

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.

Annexes

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

REGLEMENT DE POLICE

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art. 2, 7, 8 et annexe 2 - Prescriptions conc. la couleur et l'intensité des feux	M	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-II-15	1. Art. 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 et annexe 3 2. Art. 10.01 Prescriptions de caractère temporaire conformément art. 1.22	M	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2002-II-16	Amendements définitifs au RPNR	M	1.1.2004	19.12.2003		24.8.2004	29.1.2003
2002-II-17	Amendement des prescr. suiv.: Prescr. min. et condit. d'essais rel. aux appareils radar de navig. pour la navig. rhénane, Prescr. min. et cond. d'essais rel. aux indic. de vitesse de giration pour la navig. rhénane les prescr. rel. à l'installation et au contrôle de fonctiont. d'appareils radar de navigation et d'indicateurs de vitesse de giration pour la navig. rhénane	M	1.1.2004	2.7.2003		24.8.2004	29.1.2003
2002-II-18	Amendements aux prescr. concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navig. du Rhin	M	1.1.2004	19.12.2003		3.7.2003	29.1.2003
2004-II-18	Amendements définitifs au RPNR	M	1.4.2006	12.1.2006		29.11.2005	21.12.2004
2005-II-17	Prescriptions de caractère temporaire conformément art. 1.22 – art. 1.10, 1.19, 3.13, 3.23, 3.27, 6.31, 6.32, 7.04, 9.06, 11.02 et annexe 7	M	1.4.2006	17.2.2006	13.2.2006	1.4.2006	9.12.2005

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2005-II-19	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conf. à l'art. 1.06 1. art. 21.02, ch. 2, lettre d 2. art. 1.01, ch. 20bis 3. art. 8.02 ch. 4 4. art. 10.02, ch. 2 lettre a 5. art. 22bis.01 à 22bis.04 (sauf ch. 5 et 8) et art. 22bis.06 6. art. 22bis.04, ch. 5 et 8 7. art. 22er.01 à 22ter.12 8. Annexe D, modèles 1 et 2	R	1.1.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
			1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-20	Prescriptions de caractère temp. art. 8bis.01, 8bis.03, 8bis.07, 8bis.11, annexe A, annexe J, parties I, II et VIII	M	1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-21	Prescriptions de caractère temp. art. 10.03bis, ch. 8, 10.03ter, ch. 9, 15.03, ch. 1 à 4, 9 à 11, 15.06, ch. 3, 8 et 14, 15.09, ch. 4, 15.10, ch. 6, 15.11, titre, ch. 1, 2, 14 et 15, 15.12, titre, ch. 6 et 10, 15.15, ch. 1, 5 et 10, 21.02, ch. 1g, 24.02, ch. 2, 24.03, ch. 1, 24.06, ch. 5	M	entre 1.1.2006 et 30.9.2007	12.1.2006	**)		3.4.2006	9.12.2005

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

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

3. ADNR : Mise en vigueur

ADNR

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

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

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

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

4. Règlement des patentes : Mise en vigueur

REGLEMENT DES PATENTES DU RHIN

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
1999-II-18	Art. 3.06, 3.07 nouv., annexes A1 et B1	M	1.4.2000	27.3.2000	**)	18.9.2000	1.12.1999	8.6.1999
1999-III-22	Article 1.03, chiffre 5	M	1.1.2001	26.6.2000	**)	25.1.2001	22.3.2001	7.7.2000
2000-I-25	Art. 1.01, ch. 2, 1.03, ch. 5, 5.02, ch. 3	M	1.1.2001	20.12.2000	**)	6.2.2001	22.3.2001	7.7.2000
2001-I-23	Art. 2.01, 2.02, 3.02, 5.01 – compléments apportés au règlement rel. à la délivrance des pat. du Rhin	M	1.4.2002	18.3.2002	**)	31.3.2003	23.4.2002	27.6.2001
2001-II-25	Adaptation du règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin – article 4.04 (nouveau) et annexe C	M	1.10.2002	1.8.2002	**)	21.7.2003	22.7.2002	21.12.2001
2002-II-24	Modification du règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin – Article 1.01	M	1.1.2004	19.12.2003	**)		16.7.2003	29.1.2003
2003-I-26	Modification du règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin – Articles 1.01 et 5.02	M	1.1.2004	19.12.2003	**)		14.11.2003	17.6.2003
2003-II-28	Modification du règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin - Article 3.02 et les annexes B1 et B2	M	1.4.2004	25.2.2004	**)	23.1.2004	2.3.2005	12.12.2003

