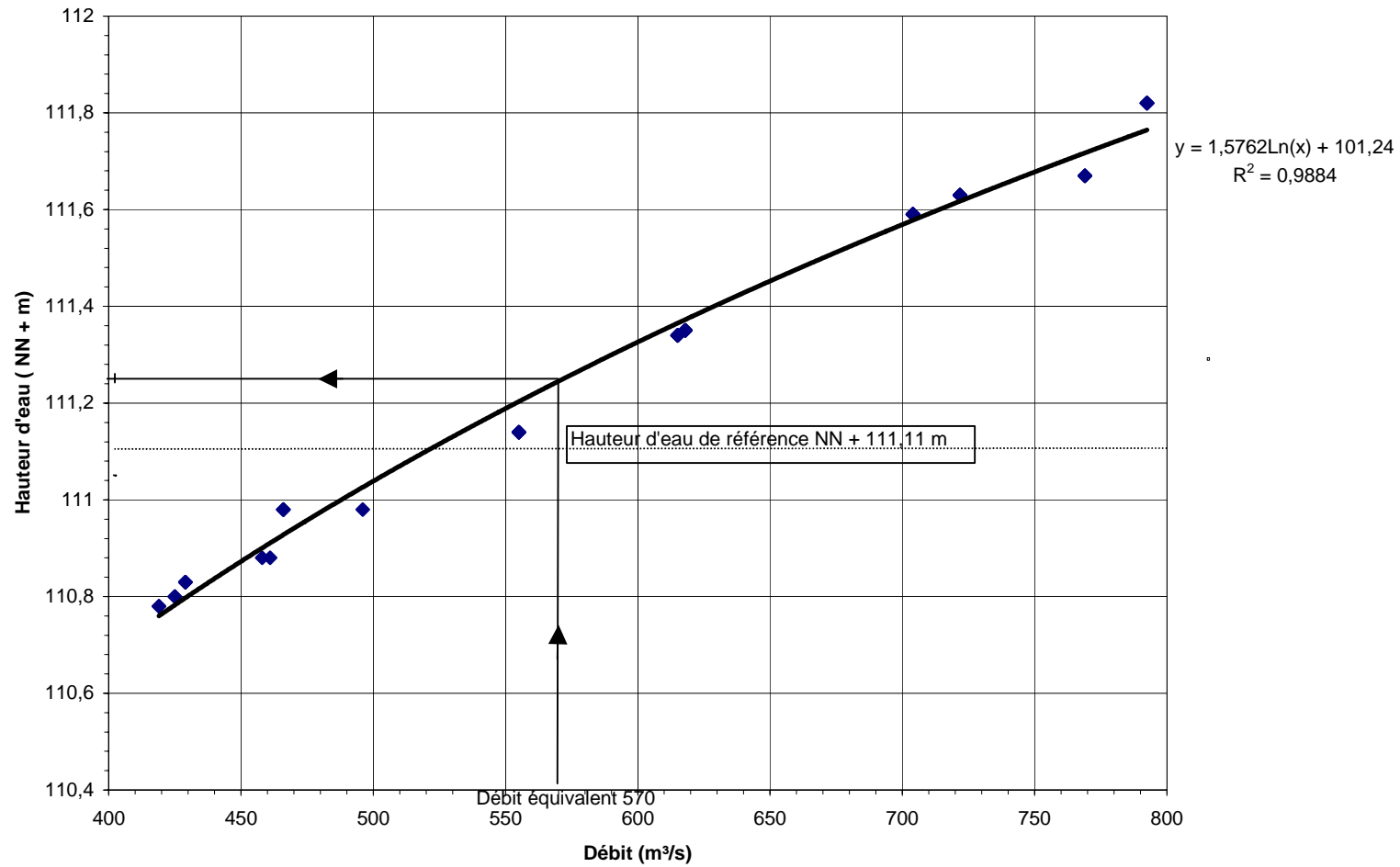
prend acte des informations données par le Président de son comité technique permanent et notamment des faits suivants :

- Au cours de l'été 2003 a été atteint pour la première fois depuis sept ans les débits correspondant au débit d'étiage équivalent à l'échelle de référence d'Iffezheim (Cf. illustration 1). Ceci a permis de vérifier en situation réelle les critères fixés par la Convention modifiant et complétant la convention additionnelle (du 16.7.1975) et par l'accord franco-allemand (du 4.7.1969). L'illustration 1 montre que la hauteur d'eau de référence de NN + 111,11 m est dépassée. Le respect des conditions fixées par la convention pour un débit de 570 m<sup>3</sup>/s a été prouvé.
- 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 est ainsi respecté ;
- Une profondeur de chenal de 2,10 m à l'EE a été mise à disposition à val de l'écluse d'Iffezheim. Le critère fixé par la résolution 1984-I-29 a été respecté.

### Annexe

Annexe au protocole 24

Hauteurs du plan d'eau à l'échelle de référence d'Iffezheim (p.k. 336,201)  
dans la zone des débits équivalents 2003.



## PROTOCOLE 25

### Construction d'un pont pour piétons et cyclistes franchissant le Rhin à Weil (p.k. 170,18)

#### Résolution

La Commission Centrale,

ayant pris connaissance du rapport de son comité technique permanent,

soulignant que le fonctionnement de la centrale de secteur de Bâle ainsi que des antennes fixes qui en relèvent ne doit pas subir de gêne,

tenant compte du fait que la ville de Weil s'est déclarée prête, si nécessaire, à installer sur le bâtiment industriel voisin les antennes radar appartenant à la centrale de secteur et à mettre en place des installations de vidéo-surveillance des sections du plan d'eau qui ne seront plus visibles,

approuve conformément aux accords existants la construction d'un nouveau pont pour piétons et cyclistes franchissant le Rhin à Weil.

Le rapport du comité technique permanent est annexé à la présente résolution.

#### Annexe au protocole 25

##### Rapport du comité technique permanent relatif à la construction d'un nouveau pont pour piétons et cyclistes franchissant le Rhin à Weil

1. Configuration du pont :  
La structure porteuse est constituée par un pont en arc d'une portée d'environ 230 m. L'arc s'étendra sur environ 200 m au-dessus du tablier et environ 15 m sous le tablier à proximité des rives. Le surbaissement est de 22 m, soit L/10,45 pour la totalité de l'arc.
2. Localité la plus proche :  
Weil am Rhein (D), Huningue (FR), Bâle (CH)
3. Point kilométrique : 170,18
4. Nature des travaux :  
Construction d'un pont pour piétons et cyclistes sur le Rhin
5. Largeur des eaux : 155 m
6. Largeur du chenal navigable : 88 m

#### A. Description générale

7. Nombre de piles dans le fleuve: 2 (très proches des rives)
8. Nombre de piles dans le chenal ou les eaux navigables : aucune
9. Largeur de la superstructure au milieu du chenal : 8 m
10. Distance du pont le plus proche :  
*Palmrainbrücke* (en aval), env. 1095 m



**B. Tirant d'air pour la navigation**

11. Point culminant de la clé de voûte :  
Arête inférieure de la superstructure = 253,73 m NN au milieu du pont
12. PHEN = 244,65 m NN
13. Tirant d'air minimum de la passe : 7,80 m
14. Largeur de la passe pour le tirant d'air de 7,80 m : 155 m

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

15. Etudes d'experts, administrations ou instituts :  
Un avis favorable a été donné par le service des techniques de transport de l'administration de l'eau et de la navigation.
16. Mesures pour éviter les perturbations et cibles fantômes : Inutiles
17. Type de pont : pont en arc
18. Matériau utilisé pour la construction : acier

**D. Signalisation pour la navigation**

19. Signalisation visée à l'annexe 7 du RPNR pour la navigation vers l'amont et vers l'aval  
Panneau A.10 visé à l'annexe 7 du RPNR vers l'amont et vers l'aval

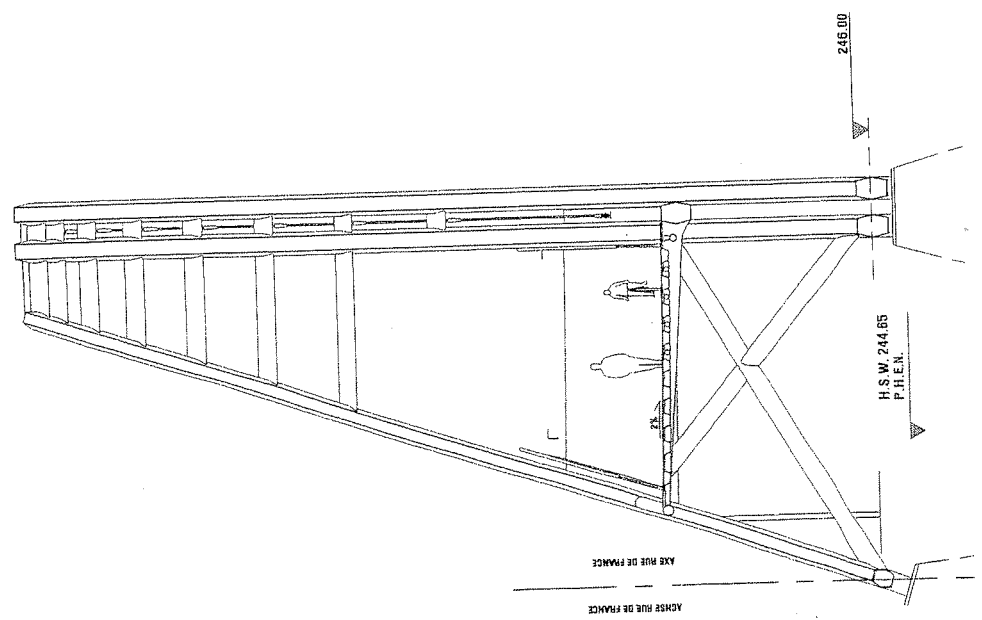
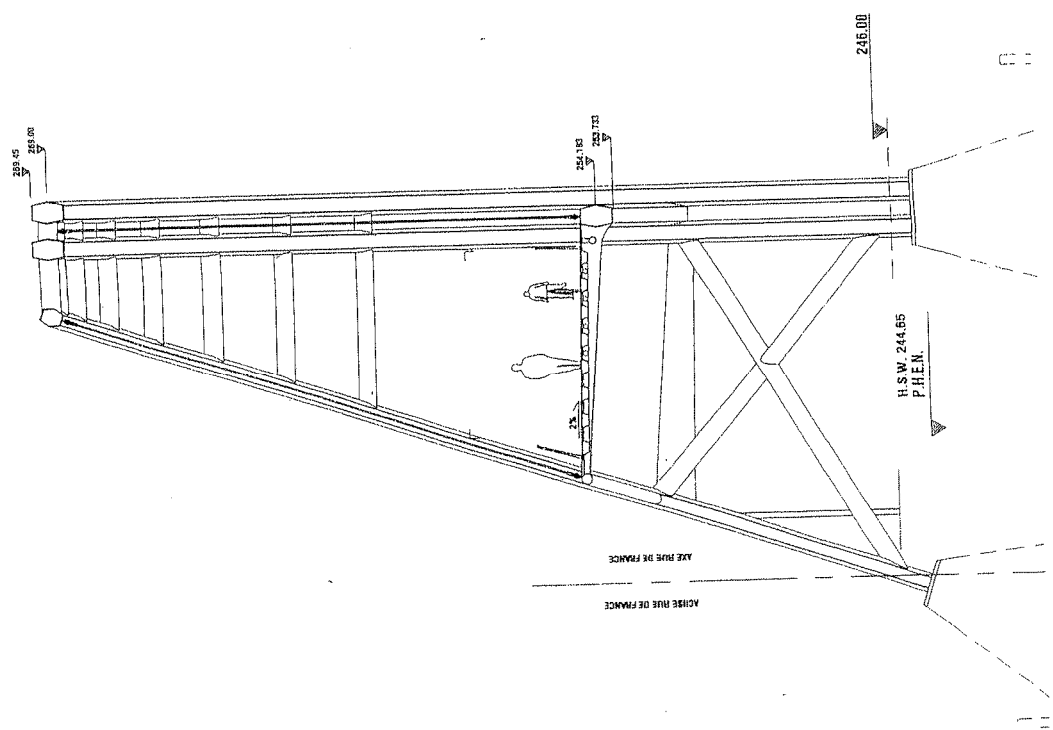
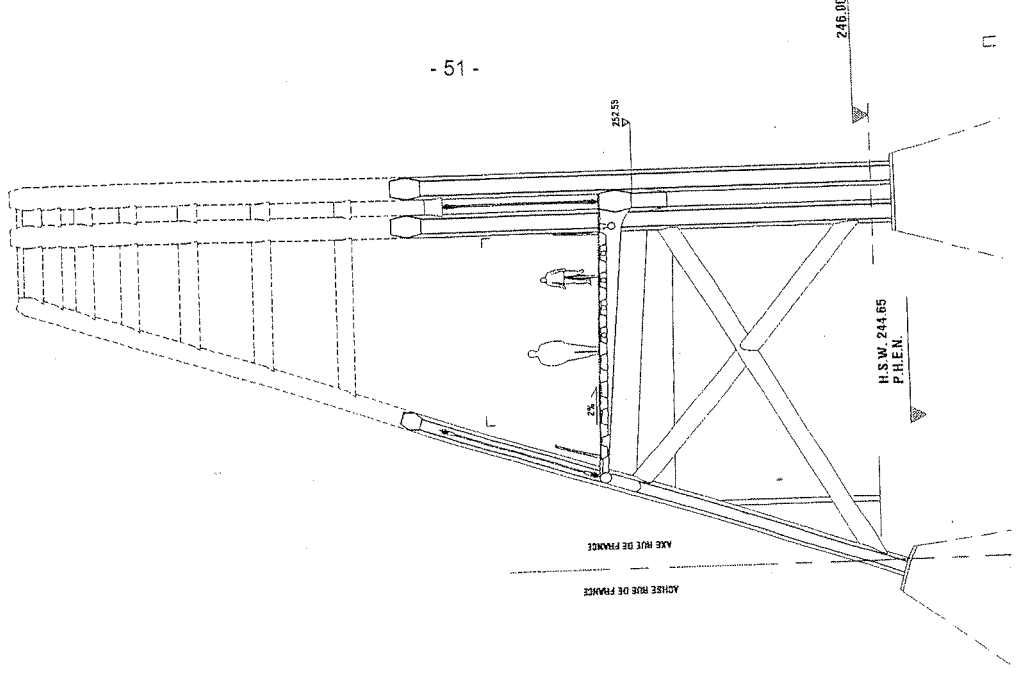
**E. Informations relatives au déroulement des travaux**

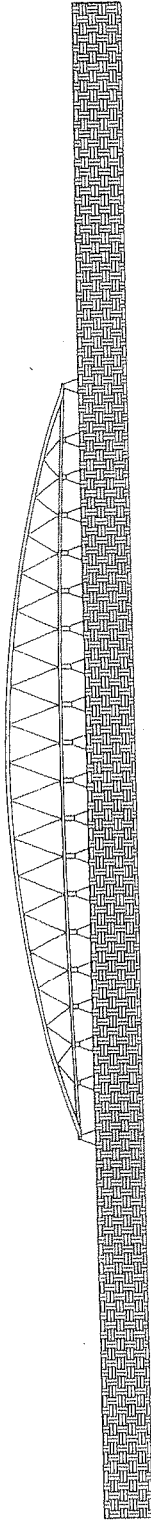
20. Mode de construction :  
L'assise à la naissance de l'arc sera réalisée partir de pontons ou de petits ponts auxiliaires.  
La structure en acier des zones de naissance en triangle sera montée au moyen de grues flottantes depuis le fleuve ou de grues terrestres depuis la rive.  
Le prémontage de l'élément central sera assuré simultanément à l'endroit approprié (arc, suspente, superstructure). Cette partie centrale d'une longueur d'environ 200 m et d'un poids d'environ 1000 tonnes sera ensuite amenée par l'eau et levée.
21. Limitation du tirant d'air et durée de la restriction :  
  
Pas de restrictions durant le prémontage
22. Durée de l'interruption de la navigation :  
Interruption totale de la navigation durant la phase d'approche et de levage de la partie centrale : env. 1 journée

**Appendices :**

Plan: projection en élévation, vue sud, Echelle 1:500, 19.2.2004  
Plan: sections, Echelle 1:100, 19.2.2004  
Plan de montage - Schéma A4



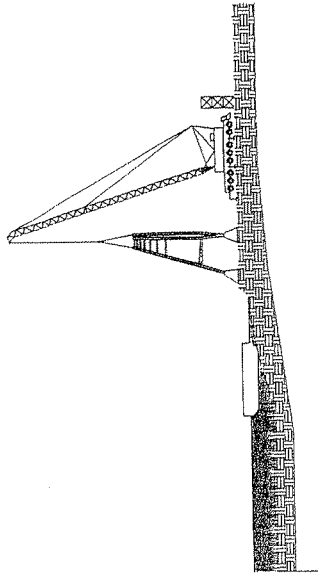




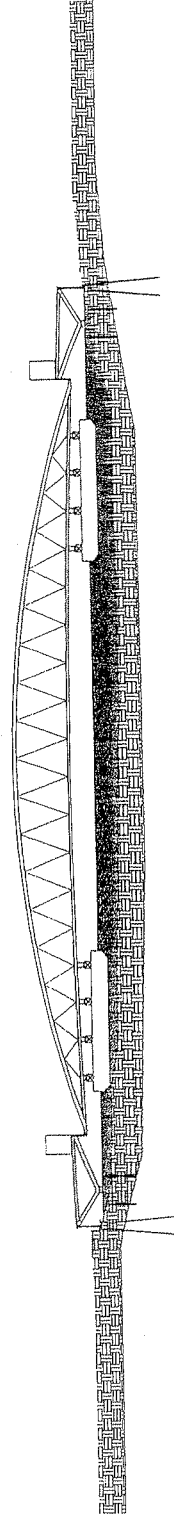
1



2



3



4

# MONTAGEFOLGE

## PROTOCOLE 26

### Construction d'un nouveau pont routier sur le Rhin à Wesel (p.k. 813,89)

#### Résolution

La Commission Centrale,

ayant pris connaissance du rapport de son comité technique permanent,

constate que la construction d'un nouveau pont routier et la démolition du pont routier existant sur le Rhin à Wesel-Büderich dans le prolongement de la B58 ne soulève pas d'objection du point de vue de la navigation rhénane.

Le rapport du comité technique permanent est annexé à la présente résolution.

#### Annexe au protocole 26

#### Rapport du comité technique permanent relatif à la construction d'un nouveau pont routier et à la démolition du pont routier existant sur le Rhin à Wesel-Büderich dans le prolongement de la B 58

1. Nature du pont :
  - pont haubané, conformément à la décision du Ministère fédéral du transport, de la construction et du logement rendue le 13 juillet 2000, Gz.: S 21/40.25.78.1058/24 NW 2000
2. Localité / ville la plus proche
  - Wesel
3. P.k.
  - env. 813,89
4. Nature des travaux
  - nouvelle construction après démolition du pont routier Wesel-Büderich existant dans le prolongement de la B 58
5. Largeur du fleuve
  - 300 m en période de moyennes eaux
6. Largeur du chenal
  - 150 m
- A. Description générale**
7. Nombre des piles sur le fleuve :
  - sept, toutes situées dans le franc-bord de la section de débit du Rhin
8. Nombre de piles dans le chenal navigable / les eaux navigables
  - 0, car absence de piles dans les eaux navigables largeur supportée 340 m
9. Largeur de la superstructure au milieu du chenal navigable
  - 33,50 m
10. Distance de l'ouvrage le plus proche vers l'amont
  - 10 m jusqu'à l'ancien ouvrage, en attendant sa prochaine démolition

## **B. Gabarit de l'espace libre**

- a) Ponts avec arête inférieure rectiligne / hauteur des passes
  - 11a. Point le plus bas de la superstructure (NN + m :
    - PHEN II + 9,16 m = 21,84 m + 9,16 m = NN + 31,00 m
  - 12a. PHEN (NN + m)
    - PHEN I = NN + m 19,94 m; PHEN II = NN + 21,84 m
  - 13a. Tirant d'air
    - 9,16 m
  - 14a. Largeur minimum disponible en permanence à cette hauteur
    - 300 m
- b) Pont en arc
  - néant

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

- 15. Appréciation par des experts / autorités / instituts  
Dans le cadre de la préparation des documents relatifs à l'exécution des travaux a été prévue une expertise technique pour les radars qui sera fournie par le service spécialisé en techniques de transport de l'administration de l'eau et de la navigation (anciennement Institut pour la signalisation maritime) à Coblenz. Un premier examen a permis de conclure à l'absence de perturbations par des faux échos.
- 16. Mesures destinées à éviter les perturbations par des faux échos
  - Aucune perturbation par des faux échos n'est prévue
- 17. Configuration du pont
  - Pont haubané, avec un tablier en acier dans le secteur du fleuve et une superstructure en béton précontraint. Les deux systèmes longitudinaux sont reliés entre-eux selon le principe de la rigidité flexionnelle sur un pylône en Y réalisé en béton armé. Une seule nappe de haubans est prévue. La superstructure de la voie de circulation se composera de caissons multicellulaires rigides à la torsion.
- 18. Matériel de construction prévu
  - Béton armé et béton précontraint

## **D. Panneaux de signalisation pour la navigation**

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

## **E. Informations relatives au déroulement des travaux**

- 20. Type de montage
  - La réalisation du pylône sera assurée au moyen d'un coffrage grim pant, la réalisation de la superstructure dans le champ du fleuve sera assurée par encorbellements successifs, en partie avec un support auxiliaire. Les ponts à terre seront réalisés au moyen d'un cintre de charpente appuyé au sol. Le début des travaux est fixé à fin 2004, l'achèvement des travaux est prévu fin 2008.
- 21. Restriction du gabarit de l'espace libre et durée de la restriction
  - non prévue
- 22. Durée prévue des interruptions de la navigation (totales / partielles)
  - Il est inscrit au projet de planification que la construction du nouveau pont et la suppression de l'ancien pont devront être assurées sans interruption totale de la navigation.