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

Mise en vigueur

REGLEMENT RELATIF AU PERSONNEL DE SECURITE EN NAVIGATION A PASSAGERS

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

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

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

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

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

REGLEMENT RELATIF A LA DELIVRANCE DE PATENTES RADAR

Acte de mise en vigueur de prescriptions et de prescriptions temporaires

Acte de remise en vigueur de prescriptions temporaires

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

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

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

7. Comité du Règlement de police (Résolution 2004-II-19)

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

1200000 Règlement relatif au personnel de sécurité en navigation à passagers (RSP)				
N° d'ordre	Faits	Infraction aux articles du RSP	Personne concernée	Recommandations relatives aux amendes uniformes en EUR
1	2	3	4	5
1230100	Présence de personnel de sécurité à bord			
1230111	Ne pas veiller à ce que le personnel de sécurité soit toujours disponible à bord pendant le trajet ou en stationnement	3.01, chiffre 1, phrase 1	conducteur	100 pour chaque h d'absence entamée et prouvée par personne manquante du personnel de sécurité au moins 300 par personne manquante
1230112	Ne pas veiller à ce que le personnel de sécurité soit toujours disponible à bord pendant le trajet ou en stationnement	3.01, chiffre 1, phrase 1	secouriste	150 pour chaque h d'absence entamée et prouvée par personne manquante du personnel de sécurité au moins 500 par personne manquante
1230200	Sécurité à bord			
1230211	Ne pas veiller à instruire le personnel de sécurité dans la connaissance du bateau à passagers	3.02, chiffre 1, lettre b	conducteur	200
1230212	La justification de la qualification ne peut pas être prouvée ou elle ne l'est pas correctement ou à temps	3.02, chiffre 1, lettre c	conducteur	75
1230213	Ne pas veiller à prouver l'exécution des rondes de sécurité	3.02, chiffre 1, lettre d	conducteur	200
1230221	Ne pas attribuer ou ne pas attribuer correctement aux membres de l'équipage et du personnel de bord les tâches qui leur incombent figurant dans le rôle de sécurité	3.02, chiffre 2, lettre a	expert	200
1230222	Ne pas instruire ou ne pas instruire correctement ou au moins tous les six mois les membres de l'équipage et du personnel de bord au sujet des tâches attribuées dans le rôle de sécurité	3.02, chiffre 2, lettre b	expert	200
1230223	Ne pas donner d'informations aux passagers ou ne pas les donner correctement ou à temps	3.02, chiffre 2, lettre c	expert	200

8. Comité du Règlement de police (Résolution 2004-I-17)

Standard Avis à la batellerie, Standard international, Edition 1.1 (27.4.2006)

Standard Avis à la batellerie

Standard international

Edition 1.1

27.4.2006

Sommaire

Préambule	5
Introduction (Fonctions principales et performances caractéristiques)	7
Standard de données	7
Informations relatives aux hauteurs d'eau	7
Moyens de diffusion	8
Annexe 1 - Structure de l'information et formatage XML	9
1. Introduction	9
1.1 Calendrier des éditions	9
2. Structure des avis à la batellerie	9
2.1 Généralités	9
2.2 Présentation de la description XML	11
2.3 Explications relatives aux champs	16
2.4 Explications relatives aux codes	16
Appendice A – Tableaux de référence	
Appendice B – Schéma XML.....	
Appendice C - Exemples de descriptions des mises en œuvre du standard Avis à la batellerie.....	

Préambule

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.

Ce projet de standard européen a été développé par le "Notices to Skippers Expert Group".

Introduction (Fonctions principales et performances caractéristiques)

La standardisation des avis à la batellerie vise les objectifs suivants :

- 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.

Il ne sera pas possible de standardiser toutes les indications contenues dans les avis. 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 (par exemple : naufrage d'une menue embarcation sur le côté droit du chenal navigable du Danube, p.k. 2010)
- nécessaires à la planification du voyage (par exemple : fermeture d'écluses, diminution du tirant d'air, ...)

Informations complémentaires (par exemple : motif de l'interruption du fonctionnement d'une écluse) pourront être communiquées sous la forme de textes non-standardisés.

Standard de données

Les avis à la batellerie doivent être mis à disposition conformément à l'annexe 1, XML Définition des informations. L'utilisation de texte non-standardisé devrait être limitée autant que possible.

Informations relatives aux hauteurs d'eau

Les informations relatives aux hauteurs d'eau sont importantes à la fois pour la planification du voyage et pour la sécurité. Actuellement, il n'existe pas de standard commun pour le référencement des informations relatives aux hauteurs d'eau (à titre d'exemple, l'Allemagne utilise l'étiage équivalent (EE) tandis que les recommandations de la Commission du Danube font référence aux "basses eaux de régulation" BER, dont la définition est légèrement divergente. Les tirants d'air sont généralement déterminés sur la base d'une hauteur d'eau élevée, mais dans certains cas les basses eaux tiennent lieu de référence. Les valeurs des échelles sont basées sur différents niveaux de la mer ou sur des valeurs spécifiques aux échelles pour le niveau zéro. Par conséquent, les informations relatives aux hauteurs d'eau ne peuvent pas être utilisées dans les systèmes automatiques de calcul des tirants d'air.

L'appendice A de l'annexe 1 contient 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.

Moyens de diffusion

Si les autorités compétentes disposent d'informations destinées à la navigation intérieure de leur Etat de manière à ce qu'elles soient compréhensibles pour des utilisateurs pratiquant une autre langue, elles doivent publier sur internet les avis à la batellerie de leur Etat de tutelle conformément au présent standard et au format XML. Afin de permettre le téléchargement d'informations spécifiques, les services internet devraient offrir la possibilité de sélectionner :

- un secteur spécifique de la voie navigable (numéro du secteur dans l'ID conformément à l'annexe 1, tableau 1) ou
- un secteur spécifique de la voie navigable défini par les points kilométriques de début et de fin (hectomètre de la voie navigable dans l'ID, conformément à l'annexe 1, tableau 1) ;
- une période de validité (date de début et de fin conformément à l'annexe 1, tableau 1)
- une date de publication des avis (date de publication conformément à l'annexe 1, tableau 1).

Les avis visés par le présent standard peuvent par exemple être mises à disposition par les moyens suivants :

- Services WAP,
- Services de courrier électronique.

L'échange de données entre les autorités est recommandé. Toutes les autorités qui utilisent le présent 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'avis en utilisant des méthodes de diffusion et de réception concertées.

Annexe 1 Structure de l'information et formatage XML

1. Introduction

Le présent document décrit la structure et le formatage des avis électroniques et standardisés à la batellerie qui sont adressés aux bateaux (de navigation intérieure) par les autorités locales.

1.1 Calendrier des éditions

Edition	Date	Description
1.0	28.5.2004	Résolution de la CCNR
1.1	27.4.2006	Modifications adoptées par le Comité du Règlement de Police de la CCNR

L'édition est indiquée en-bas à gauche de chaque page

2. Structure des avis à la batellerie

2.1 Généralités

Les avis à la batellerie contenant des données nautiques destinées aux bateliers de la navigation intérieure sur les objets géographiques comportent les éléments d'information suivants :