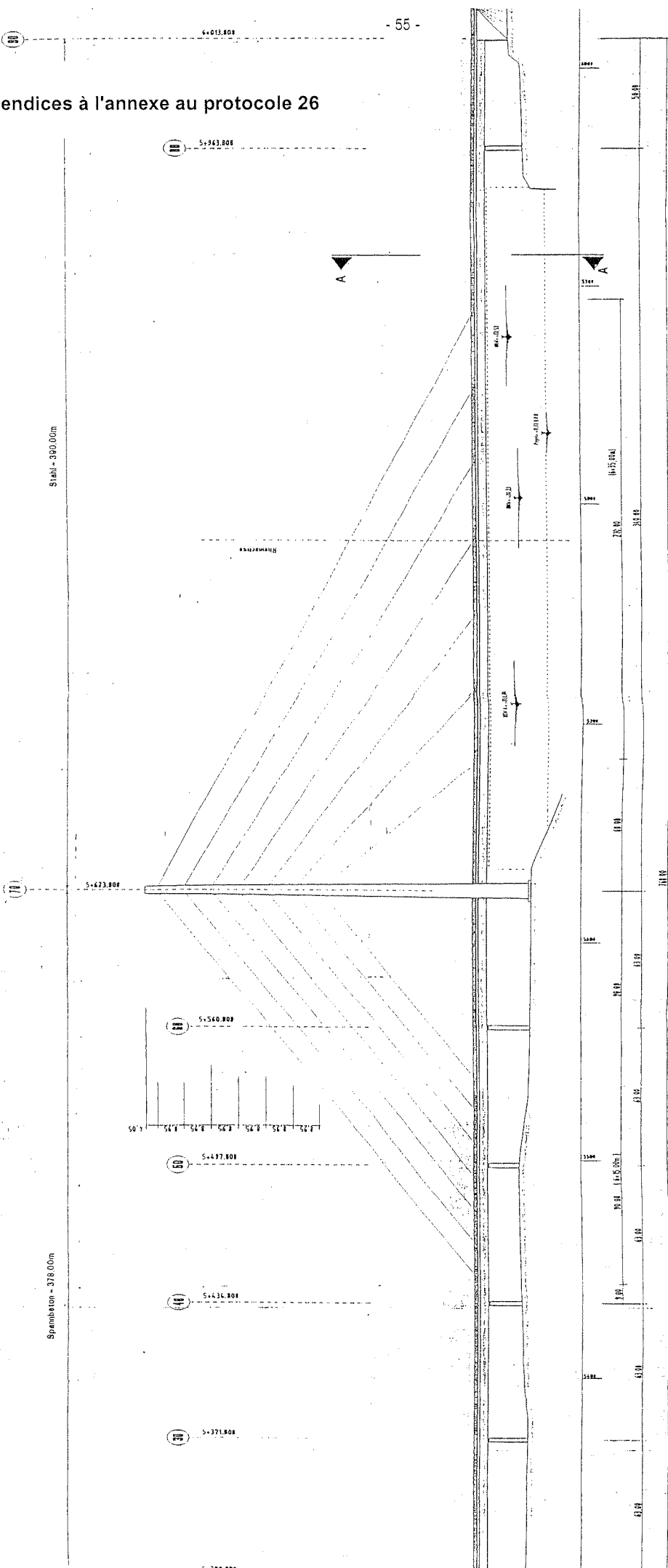
## **Appendices :**

Plan : face

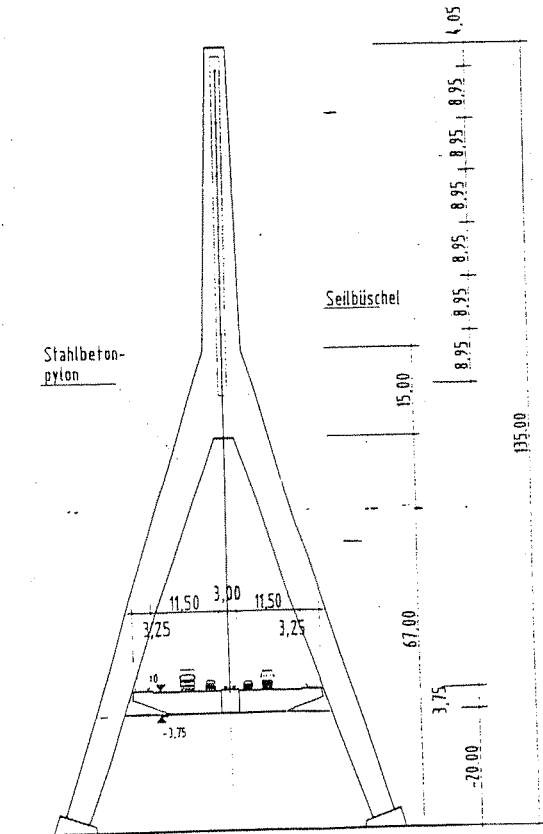
Plan : section

# Appendices à l'annexe au protocole 26

## Ansicht Rheinbrücke Wesel, Var. 7 Schrägseilbühelbrücke, Bauhöhe: 3.75m (Stahlbeton Pylon)



# Querschnitt A - A



<b>Entwurfsbearbeitung</b> Schädler-Plan Ingenieurbüro für Bau- und Verkehrswesen (Logo)		Datum: 05.10.88 Uforder: L100 Projekt: 05.10.88 L100
<b>LANDSCHAFTSVERBAND RHEINLAND</b> <b>RHEINISCHES STRASSENBAUAMT WESEL</b>		Reg. Nr.: 18/00/1988
Straßennr. 10 <b>B 58n</b>	Straßennr. 7116-7 B 58n	Anlage 10.8 Blatt 7116-7
<b>B 58n - Umgehung Wesel/Büderich</b> <b>Abschnitt Rheinquerung</b>		Blatt 10.8 Blatt 7116-7
<b>Rheinbrücke Wesel</b> Var. 7 Schrägseilbüschelbrücke (Betonpylon)		Maßstab: 1:1000
Auftraggeber: Wesel, den Der Direktor des Landschaftsverbandes Rheinland im Auftrag		
Grundbesitz:		Erbauungsjahr:
ASBA Wesel - Messungsstelle -	Aufnahme: Feldvergleich letzter Stand von	Erbauungsjahr:



## **PROTOCOLE 27**

### **Navigation de grandes barges de poussage sur le Rhin**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

prenant acte du rapport des présidents de son comité technique permanent, de son comité du règlement de police et de son comité du règlement de visite concernant les propositions de la profession de la navigation relatives à la navigation sur le Rhin de convois poussés composés de quatre grandes barges,

sous réserve d'un résultat favorable de l'étude en cours portant sur une éventuelle érosion supplémentaire du lit du fleuve,

charge ses comités compétents de poursuivre l'examen des possibilités d'effectuer en toute sécurité des voyages d'essai avec des convois poussés composés de ces grandes barges de poussage, d'en fixer les conditions et, si nécessaire, de préparer une adaptation des règlements et de lui soumettre les propositions correspondantes au cours de la prochaine session plénière.

**RELEVES D'ACTES**

**PROTOCOLE 28**

**Relevés d'actes de mise en vigueur par les Etats membres et de décisions des comités et groupes de travail**

**Résolution**

La Commission Centrale prend acte

- de la mise et de la remise en vigueur dans les Etats membres des prescriptions et prescriptions temporaires annexées à la présente résolution,
- de décisions de ses comités et groupes de travail mandatés par des résolutions annexées à la présente résolution.

**Annexe au protocole 28**

**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	M <sup>1)</sup>	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art. 2, 7, 8 et annexe 2 - Prescriptions conc. la couleur et l'intensité des feux	M	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-I-26	Amendement au règlement de police pour la navigation du Rhin en liaison avec l'introduction du standard ECDIS intérieur - article 4.06	M	1.4.2003	8.8.2003	3.4.2003		7.6.2002
2002-I-27	Modification des prescriptions relatives aux exigences minimales et conditions d'essai pour le montage et le contrôle de fonctionnement d'appareils radar de navigation et d'indicateurs de vitesse de giration en liaison avec l'introduction du standard ECDIS intérieur	M	1.4.2003	8.1.2003	3.4.2003		7.6.2002
2002-II-15	1. Art. 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 et annexe 3 2. Art. 10.01 Prescriptions de caractère temporaire conformément art. 1.22	M	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2002-II-16	Amendements définitifs au RPNR	M	1.1.2004				29.1.2003
2002-II-17	Amendement des prescr. suiv.: Prescr. min. et condit. d'essais rel. aux appareils radar de navig. pour la navig. rhénane, Prescr. min. et cond. d'essais rel. aux indicateurs de vitesse de giration pour la navig. rhénane les prescr. rel. à l'installation et au contrôle de fonctiont. d'appareils radar de navigation et d'indicateurs de vitesse de giration pour la navig. rhénane	M	1.1.2004	2.7.2003			29.1.2003
2002-II-18	Amendements aux prescr. concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navig. du Rhin	M	1.1.2004	19.12.2003		3.7.2003	29.1.2003
2003-II-22	Prescriptions de caractère temporaire conformément art. 1.22 1. §§ 1.01, 6.20, 7.08 et 14.11 2. § 10.01	M		5.12.2003	23.1.2004	9.2.2004	12.12.2003
			1.4.2004 1.1.2004				

<sup>1)</sup> M = Mise en vigueur, R = Remise en vigueur.

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

### REGLEMENT DE VISITE

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

Protocole	Objet	M <sup>*)</sup>	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 <sup>ème</sup> phrase - Tachygraphes d'un type conforme	R	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-18	Disposition transitoire relative à l'art. 15.07, ch. 2, lettre a - Largeur disponible des portes des cabines de passagers	M	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-19	Dispositions transitoires relatives à l'art. 16.01 - Bâtiments aptes à pousser	M	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-I-20	Art. 3.04 - Cloison commune entre les locaux destinés aux passagers et les soutes à combustibles	M	1.10.1998	6.8.1998	**)	29.7.1998	25.9.1998	19.6.1998
1998-II-18b	Art. 8.05 ch. 6, 9 - 13 - Prévention du déversement de combustible lors de l'avitaillement et art. 24.02, ch. 2	M	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-25	Art. 24.02 ch. 2 - ad art. 15.08 ch. 4 - Dispositions transitoires relatives aux moyens de sauvetage individuels à bord de bateaux à passagers	R	1.4.1999	17.2.1999	**)	18.1.1999	14.4.1999	3.12.1998
1998-II-26	Art. 11.01 - Sécurité dans les zones accessibles aux passagers	M	1.4.1999	17.2.1999	**)	-	14.4.1999	3.12.1998

<sup>\*)</sup> M = Mise en vigueur, R = Remise en vigueur.

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

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

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

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

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

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

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

Protocole	Objet		Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2003-II-25	Prescriptions de caractère temporaire – art. 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 et 24.07	M	1.4.2004 1.10.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
2003-II-26	Amendements définitifs au RVBR – Nouvelle rédaction du chap. 24	M	1.10.2004		**)			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		**)			18.12.2003

<sup>\*)</sup> M = Mise en vigueur, R = Remise en vigueur.

<sup>\*\*)</sup> 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

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

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

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

##### REGLEMENT DES PATENTES DU RHIN

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

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

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

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

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

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

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

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



6. **Guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure** – pages modifiées  
(Résolution 2001-II-18)

**COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN  
COMMISSION DE LA MOSELLE  
COMMISSION DU DANUBE**

# **GUIDE DE RADIOTELEPHONIE**

## **POUR LA NAVIGATION INTERIEURE**

### **Partie générale**

**Edition 2004**

**Strasbourg, Trèves et Budapest**

**APPENDICE 2**

**TABLEAUX DES VOIES, FREQUENCES D'EMISSION, PUISSANCE APPARENTE RAYONNEE (PAR), PUISSANCE DE SORTIE (PSE) ET RESEAUX POUR LES VOIES DE NAVIGATION INTERIEURE**

1. Tableau 1

Voie	Notes spécifiques	Fréquences d'émission (MHz)		Bateau-bateau	Bateau – autorité portuaire	Information nautique
		Station de bateau	Station terrestre			
60	a)	156,025	160,625			X
01	a)	156,050	160,650			X
61	a)	156,075	160,675			X
02	a)	156,100	160,700			X
62	a)	156,125	160,725			X
03	a)	156,150	160,750			X
63	a)	156,175	160,775			X
04	a)	156,200	160,800			X
64	a)	156,225	160,825			X
05	a)	156,250	160,850			X
65	a)	156,275	160,875			X
06	a) b)	156,300	156,300	X		
66	a)	156,325	160,925			X
07	a)	156,350	160,950			X
67	a) c)	156,375	156,375			X
08	a) q)	156,400	156,400	X		
68	a)	156,425	156,425			X
09	a) b) d)	156,450	156,450			X
69	a)	156,475	156,475			X
10	e)	156,500	156,500	X		
70	a)	156,525	156,525	Appel Sélectif Numérique pour détresse, Sécurité et appel		
11		156,550	156,550		X	
71		156,575	156,575		X	
12		156,600	156,600		X	
72	a) r)	156,625	156,625	X		
13	f)	156,650	156,650	X		
73	f) g)	156,675	156,675			X
14	q)	156,700	156,700		X	

**COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN  
COMMISSION DE LA MOSELLE**

**GUIDE DE RADIOTELEPHONIE  
POUR LA NAVIGATION INTERIEURE**

**Partie régionale  
Rhin (Bâle – pleine mer) et Moselle**

**Edition 2004**

**Strasbourg et Trèves**

**Rhin (suite)**

- p.k. ...	Nom de la station	Voie			
		Informations Nautiques	Secteur	Ecluse	Port
352,00-385,00	Oberwesel Revierzentrale		22		
360,00	Rheinhafen Karlsruhe				11
367,50	Ölhafen Karlsruhe				12
380,00-443,00	Oberwesel Revierzentrale		18		
426,00	Ludwigshafen Hafen				71, 74
428,00	Mannheim Hafen Difffenébrücke Mannheim				11 14
426,40-500,00	Oberwesel Revierzentrale		22		
465,50-527,60	Oberwesel Revierzentrale		18		
499,00-543,00	Oberwesel Revierzentrale		22		
533,80-577,00	Oberwesel Revierzentrale		18		
578,00-626,20	Oberwesel Revierzentrale		22		
608,00-644,00	Oberwesel Revierzentrale		18		
636,50-753,50	Duisburg Revierzentrale		22		
672,00	Wesseling Hafen				12
672,00	Godorf Hafen				14
746,50-800,00	Duisburg Revierzentrale		18		
740,00	Neuss Hafen				71
743,10	Marina Düsseldorf Port				11
702,00-773,00	Duisburg Revierzentrale				23
780,00	Duisburg Hafen				14
	Klappbrücke Marientor				71
	Hubbrücke Schwanentor				71
	Marina Duisburg				12
778,40-853,80	Duisburg Revierzentrale		22		
830,00-865,00	Duisburg Revierzentrale		18		
853,60	Schute Emmerich				71

**Verkeerscentrale Hartel**

Plaatweg 11  
NL-3297 KW Rotterdam  
Téléphone : (010) 2522613  
Télécopie : (010) 2522635

**Verkeerscentrale Hoek von Holland**

Koningin Emmaweg 9  
NL-3151 HG Hoek van Holland  
Téléphone : (010) 2522801  
Télécopie : (010) 2522811

**Verkeerscentrale Maasboulevard**

Rijnspoorkade 40  
NL-3063 NK Rotterdam  
Téléphone : (010) 2522601

**Verkeerscentrale Stad**

Lekstraat 14  
NL-3029 BN Rotterdam  
Téléphone : (010) 2522750  
Télécopie : (010) 4251722

**Regiopolitie Rotterdam-Rijnmond**

Zeehavenpolitie  
Sint Jobsweg 6  
NL-3024 EJ Rotterdam  
Téléphone : 0900 8844  
Télécopie : (010) 2750121