- Identification de l'avis
- Avis concernant la voie navigable ou le trafic
- Avis relatifs aux hauteurs d'eau tels que :
 - les indications des hauteurs d'eau ;
 - les indications relatives à la plus faible profondeur relevée ;
 - les indications relatives aux tirants d'air ;
 - les indications relatives à l'état des barrages ;
 - les indications relatives aux débits ;
 - les indications relatives au régime de débit ;
 - les prévisions relatives aux hauteurs d'eau ;
 - les indications relatives à la plus faible profondeur prévue ;
 - les prévisions relatives aux débits
- les indications relatives à la présence de glace

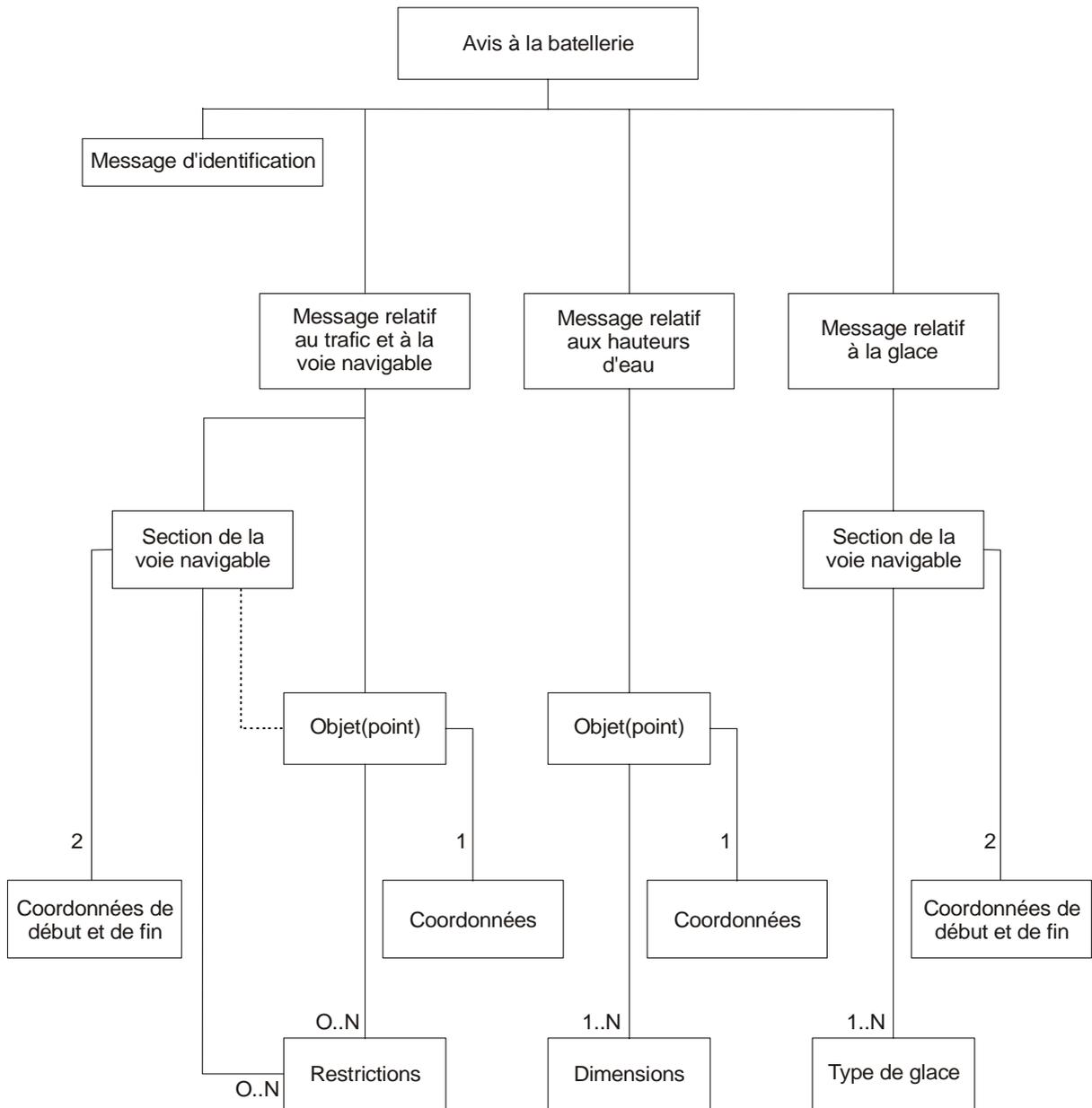


Illustration 1 Structure de l'information

Un avis standardisé au format XML comporte par conséquent quatre sections :