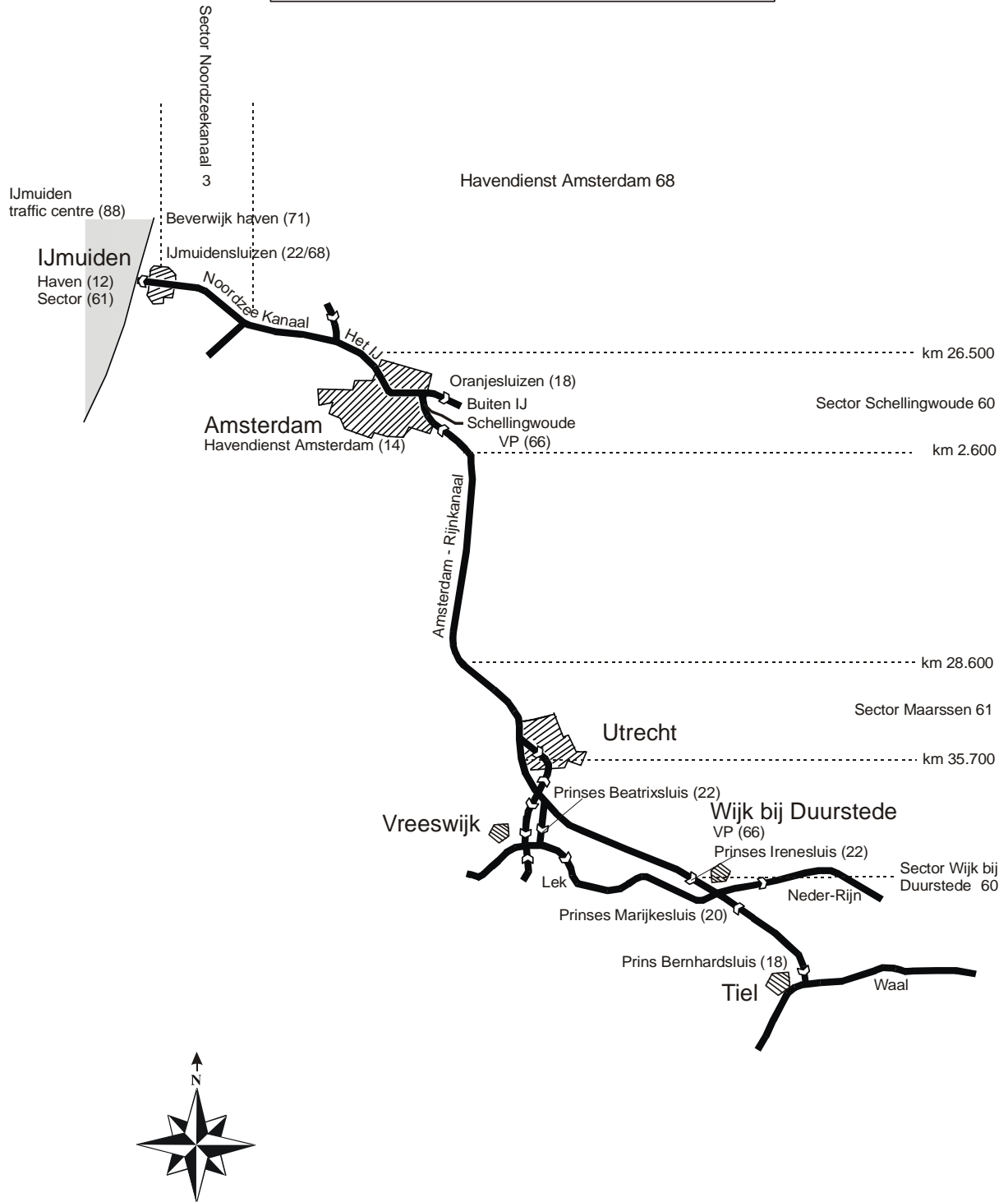
**Korps Landelijke Politiediensten (KLPD)**

Dienst Waterpolitie  
Postbus 867  
NL-3300 AW Dordrecht  
Téléphone : (078) 6482160  
Télécopie : (078) 6482195

Meldkamer KLPD Driebergen (jour et nuit)

Téléphone : (0343) 535353 / 535355  
Télécopie : (0343) 514620

# AMSTERDAM - RIJNKANAAL - NOORDZEEKANAAL



**7. Guide ECDIS intérieur** : Nouvelle version  
(Résolution 2002-I-28)

**Commission Centrale pour la Navigation du Rhin**

**GUIDE**  
**Edition 23 mars 2004**

**ECDIS intérieur**

*"Electronic Chart Display and Information System"* sur les voies de navigation intérieure

**Sommaire**

- 1 Généralités
  - 1.1 Objet
  - 1.2 Terminologie
  - 1.3 Caractéristiques du système ECDIS
  - 1.4 Propriétés complémentaires du système ECDIS intérieur
- 2 Standard ECDIS intérieur
  - 2.1 Objet
  - 2.2 Bases juridiques
  - 2.3 Edition actuelle
  - 2.4 Prescriptions pour les appareils ECDIS intérieur
  - 2.5 Articulation du standard
  - 2.6 Compatibilité avec le système ECDIS maritime
- 3 Modes d'exploitation
  - 3.1 Mode information
  - 3.2 Mode navigation
- 4 Configurations des appareils ECDIS intérieur
- 5 Essais de conformité pour les appareils ECDIS intérieur et leurs applications
  - 5.1 Appareils ECDIS intérieur utilisés en mode information
  - 5.2 Appareils ECDIS intérieur utilisés en mode navigation
- 6 Contenu de la carte électronique (CEN intérieure, CENI)
- 7 Fabrication et contrôle des CEN intérieures
- 8 CEN intérieure – Production de données
  - 8.1 Voies navigables en Belgique
  - 8.2 Voies navigables aux Pays-Bas
  - 8.3 Voies navigables en Allemagne
  - 8.4 Voies navigables en France
  - 8.5 Le Rhin en Suisse
  - 8.6 Le Danube en Autriche
  - 8.7 Le Danube en aval de l'Autriche

**Annexe**

Adresses des administrations (état : 23 mars 2004)

## 1 Généralités

### 1.1 Objet

ECDIS intérieur est un système d'affichage électronique de cartes de navigation intérieure et d'informations connexes. Il est conçu pour améliorer la sécurité et l'efficacité de la navigation intérieure et contribuer ainsi à la protection de l'environnement. Le système ECDIS intérieur doit contribuer en outre à réduire la charge de travail liée à la conduite du bateau par rapport aux méthodes traditionnelles de navigation et d'information.

### 1.2 Terminologie

**L'ECDIS (*Electronic Chart Display and Information System*)** constitue le standard international, à l'instar de celui défini pour la configuration et l'affichage de la carte électronique maritime de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), par l'Organisation Hydrographique internationale (OHI) et par la Commission Electrotechnique Internationale (CEI).

**ECDIS intérieur** désigne le standard du système ECDIS pour les voies de navigation intérieure adopté par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, la Commission du Danube et la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies. Le standard ECDIS intérieur reprend et complète les dispositions du standard ECDIS maritime sans les modifier.

**CEN intérieure** désigne la carte électronique de navigation intérieure dans le système ECDIS. Elle contient toutes les informations cartographiques importantes ainsi que des informations complémentaires utiles à la navigation (données matérielles).

**SCEN intérieure** désigne la carte électronique pour la navigation intérieure configurée par le fabricant. Elle résulte de la conversion de la CEN intérieure en un format propre au fabricant. La SCEN peut être complétée par les données du fabricant et peut être protégée contre la copie.

### 1.3 Caractéristiques du système ECDIS

La carte électronique établie sur la base du standard ECDIS se distingue fondamentalement des cartes imprimées sur papier. L'affichage de la carte sur écran présente des avantages par rapport à la carte imprimée sur papier. Ceux-ci s'appuient sur les principes suivants :

- Orientation des objets avec objets aire (par exemple une aire terrestre), objets ligne (par exemple un profil de rive) et objets points (par exemple une balise).
- Organisation des objets dans une base de données permettant l'association de données matérielles (attributs) à chaque objet.
- Représentation vectorielle au lieu de représentation matricielle ; ceci permet de préserver l'épaisseur des lignes et la dimension des objets points lors de l'utilisation de la fonction loupe. Les fichiers vectoriels sont petits par rapport aux fichiers matriciels.
- Il existe trois niveaux de densité d'information : Tout, Standard et Minimum
- A chaque type d'objet est attribué une échelle à laquelle l'affichage d'un objet peut être désactivé en cas d'utilisation de la fonction loupe. Ceci permet d'éviter un excès d'information sur la carte.
- En cas de rotation de la carte, les textes restent affichés horizontalement.
- Il est possible de superposer l'image radar à la carte.
- La carte peut être positionnée et orientée automatiquement en cours de route. A cet effet, il est possible d'utiliser le positionnement par satellite avec signaux de correction (DGNSS) ou sans signaux de correction (GNSS).



## 1.4 Propriétés complémentaires du système ECDIS intérieur

- Objets spécifiques à la navigation intérieure tels que la signalisation fluviale (par ex. panneaux de signalisation).
- Affichage des images et données relatives aux panneaux de signalisation dans une fenêtre spéciale du rapport objets
- Affichage des panneaux de signalisation sur les ponts et de l'orientation du pont concerné
- Deux nouveaux modes d'exploitation "navigation mode" et "information mode" à la place des modes „Route Monitoring“ et „Route Planning“ du système ECDIS maritime.

L'affichage électronique de la carte n'est pas la seule fonctionnalité du système ECDIS. ECDIS intérieur est aussi un système d'information permettant à l'utilisateur de consulter, outre les représentations graphiques, des informations complémentaires relatives aux objets visualisés. A cet égard, il sera possible à l'avenir d'utiliser des logiciels de planification du voyage basés sur les données fournies par le système ECDIS intérieur.

## 2. Standard ECDIS intérieur

### 2.1 Objet

Le standard ECDIS Intérieur établit des règles uniformes pour l'utilisation de cartes électroniques de navigation intérieure et les applications télématiques telles que les transpondeurs (Par exemple le *Automatic Identification System AIS*) ou d'autres méthodes d'identification, de localisation et de suivi de bâtiments sur les voies de navigation intérieure.

### 2.2 Bases juridiques

- Résolution de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin du au 31 mai 2001 : "Système standardisé d'affichage électronique de cartes et d'informations pour la navigation intérieure (Standard ECDIS intérieur)" (2001-I-16)
- Recommandation de la Commission du Danube ; 2/10 avril 2001 (DK 201/VII-2001)
- Résolution n° 48 de la CEE/ONU (TRANS/SC.3/2001/1).

### 2.3 Edition actuelle

L'édition 1.02 du standard ECDIS intérieur du 16.10.2003 comporte :

- Rédaction en anglais, allemand, néerlandais et français
- Bibliothèques digitales (catalogue d'objets, bibliothèque des représentations)
- Légende des symboles
- Paramètres modèles (*Inland Chart 1*) avec logiciels d'affichage
- CEN intérieure d'essai.

L'édition 01.02 du standard ECDIS intérieur est publiée sur le site internet [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)

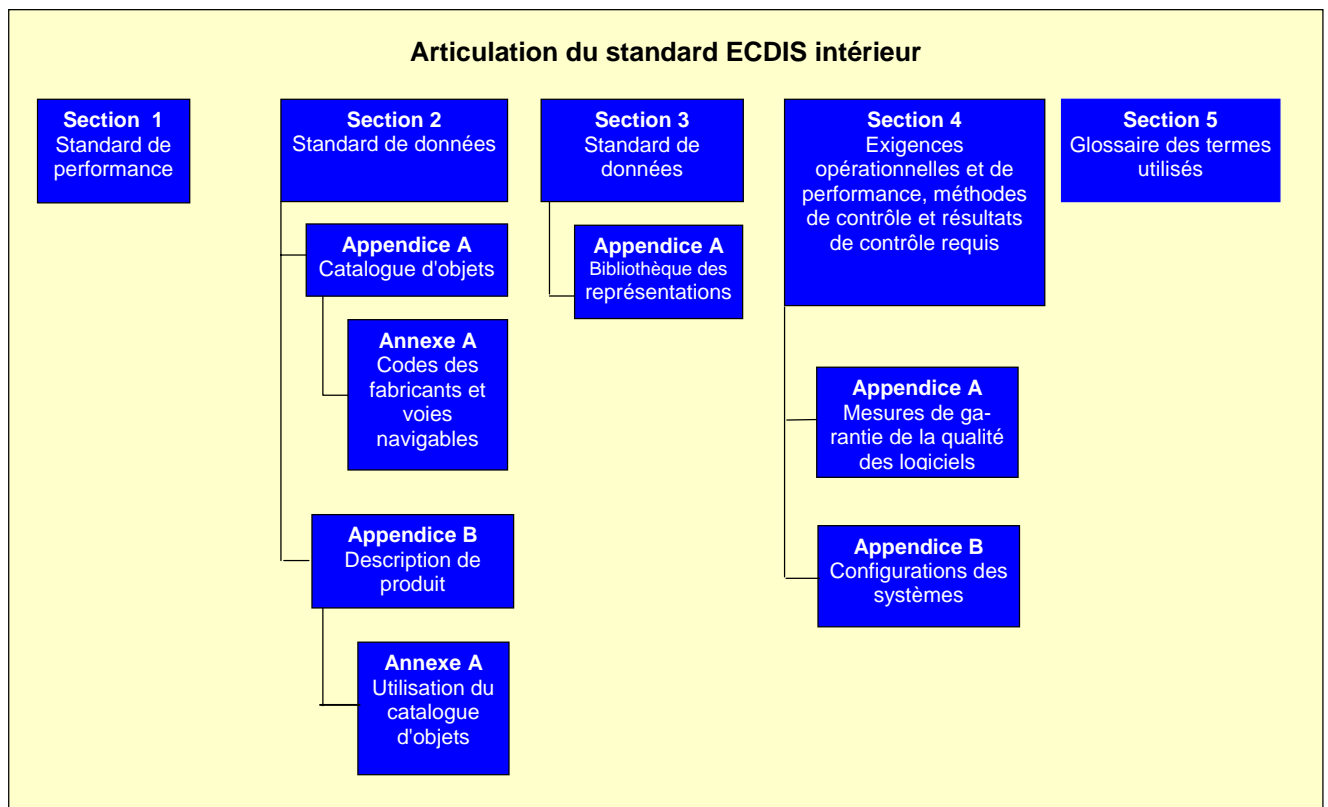
### 2.4 Prescriptions pour les appareils ECDIS intérieur

Des prescriptions ont été élaborées pour les appareils ECDIS intérieur pouvant être utilisés en mode navigation. Elles portent à la fois sur la configuration et les fonctionnalités des appareils et sur leur utilisation. Il s'agit du standard ECDIS en tant que tel et des résolutions de la CCNR 1989-I-33, -34 et -35 concernant les exigences minimales, les conditions d'essais, l'installation et le contrôle de fonctionnement d'appareils radar de navigation intérieure et d'indicateurs de vitesse de rotation en navigation rhénane).

## 2.5 Structure du standard ECDIS intérieur

Le standard ECDIS intérieur se compose des cinq sections suivantes :

- Section 1 "Standard de performance" a fait l'objet d'une nouvelle rédaction basée sur la résolution A.817(19) de l'OMI
- Section 2 "Standard de données" complète le standard S-57 de l'OHI
- Section 3 "Standard de données" complète le standard S-52 de l'OHI
- Section 4 "Exigences de performance, méthodes et résultats de contrôle" a fait l'objet d'une nouvelle rédaction basée sur la directive CEI 1174.
- Section 5 "Glossaire" a fait l'objet d'une nouvelle rédaction basée sur le standard S-52 de l'OHI, appendice 3.



## 2.6 Compatibilité avec le système ECDIS maritime

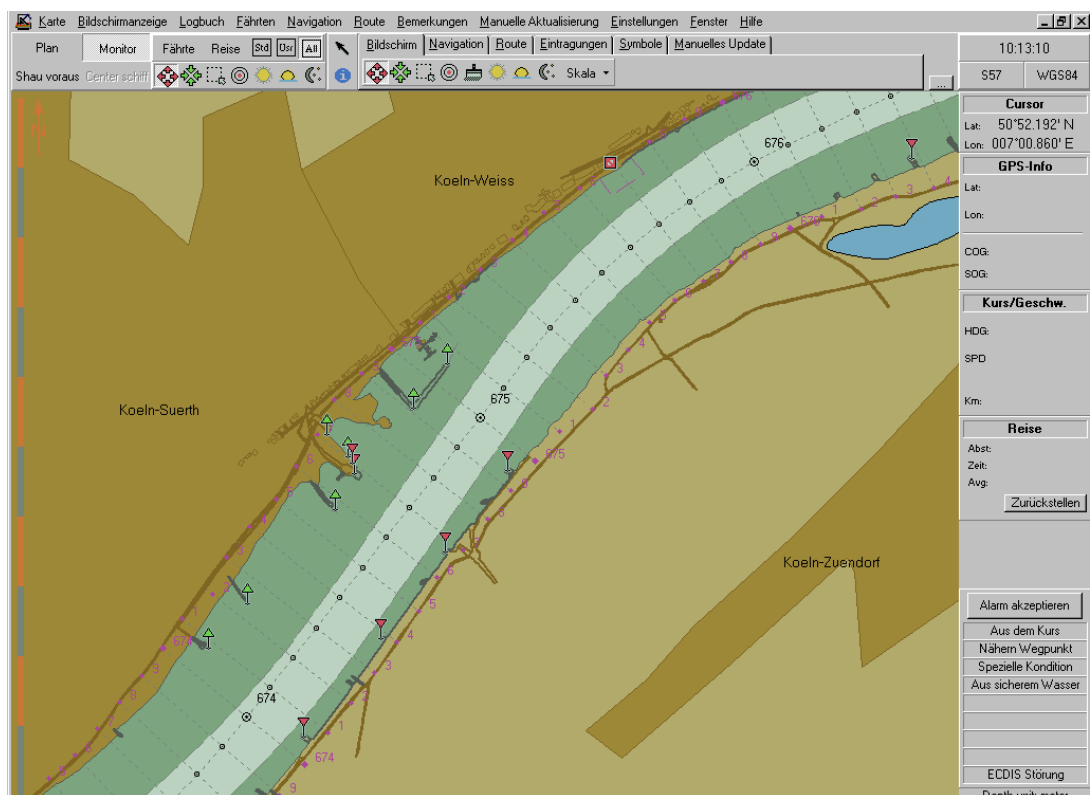
Les CEN destinées à l'ECDIS maritime peuvent normalement être utilisées aussi avec les appareils ECDIS intérieur. L'affichage des cartes électroniques de navigation intérieure sur des appareils ECDIS maritime exige l'ajout du catalogue d'objets et de la bibliothèque des représentations de l'ECDIS intérieur. Elles affichent alors tous les objets sur les voies de navigation maritime et sur les voies de navigation intérieure. Les applications ECDIS qui n'intègrent que le catalogue d'objets et la bibliothèque de représentations du système ECDIS maritime n'affichent pas sur les voies de navigation intérieure les types d'objets complémentaires spécifiques à la navigation intérieure.

### 3. Modes d'exploitation

#### 3.1 Mode information

Le mode information des appareils ECDIS intérieur constitue en fait un atlas électronique destiné à faciliter l'orientation et à fournir des informations relatives à la navigation intérieure. Il n'est pas destiné à la conduite du bateau. Relié à un capteur permettant de détecter la position, l'image cartographique peut être actualisée automatiquement de sorte que le bateau équipé soit toujours représenté à peu près au centre de l'écran.

Pour les appareils et applications ECDIS intérieur uniquement destinés à une utilisation en mode information les exigences du standard ECDIS intérieur ont valeur de recommandations.



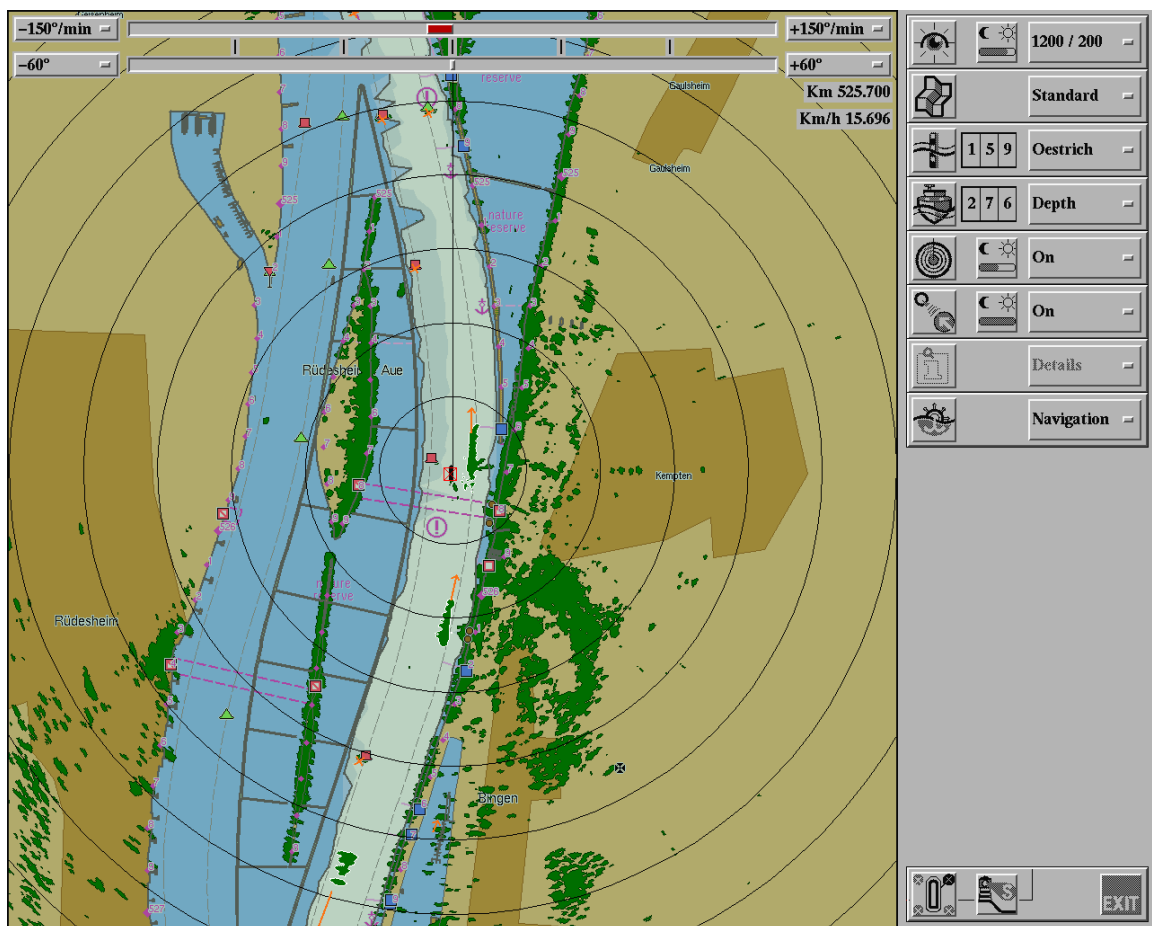
ECDIS intérieur en mode information  
Rhin près de Cologne

Illustration : Fa. Tresco Navigation Systems

### 3.2 Mode navigation

Le "mode navigation" désigne l'utilisation du système ECDIS intérieur pour la conduite du bateau avec superposition de l'image radar. Les appareils ECDIS intérieur qui peuvent être utilisés en mode navigation sont des installations radar de navigation au sens des Prescriptions minimales et conditions d'essais relatives aux appareils radar de navigation pour la navigation rhénane. Ils sont par conséquent soumis à l'obligation de subir un essai préalable à l'agrément de type et de posséder l'agrément. La position du bâtiment doit être déterminée par un système permanent de positionnement dont la précision est conforme aux exigences d'une navigation sûre. Des exigences spéciales sont applicables à la détermination du cap et de la position ; ces exigences figurent dans la partie 4, appendice A, n° 2.1 du standard.

L'utilisateur d'un appareil ECDIS en mode navigation doit être titulaire d'une patente radar.