- Identification
- Avis concernant la voie navigable ou le trafic
- Information relative à la hauteur d'eau
- Information relative à la glace

Normalement, une information ne comporte que deux sections : la section Identification et au moins une des sections suivantes : Informations relatives à la voie navigable et au trafic, informations relatives aux hauteurs d'eau ou à la glace (le panachage de sections contenant différents types d'informations n'est pas autorisé).

La section de l'avis comportant des informations relatives à la voie navigable et au trafic comporte des restrictions pour un secteur de la voie navigable ou pour un objet. Le diagramme montre également que les avis à la batellerie relatives à la voie navigable et au trafic portent sur un secteur de la voie navigable **ou** sur un objet géographique (point). Lorsque l'information concerne un objet, la voie navigable concernée doit aussi être indiquée, mais sans les données restrictives. Lorsqu'un avis comporte différentes restrictions pour différents groupes concernés ou différentes informations de communication pour différentes restrictions, le même numéro peut être utilisé pour plusieurs parties des avis relatifs à la voie navigable ou au trafic.

La section Informations relatives aux hauteurs d'eau contient des données relevées pour un objet, généralement une échelle.

La section Informations relatives à la présence de glace comporte des informations relatives à la présence de glace sur le secteur concerné.

2.2 Présentation de la description XML

Ce paragraphe présente la définition de l'avis en code XML. L'appendice A contient une définition exhaustive pour tous les éléments XML, y compris les formats possibles.

Tableau 1, Description XML

Nr.	Tag (Group headers and closers are boldly printed)	Description	Mandatory Conditional	Rule applicable
	<?xml version="1.0" encoding="iso-8859-1" ?>			
	<RIS_Message>	Notice to Skippers		
1s	<identification>	Identification section	M	1
1.1	<from>String</from>	Sender of the message	M	
1.2	<originator>Riza</originator>	Originator (initiator) of the information in this message	M	
1.3	<country_code>CH</country_code>	Country where message is valid	M	
1.4	<language_code>HU</language_code>	Original language used in the textual info. (contents)	M	
1.5	<district>WaddenZee</district>	District / Region within the specified country, where the message is applicable	C	
1.6	<date_issue>20011231</date_issue>	Date of editing	C	
1.7	<time_issue>1145</time_issue>	Time of editing	C	
1e	</identification>			
2s	<ftm>	Fairway and traffic related section	C	1
2.1	<year>2001</year>	Year of first issuing of the notice	M	
2.2	<number>9999</number>	Number of the notice (per year)	M	
2.3	<serial_number>99</serial_number>	Serial no of notice (replacements and withdrawals) original notice: 00	M	
2.4s	<target_group>	Target group information	C	
2.4.1	<code>ALL</code>	Target group (vessel type) for this message	M	Default: all
2.4.2	<direction_code>ALL</direction_code>	Upstream or downstream traffic, or both	M	Default:all
2.4e	</target_group>			
2.5	<subject_code>OBSTRU</subject_code>	Subject code (also see paragraph 2.3.1)	M	
2.6s	<validity_period>	Overall period of validity	M	
2.6.1	<date_start>20011231</date_start>	Start date of validity period	M	
2.6.2	<date_end>99999999</date_end>	End date of validity period (indefinite: 99999999)	M	
2.6e	</validity_period>			
2.7	<contents>String</contents>	Contents / notice text in original language	C	
2.8	<source>String</source>	Notice source (authority)	C	
2.9	<reason_code>REPAIR</reason_code>	Reason / justification of notice	C	
2.10s	<communication>	Communication channel information	C	
2.10.1	<reporting_code>INF</reporting_code>	Reporting regime (information or duty to report)	M	5
2.10.2	<code>TEL</code>	Communication code (telephone, VHF etc.)	M	5
2.10.3	<number>String</number>	Telephone, VHF number, e-mail address, URL or teletext	C	5
2.10e	</communication>			
2.11s	<fairway_section>	Fairway section, also available for objects (no. 2.12)	M	2
2.11.1s	<geo_object>	Geo information of fairway	M	
2.11.1.1	<id>String</id>	Unique id of the fairway section (1x or 2x)	M	
2.11.1.2	<name>String</name>	(Local) Name of the fairway section (f.e.: Rhine between bridge A and bridge B)	M	
2.11.1.3	<type_code>FWY</type_code>	Type of geographical object	M	Default: FWY
2.11.1.4s	<coordinate>	Fairway section begin and end coordinates (2x)	C	
2.11.1.4.1	<lat>42.34.1234 N</lat>		M	5
2.11.1.4.2	<long>123.45.1234 E</long>		M	5
2.11.1.4e	</coordinate>			
2.11.1e	</geo_object>			
2.11.2s	<limitation>	Fairway section limitations	C	
2.11.2.1s	<limitation_period>	Limitation periods / intervals	C	
2.11.2.1.1	<date_start>20011231</date_start>	Start date of limitation period (overall)	M	5
2.11.2.1.2	<date_end>20011231</date_end>	End date of limitation period	C	
2.11.2.1.3	<time_start>1420</time_start>	Start time of limitation period	C	
2.11.2.1.4	<time_end>0500</time_end>	End time of limitation period	C	
2.11.2.1.5	<interval_code>SAT</interval_code>	Interval for limitation if applicable	C	