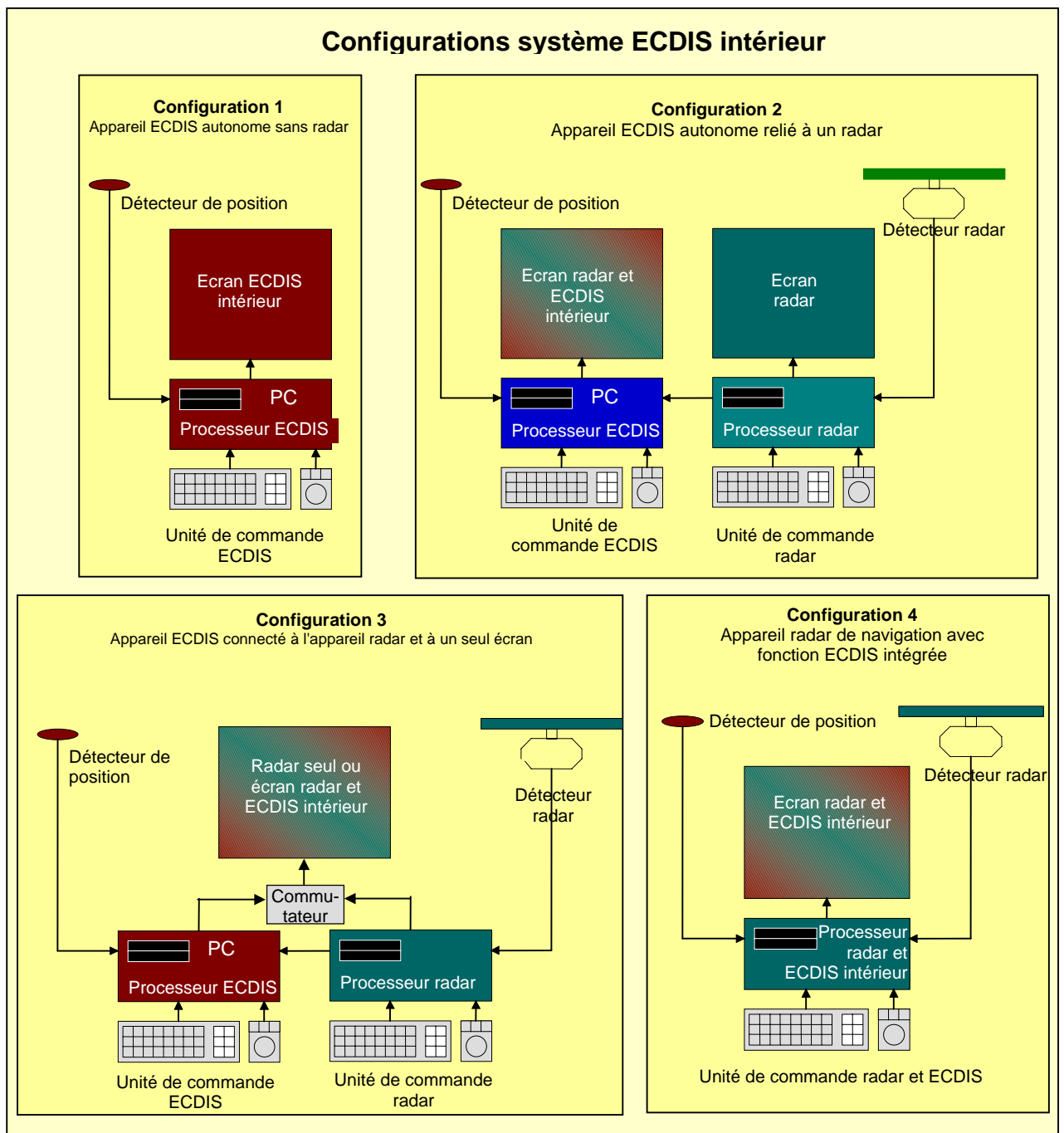


Carte ECDIS intérieur en mode navigation  
Rhine près de Rudesheim

Illustration : Fa. in - innovative navigation GmbH

## 4 Configurations des appareils ECDIS intérieur

En prévision des évolutions possibles, quatre configurations système sont prévues par le standard :



En configuration 1, seul le mode information peut être utilisé. En configuration 2 et 3, l'installation ECDIS intérieur complète les fonctions d'un appareil radar. Ces configurations peuvent être utilisées à la fois en mode navigation et en mode information. Ils se distinguent uniquement par le nombre des moniteurs utilisés. Lorsqu'un seul moniteur est utilisé (configuration 3), il est possible d'afficher l'image radar avec la carte ou seulement l'image radar. En configuration 4, les fonctions ECDIS intérieur sont intégrées à l'appareil radar.

## **5 Essai de conformité pour les appareils ECDIS intérieur et leurs applications**

### **5.1 Appareils ECDIS intérieur utilisés en mode information**

Les appareils ECDIS intérieur et leurs applications ne nécessitent pas d'agrément de type pour une utilisation en mode information (configuration 1). Le fabricant vérifie, au moyen de la CEN intérieure de contrôle jointe au standard ECDIS intérieur en vigueur, si les types d'objets sont affichés de manière complète et exacte. A cet effet, la Direction de l'eau et de la navigation sud-ouest (*WSD Südwest*), Groupe de projet Télématique (intérieure) et *AVV Rijkswaterstaat* peuvent prêter assistance.

### **5.2 Appareils ECDIS intérieur utilisés en mode navigation**

Les appareils ECDIS intérieur et leurs applications utilisés en mode navigation sont contrôlés par l'autorité compétente (Examen de type). Ceux-ci seront publiés sous forme de liste sur le site internet de la CCNR.

Les autorités compétentes sont les suivantes :

Allemagne : Fachstelle für Verkehrstechnik der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Weinbergstraße 11-13, D-56070 Koblenz, [www.fvt.wsv.de](http://www.fvt.wsv.de)

Pays-Bas : Agentschap Telecom, Ministerie van Economische Zaken - Emmasingel 1, Postbus 450, NL-9700 AL Groningen, ([www.agentschap-telecom.nl](http://www.agentschap-telecom.nl))

## **6 Contenu de la carte électronique (CEN intérieure)**

Si la carte est destinée à une utilisation en mode navigation la CEN doit comporter au minimum les types d'objets suivants :

- Ligne de rive (en période de moyennes eaux)
- Ouvrages sur les rives (épis, ouvrage de guidage)
- Contours des écluses et des barrages
- Limites du chenal navigable (le cas échéant)
- Points immergés ou surplombant le chenal navigable présentant un danger isolé, tels que les ponts et lignes aériennes
- Bouées, balises, signaux lumineux et panneaux de signalisation
- Axe de la voie navigable avec indication kilométrique et hectométrique

Le standard ECDIS intérieur permet en outre d'afficher de nombreux autres objets et de les décrire au moyen de données matérielles.

## **7 Fabrication et contrôle des CEN intérieures**

Les CEN intérieures peuvent être réalisées et publiées à la fois par des fabricants privés et par les administrations des voies navigables.

Les CEN commercialisées pour une utilisation en mode navigation, y compris leurs mises à jour, doivent être contrôlées et validées par l'autorité compétente avant leur publication. L'autorité compétente détermine pour chaque voie navigable les types d'objets dont les données sont à soumettre au contrôle.

## 8 Production de données ECDIS intérieur.

### 8.1 Voies navigables en Belgique

Secteurs côtiers : Les côtes flamandes sont entièrement cartographiées et une partie de l'Escaut occidental de la frontière entre les Pays-Bas et la Belgique et l'embouchure de la Rupel sont couverts à 80 %. Ces travaux s'appuient sur des standards de l'OMI en association avec l'Organisation Hydrographique Internationale.

Voies de navigation intérieure Pour l'ECDIS intérieur, seul le *NV Zeekanal* (une des trois administrations des Flandres) a entamé des négociations relatives à la réalisation et introduction de cartes ECDIS intérieur. Malgré l'intérêt suscité par le système ECDIS intérieur auprès des autres administrations de la navigation, aucune initiative n'a pu être prise à ce jour. La section de la navigation maritime de la Communauté flamande a prévu de procéder à la réalisation de cartes ECDIS intérieur lorsqu'elle disposera du personnel nécessaire à cet effet.

### 8.2 Voies navigables aux Pays-Bas

Le projet d'introduction généralisée de l'ECDIS intérieur aux Pays-Bas est présenté dans le tableau ci-après. La première étape est fixée au 1<sup>er</sup> juillet 2004. D'ici cette date seront disponibles les CEN comportant des données de base relatives aux voies navigables des classes V et supérieures, administrées par l'autorité centrale. Il est possible qu'elles soient disponibles aussi pour les voies navigables administrées par d'autres instances (secteurs d'accès portuaires, voie navigable *Lemmer-Delfzijl*). Il sera prévu une structure organisationnelle chargée de la mise à jour de ces CEN. A partir du 1<sup>er</sup> juillet sera également connue la configuration de l'organisation chargée de la gestion de l'ECDIS intérieur.

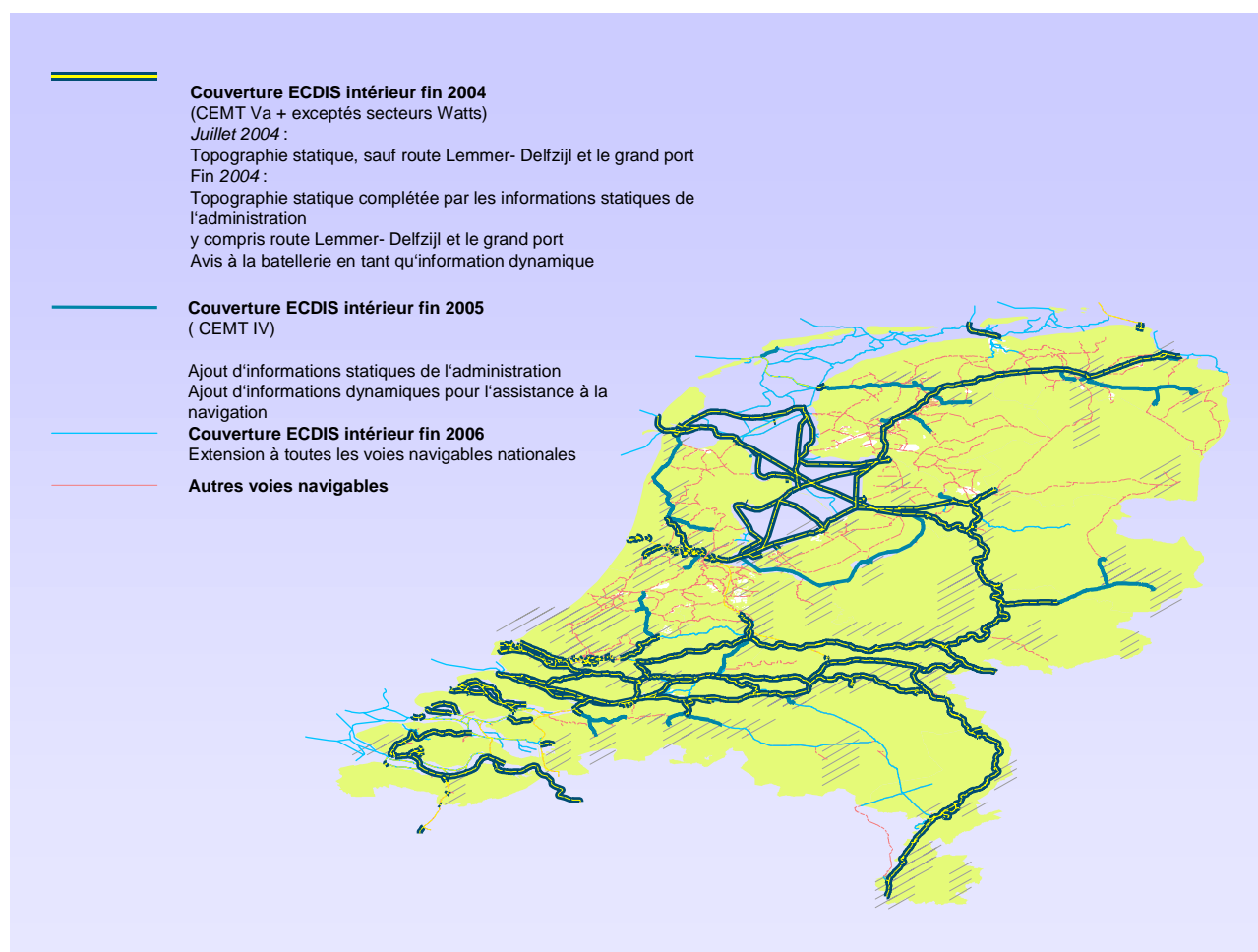
Les différentes étapes de réalisation des CEN triées selon leur teneur et les secteurs couverts :

Période	Objet	Secteurs couverts
1. semestre 2004	Information nautique statique	Voies royales de navigation des classes Va et supérieures qui sont administrées par le RWS (1)
2. semestre 2004	Information nautique statique et (en partie) dynamique (*)	Voies royales de navigation des classes Va et supérieures qui sont administrées par le RWS et des instances tierces
1. semestre 2005	Information nautique statique	Voies royales de navigation de la classe IV administrées par le RWS
2. semestre 2005	Information statique dynamique	Voies royales de navigation de la classe IV administrées par le RWS et des instances tierces.
1. semestre 2006	Information nautique statique	Toutes les voies navigables du royaume
2. semestre 2006	Information statique et dynamique	Toutes les voies navigables du Royaume administrées par le RWS et des instances tierces.

(\*) L'information dynamique sera mise à disposition progressivement. Débutera par des informations destinées à la navigation et concernant la signalisation de la voie navigable.

(1) *RWS-Rijkswaterstaat*

L'organisation chargée de l'administration et du suivi de l'information pour ECDIS intérieur sur toutes les voies navigables sera opérationnelle aux Pays-Bas vers la fin de l'année 2006.



Une base de données nautiques fondamentales tient lieu de base pour l'ECDIS intérieur aux Pays-Bas. Ces données nautiques fondamentales pour les Pays-Bas contiendront au minimum des données nautiques, relatives aux hauteurs d'eau et topographiques. Outre les CEN, ces données nautiques fondamentales pour les Pays-Bas permettront de développer d'autres produits, notamment pour les processus administratifs et politiques. Un prototype de données nautiques fondamentales pour les Pays-Bas a été finalisé en septembre 2002.

Les premières CEN de base ont été finalisées en septembre 2003 sur la base de ces données nautiques fondamentales.



### 8.3 Voies navigables en Allemagne

Editeur : *Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes*

Réalisation de cartes :

Des CEN sont mises à disposition pour les voies navigables suivantes :

Voie navigable	de		à		Année de publication
	p.k.	Lieu	P.k.	Lieu	
Rhin	332	Iffezheim	865	Emmerich	2002
Main	0	Mayence	57	Hanau	2002
Main	57	Hanau		Bamberg	2002
Canal Main-Danubel	0	Bamberg	171	Kelheim	2002
Danube	2415	Kelheim	2201	Jochenstein	2002
Neckar	0	Mannheim	201	Plochingen	2004
Moselle	0	Coblence	206	Embouchure Sauer	2005
Weser :	224	Windheim	250	Landesbergen	2004
Elbe	200	Embouchure Elster	291	Embouchure Saale	2004

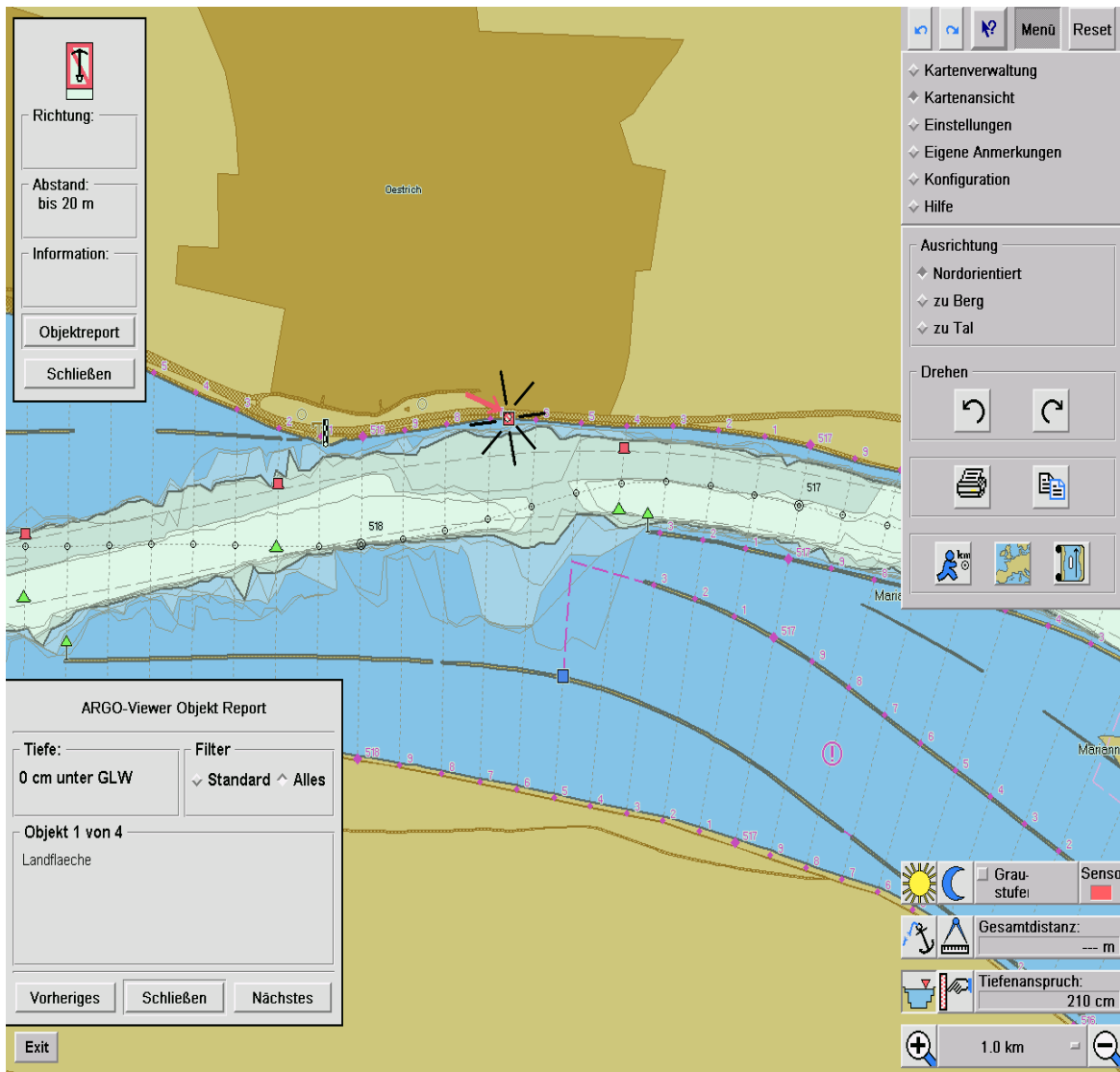
#### Distribution

- Fa. SevenCs Chartworld ([www.chartworld.de](http://www.chartworld.de))
- Fa. Tresco Navigation Systems ([www.tresconavigationsystems.com](http://www.tresconavigationsystems.com))
- Fa. Tresco Engineering ([www.tresco.be](http://www.tresco.be))
- Fa. C-MAP ([www.c-map.no](http://www.c-map.no))

Les informations à court terme relatives aux évolutions de la voie navigable seront toujours communiquées immédiatement par le service radiophonique d'information nautique. Les évolutions à moyen terme seront publiées sur internet ([www.elwis.de](http://www.elwis.de)) dans les "Avis à la batellerie". Les évolutions à long terme seront intégrées dans les nouvelles éditions des CEN intérieures publiées annuellement. La publication de CEN intérieures nouvelles ou mises à jour fera l'objet d'une "information officielle de la navigation" et sera notifiée par le système ELWIS. Une page spéciale créée dans le système ELWIS sera dédiée à l'état actuel de la production de cartes.

Informations relatives à la profondeur : Des informations relatives à la profondeur seront désormais mises à disposition pour une sélection de goulets d'étranglement. Ces informations s'appuient sur une hauteur d'eau de référence (par exemple EE sur le Rhin) ou sur la hauteur d'eau actuelle. Les informations relatives à la profondeur seront actualisées de manière irrégulière à chaque modification importante du lit du fleuve.

Cette actualisation se fera par une mise à jour des différentes éditions de la carte. Les profondeurs sont déterminées de manière fiable au moyen de différentes procédures (relèvement des lignes et surfaces) en fonction de la configuration du secteur et du lit du fleuve. Le jour au cours duquel a été effectué le relèvement est indiqué dans les CEN.



Informations relatives à la profondeur sur la carte (le Rhin, secteur d'Oestrich)  
 SevenCs GmbH, Hamburg

Illustration : Fa.

Des informations relatives aux profondeurs sont disponibles pour les secteurs suivants :

- Rhin, du p.k. 508 (Budenheim) au p.k. 540 (Lorch)                    disponible depuis 2003
- Rhin, du p.k. 362 (Maxau) au p.k. 390 (Philippsbourg)            disponible courant 2004
- Rhin, du p.k. 641 (Nonnenwerth) au p.k. 644 (Drachfelser Grund) disponible courant 2004
- Rhin, du p.k. 852 (Emmerich) au p.k. 865 (Lobith)                disponible courant 2004
- Danube, du p.k. 2342 (Straubing) au p.k. 2319 (Vilshofen)        disponible courant 2004
- Elbe du p.k 264 (Rodleben) au p.k. 291 (Embouchure Saale)        disponible courant 2004

La publication d'informations relatives aux profondeurs ne modifie pas la manière dont l'administration fédérale de l'eau et de la navigation (WSV) assure la sécurité du trafic. Cela signifie qu'un chenal d'une largeur et d'une profondeur donnée est mis à disposition dans la mesure du possible et ces données sont vérifiées régulièrement par la WSV. Cette obligation de sécurisation du trafic n'inclut pas les informations relatives aux profondeurs fournies par le système ECDIS intérieur. Ces données sont des informations complémentaires fournies par la *Fachstelle für Verkehrstechnik der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes*. Etant donné que par sa nature le lit du fleuve subit des modifications permanentes, le conducteur devra toujours tenir compte de ce facteur lors de la détermination de son enfoncement et de l'utilisation des informations relatives aux profondeurs résultant de relevés ponctuels.

Les bâtiments qui utilisent les indications relatives aux profondeurs lors de la navigation ne sont pas prioritaires par rapport aux autres bateaux.

#### 8.4 Voies navigables en France

L'administration française de la navigation, Voies Navigables de France (VNF) a lancé quatre projets de production de CEN pour le réseau de voies navigables relevant de sa compétence :

Le projet pour la Garonne, utile pour le transport d'éléments de l'avion Airbus A 380. Les cartes ont été réalisées en coopération avec la société Tresco Engineering.

Le projet concernant l'intégralité du Rhin, réalisé en coopération avec la Direction de l'eau et de la navigation sud-ouest, en Allemagne.

Le projet pour la Marne, initié pour les transports de déchets domestiques sur un bras désaffecté de la Marne.

Le projet pour la Seine, de Paris à Rouen.

Voie navigable	du p.k.	au p.k.	Date d'aboutissement prévue	Observations
Rhin	334	352	2004	Cartes réalisées en Allemagne
Rhin	246	334	2004	Coopération avec l'Allemagne
Rhin	211	246	2004	Coopération avec l'Allemagne
Rhin	180	211	2004	
Seine vers l'aval	17	242	2005	
Garonne	71 (Pont Pierre)	23 (Langon)	Finalisé	Publication en juin 2004
Marne	164,75 (Ecluse n° 16 à Neuilly-sur-Marne)	133,55 (Ecluse n°12 à Meaux)	2004	Publication en septembre 2004

### **8.5 Le Rhin en Suisse**

Les préparatifs pour la réalisation des cartes sont en cours. La carte couvrira le Rhin depuis la frontière nationale (p.k. 170) jusqu'au pont routier de Rheinfelden (fin de la navigation à grand gabarit au p.k. 149, 22).

### **8.6 Le Danube en Autriche**

Les cartes ECDIS intérieur pour le secteur autrichien du Danube seront publiées par le Ministère fédéral autrichien du transport, de l'innovation et de la technologie et pourront être téléchargées gratuitement sur le site internet <http://www.doris.bmvit.gv.at>.

La publication des données relatives aux profondeurs est prévue en 2004 au moins pour les secteurs à courant libre en aval de Vienne et pour la Wachau. Les données relatives aux profondeurs pour les autres sections seront complétées progressivement. Toutes les valeurs relatives aux profondeurs sont basées sur la référence RNW 96 (basses eaux de régulation). Les valeurs reflètent la situation au moment du relevé. Etant donné que le lit du fleuve, notamment pour le Danube à courant libre est soumis à des variations naturelles permanentes, les valeurs indiquées n'engagent aucune responsabilité et tiennent uniquement lieu d'information.

Etant donné que différents services sont responsables des données géographiques et des prescriptions de la navigation intérieure, deux fichiers sont mis à disposition pour chaque secteur. L'affichage simultané de ces cellules par les appareils ECDIS intérieur est prévu par l'édition 1.02 du standard ECDIS intérieur.

Les cartes couvrent le secteur autrichien du Danube, y compris les secteurs Traun, Enns et March qui sont des voies navigables, ainsi que le Canal du Danube à Vienne.

Des cartes présentant des informations détaillées sur les infrastructures portuaires seront préparées en coopération avec les exploitants des ports et seront publiées en 2004.

Ces actualisations feront l'objet d'une publication à l'adresse internet susmentionnée. Les personnes intéressées peuvent s'y inscrire afin d'être informées gratuitement par courrier électronique en cas de mise à jour.

### **8.7 Le Danube en aval de l'Autriche**

#### **(Production de cartes dans le cadre du projet de recherche COMPRIS)**

Dans le cadre du projet de recherche COMPRIS (*Consortium Operational Platform for River Information Services*) du 5<sup>ème</sup> programme cadre de l'UE on a tenté d'initier la production de CEN dans tous les Etats danubiens, étant donné que les cartes électroniques constituent la base pour une mise en œuvre des *River Information Services*. Au cours des premières années du projet, des CEN ont été produites en Slovaquie, Hongrie, Croatie, Serbie et en Roumanie. Des cartes pour la Bulgarie et l'Ukraine sont en préparation. Il n'est pas possible d'assurer une couverture complète par les CEN dans le cadre du projet de recherche COMPRIS. Des concepts pour la production de cartes, leur actualisation et leur publication ont néanmoins été élaborés.