Nr.	Tag (Group headers and closers are boldly printed)	Description	Mandatory Conditional	Rule applicable
2.11.2.1.e	</limitation_period>			
2.11.2.2	<limitation_code>OBSTRU</limitation_code>	Kind of limitation	M	5
2.11.2.3	<position_code>AL</position_code>	Position, which side	M	5, default: all
2.11.2.4	<value>3.14159</value>	Value of limitation (i.e. max draught)	C	
2.11.2.5	<reference_code>NAP</reference_code>	Value reference	C	
2.11.2.6	<indication_code>MAX</indication_code>			
2.11.2e	</limitation>			
2.11.e	</fairway_section>			
2.12s	<object>	Object section ()	C	3
2.12.1s	<geo_object>	Geo Information of object	M	5
2.12.1.1	<id>String</id>	Unique id of the geographical object	M	5
2.12.1.2	<name>String</name>	(Local) Name of the geographical object	M	5
2.12.1.3	<type_code>FWY</type_code>	Type of geographical object	M	5
2.12.1.4s	<coordinate>	Object coordinates (1x)	C	
2.12.1.4.1	<lat>42 34.1234 N</lat>		M	5
2.12.1.4.2	<long>123 45.1234 E</long>		M	5
2.12.1.4e	</coordinate>			
2.12.1e	</geo_object>			
2.12.3s	<limitation>	Object limitation section	C	
2.12.3.1s	<limitation_period>	Limitation periods / intervals (see <fairway section>)	C	
2.12.3.1.1	<date_start>20011231</date_start>		M	5
2.12.3.1.2	<date_end>20011231</date_end>		C	
2.12.3.1.3	<time_start>1420</time_start>		C	
2.12.3.1.4	<time_end>0500</time_end>		C	
2.12.3.1.5	<interval_code>SAT</interval_code>		C	
2.12.3.1e	</limitation_period>			
2.12.3.2	<limitation_code>OBSTRU</limitation_code>		M	5
2.12.3.3	<position_code>AL</position_code>		M	5, default: all
2.12.3.4	<value>3.14159</value>		C	
2.12.3.5	<reference_code>NAP</reference_code>		C	
2.12.3.6	<indication_code>MAX</indication_code>		C	
2.12.3e	</limitation>			
2.12e	</object>			
2e	</ftm>			