Annexe 1

**Adresses des administrations des voies navigables**

**Pays-Bas** : Gerard de Winter, Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Afdeling Scheepvaart (IBN), Boompjes 200, Postbus 1031, NL-3000 BA Rotterdam; Tel: +31 (0)102825606, Fax: +31 (0) 10 282 56 45, E-Mail: [g.dwinter@avv.rws.minvenw.nl](mailto:g.dwinter@avv.rws.minvenw.nl)

**Belgique** : Piet Creemers, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Vlaamse Nautische Autoriteit, RIS-Vlaanderen-Evergem, (River Informatie Service), Westbekeluis 26, B-9940 Evergem, Tel: +32 (0)9-253 94 71, Fax: +32 (0)9-253 56 64, E-Mail: [piet.creemers@lin.vlaanderen.be](mailto:piet.creemers@lin.vlaanderen.be)

**Allemagne** : Nils Braunroth, Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Brucknerstr. 2, D-55127 Mainz; Tel: +49 (0) 6131 979 292 Fax:+49 (0) 6131 979 152, E-Mail: [n.braunroth@wsd-sw.wsv.de](mailto:n.braunroth@wsd-sw.wsv.de)

**France** : André Kanschine, CETMEF, 12, rte de Stains, BP 12, F-94381 BONNEUIL-SUR-MARNE Cedex; Tel: +33 (0)1 45 13 52 05, Fax:+33 (0)1 45 13 53 49,E-Mail:[andre.kanschine@cetmef.equipement.gouv.fr](mailto:andre.kanschine@cetmef.equipement.gouv.fr)

**Suisse** : Max Bühler, Bundesamt für Wasser und Geologie, Ländtestrasse 20, Postfach, CH-2501 Biel, Tel: +41 (0)32 328 87 64, Fax: +41 (0)32 328 87 12 , E-Mail: [max.buehler@bwg.admin.ch](mailto:max.buehler@bwg.admin.ch)

**Autriche** : Bernd Birkhuber, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Oberste Schifffahrtsbehörde, Radetzkystrasse 2, A-1030 WIEN, Tel.: +43 (0) 1 71162-5902, Fax: +43 (0) 1 71162-5999, E-Mail: [bernd.birkhuber@bmvit.gv.at](mailto:bernd.birkhuber@bmvit.gv.at)

**Slovaquie** : Bozena Jakesova, SVP s.p.,OZ Povodie Dunaja Bratislava, Karloveska 2, 842 17 Bratislava, Slovakia; Tel: +421 2 602 92 343, Fax: +421 2 654 22 547, E-Mail: [bozena.jakesova@svp.sk](mailto:bozena.jakesova@svp.sk)

**Hongrie** : László Rédly, VITUKI RT./ COMPRIS Team, Kvassay Jenő út1, 1095 Budapest ; Tel : +361-2156140, Fax : +361-2161514, E-Mail : [compris@vituki.hu](mailto:compris@vituki.hu)

**Serbie et Monténégro** : Zoran Lukic, Danube Project Centre, Kneza Milosa 82, 11000 Belgrad ; Tel : + 38111-3619551, Fax : + 38111-658136, E-Mail : [lukic@dpc-belgrade.co.yu](mailto:lukic@dpc-belgrade.co.yu)

Sinisa Spegar, Plovput-Gov. Agency f. Maintenance & Development of Inland Waterways, Francuska 9, 11000 Belgrad; Tel: + 38111-631632, Fax: + 38111-632027; E-Mail: [sspegar@plovput.co.yu](mailto:sspegar@plovput.co.yu)

**Croatie** : Ivica Ruzic, , Center for Marine & Environmental Research, 54, Bijenicka, 10000 Zagreb ;  
Tel: +3851-4561140, Fax: +3851-4680117, E-Mail: [ruzic@olimp.irb.hr](mailto:ruzic@olimp.irb.hr)

Damir Obad, CRUP Ltd., Rimska 28, HR-44000 Sisak, Tel: +385 (44) 524 339,  
Fax: +385 (44) 524 809, E-Mail: [obad@crup.hr](mailto:obad@crup.hr)

**Roumanie** : Romeo Soare, River Administration of the Lower Danube Galati, Giurgiu Bd.C.F.R.,Nr.5,  
Bl.Gitour, 080121, Tel: +40 246 213 329, Fax: +40 246 211 744, E-Mail: [soareromeo@hotmail.com](mailto:soareromeo@hotmail.com)

**Bulgarie** : Georgi Georgiev; Ministry of Transport and Communications, Executive Agency  
„Exploration and Maintenance of the Danube River“ –Rousse, 6, Slavyanska Str., Rousse 7000,  
Tel: +359 82 823 130, Fax: +359 82 823 131, E-Mail: [director@appd-bg.org](mailto:director@appd-bg.org)

Hristo Draganchev, Technical University Varna, 1, Studentska Str., 9010 Varna, Tel: +359 52 302769,  
Fax: +359 52 302771, E-Mail: [hr\\_st\\_dr@ms3.tu-varna.acad.bg](mailto:hr_st_dr@ms3.tu-varna.acad.bg)

**Ukraine** : Igor Gladkykh, Odessa State Maritime Academy, 8, Didrikhson str., 65029 Odessa ;  
Tel : +38048-7322665, Fax : +380482-345267, E-Mail : [gladkykh@ukr.net](mailto:gladkykh@ukr.net)

Konstantin I. Sizov, Ministry of Transport of Ukraine State enterprise "Delta-Pilot", 27 Liagina St.,  
Mykolaiv, 54001 Ukraine ; Tel : +38 0512 500904, Fax : +38 0675 101632,  
E-Mail : [sizov\\_konstantin@ukr.net](mailto:sizov_konstantin@ukr.net)

**8. Recommandations du règlement de visite des bateaux du Rhin**  
(Résolution 1997-II-28) :

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

**RECOMMANDATION N° 1/2004**  
**du 12 février 2004**

Ad article 10.03ter, chiffre 1 – Installations d'extinction d'incendie fixées à demeure  
Agent extincteur NOVEC 1230

**SPESSART**

En application de l'article 10.03ter, chiffre 1, dernière phrase, l'agent extincteur NOVEC 1230 ( $\text{CF}_3\text{CF}_3\text{C}(\text{O})\text{CF}(\text{CF}_3)_2$ ) peut être utilisé dans la salle des machines principale et dans la salle des machines avant de l'automoteur-citernes "SPESSART" - numéro officiel 4802630, aux conditions suivantes :

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

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

**RECOMMANDATION N° 2/2004**  
**du 12 février 2004**

Ad article 22bis.05, chiffre 3, lettre b, 1<sup>ère</sup> phrase – Double fond avec h = 600 mm

En application de l'article 2.19, chiffre 1, du RVBR en liaison avec l'article 22bis.05, chiffre 3, lettre b, il est possible de déroger aux conditions suivantes à l'application de l'article 22bis.05, chiffre 3, lettre b, lors de la construction et de l'exploitation de bateaux à passagers avec la désignation de projet "Premicon 2005" du cabinet d'ingénieurs Hellmich, décembre 2003, pour la navigation sur le Rhin :

1. Le bâtiment est conforme aux autres dispositions du chapitre 22bis du RVBR dans sa teneur du 1<sup>er</sup> janvier 2003.
2. La répartition des cloisons doit permettre d'assurer, en cas d'invasion de deux compartiments étanches et voisins, quels qu'ils soient, que le bateau ne s'enfoncé pas au-dessous de la ligne de surimmersion et qu'il subsiste une distance de sécurité résiduelle de 100 mm.
3. Le bâtiment (un bateau) est composé de deux coques reliées entre-elles de manière fixe. Il est construit de manière à permettre une séparation uniquement en cas d'avarie.
4. En cas d'avarie, le bâtiment doit pouvoir être séparé sans recours à des engins de renflouement lourds et de sorte qu'aucune des parties séparées ne dépasse la longueur maximale de 110 m. La flottabilité et la manœuvrabilité individuelle des différentes parties de bateau doivent être assurées après la séparation. Une attestation d'une société de classification agréée relative à la flottabilité, la gîte et la stabilité des parties séparées du bateau doit être fournie.
5. Le moteur actif doit disposer d'une alimentation autonome en énergie, doit permettre d'assurer seul la propulsion en cas de défaillance de l'installation de propulsion principale et doit pouvoir être commandé sur place (à la proue, sur le pont découvert) au moyen d'une unité de commande installée à demeure.



## 9. Recommandation ADNR :

### COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

#### RECOMMANDATION ADNR n° 1/2004

du 18 mars 2004

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 belge de reconnaître l'équivalence en ce qui concerne la construction d'un bateau citerne du type C à savoir :

"NAVIRA" numéro officiel 80 60021, numéro de construction 269 (Schiffwerft Ebert), BV n° : 40C367.

Par dérogation à la prescription 9.3.2.11.4 2<sup>ème</sup> phrase, une canalisation d'eau de lavage provenant de la salle des machines parcourt le pont après avoir traversé un compartiment latéral sans ouverture dans ce compartiment.

Il ressort d'un rapport de la Délégation belge que la sécurité est assurée et que le bateau répond aux conditions pertinentes des prescriptions de l'ADNR.

#### **Rapport de la Délégation belge relatif à la recommandation n°1/2004**

Le présent rapport porte sur un bateau citerne Type C aux dimensions suivantes 135 x 16,8 x 5,75 m.

Le bateau est pourvu d'une salle des pompes sous le pont, aménagée dans le cofferdam à l'intérieur d'une double coque (double fond et double muraille).

Sous certaines conditions, des tuyauteries peuvent traverser la cloison de la salle des machines pour desservir des équipements se trouvant dans un local de service, un cofferdam, un espace de cale ou conduire vers l'extérieur (9.3.2.17.5 e), f)).

Dans le cas présent, c'est une tuyauterie d'eau de lavage (1,5 pouce) qui va de la salle des machines au pont en traversant un compartiment latéral ne contenant pas d'équipement, sans ouverture dans celui-ci.

Au regard des articles invoqués, compte tenu de la nature du fluide et du trajet du tuyau, il apparaît que la sécurité est assurée.

## **PROTOCOLE 29**

### **Groupe de réflexion de haut niveau sur les aspects institutionnels de la navigation intérieure au plan européen**

#### **Résolution**

La Commission Centrale

autorise le Secrétaire Général à utiliser un montant maximal de 127 000.- euros en 2004 à prélever sur le fonds de réserve de la Commission Centrale à titre de préfinancement pour l'organisation et le fonctionnement du Groupe de Réflexion de Haut Niveau créé par l'Allemagne, la Belgique, la France, les Pays-Bas et la Suisse,

prend acte de l'engagement des Etats membres de la Commission Centrale de reverser à ce fonds les sommes effectivement prélevées pour l'objet sus-mentionné, ce versement s'élevant à 30 000.- euros dans le cadre du budget pour 2005.

## **PROTOCOLE 30**

### **Budget pour 2005 de la Commission Centrale**

#### **Résolution**

La Commission Centrale adopte le budget 2005 qui est fixé à 2 070 000.- euros.

La cotisation de chaque Etat, compte tenu du versement de 15 000.- euros du Centre Administratif pour les bateliers rhénans, du versement de 44 000.- euros de l'Instance internationale de Péréquation et de Coordination et des autres recettes, s'élève à 408 200.- euros payable en euros.

Les cotisations seront versées au compte de la Commission Centrale auprès du Crédit Industriel d'Alsace et de Lorraine à Strasbourg.

## **PROTOCOLE 31**

### **Budget pour 2005 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 2005 est fixé à 42 000.- euros. La cotisation de chaque Etat concerné s'élève à 7 000.- euros. Le budget sera communiqué à cet organisme.

## **PROTOCOLE 32**

### **Budget prévisionnel de l'Instance internationale de péréquation et de coordination**

#### **Résolution**

La Commission Centrale a pris connaissance du budget prévisionnel pour 2005 de l'Instance internationale de péréquation et de coordination. Ce budget s'élèverait à 137 910.- euros.

La cotisation de chaque Etat pour 2004 s'élèverait à 22 985.- euros.

Ce budget n'entrera toutefois en vigueur qu'après la ratification par tous les Etats concernés de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure

## **PROTOCOLE 33**

### **Organisation de la prochaine réunion de la Conférence consultative**

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 34**

### **Communiqué à la presse**

#### **Résolution**

Le communiqué à la presse est approuvé.

## **PROTOCOLE 35**

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

#### **Résolution**

La prochaine session plénière se tiendra les 24 et 25 novembre 2004 à Strasbourg.