3s	<wrm>	Water level related section	C	1
3.1s	<validity_period>	Overall period of validity of water level message	C	
3.1.1	<date_start>20011231</date_start>	Start date of validity period	M	5
3.1.2	<date_end>99999999</date_end>	End date of validity period (indefinite: 99999999)	M	5
3.1e	</validity_period>			
3.2s	<geo_object>	Geo Information of measurement location, tide gauge	M	5
3.2.1	<id>String</id> (Waterway section)	Unique id of the geographical object	M	5
3.2.2	<name>String</name> (Pegelname)	(Local) Name of the geographical object	M	5
3.2.3	<type_code>FWY</type_code>	Type of geographical object	M	5, default: FWY
3.2.4s	<coordinate>	Object coordinates (1x or 2x)	C	
3.2.4.1	<lat>42 34.1234 N</lat>		M	5
3.2.4.2	<long>123 45.1234 E</long>		M	5
3.2.4e	</coordinate>			
3.2e	</geo_object>			
3.3	<reference_code>NAP</reference_code>	Value reference (measurement reference)	M	6
3.4s	<measure>	Measurements (normal or predicted values)	M	5
3.4.1	<predicted>1</predicted>	Predicted measurement (1) or real measurement (0)	M	5
3.4.2	<measure_code>DIS</measure_code>	Kind of water level related information	M	5
3.4.3	<value>314159</value>	Value	M	6
3.4.4	<difference>314159</difference>	Difference with previous measurement	C	

Nr.	Tag (Group headers and closers are boldly printed)	Description	Mandatory Conditional	Rule applicable
3.4.5	<code><barrage_code>OPD</barrage_code></code>	Barrage status	C	
3.4.6	<code><regime_code>HIG</regime_code></code>	Regime applicable	C	
3.4.7	<code><measuredate>20011231</measuredate></code>	Date of measurement	M	5
3.4.8	<code><measuretime>1420</measuretime></code>	Time of measurement	M	5
3.4e	<code></measure></code>			
3e	<code></wrm></code>			
4s	<code><icem></code>	Ice related section	C	1
4.1s	<code><validity_period></code>	Overall period of validity of ice information	C	
4.1.1	<code><date_start>20011231</date_start></code>	Start of validity period	M	5
4.1.2	<code><date_end>20011231</date_end></code>	End of validity period (indefinite: 99999999)	M	5
4.1e	<code></validity_period></code>			
4.2s	<code><fairway_section></code>	Fairway	M	5
4.2.1	<code><geo_object></code>	Geo Information of fairway location	M	5
4.2.1.1	<code><id>String</id></code>	Unique id of the fairway section (1x or 2x)	M	5
4.2.1.2	<code><name>String</name></code>	(Local) Name of the fairway section	M	5
4.2.1.3	<code><type_code>FWY</type_code></code>	Type of geographical object	M	5, default: FWY
4.2.1.4	<code><coordinate></code>	Fairway section begin and end coordinates (2x)	C	
4.2.1.4.1	<code><lat>42 34.1234 N</lat></code>		M	5
4.2.1.4.2	<code><long>123 45.1234 E</long></code>		M	5
4.2.1.4e	<code></coordinate></code>			
4.2.1e	<code></geo_object></code>			
4.2e	<code></fairway_section></code>			
4.3s	<code><ice_condition></code>	Ice conditions	M	5
4.3.1	<code><measuredate>20011231</measuredate></code>	Date of measurement	M	5
4.3.2	<code><measuretime>1420</measuretime></code>	Time of measurement	M	5
4.3.3	<code><ice_condition_code>A</ice_condition_code></code>	Condition code (see ch. 2.3.2)	C	4
4.3.4	<code><ice_accessibility_code>A</ice_accessibility_code></code>	Accessibility code (see ch.2.3.2)	C	4
4.3.5	<code><ice_classification_code>A</ice_classification_code></code>	Classification code (see ch. 2.3.2)	C	4
4.3.6	<code><ice_situation_code>A</ice_situation_code></code>	Situation code (see ch.2.3.2)	C	4
4.3e	<code></ice_condition></code>			
4e	<code></icem></code>			
	<code></RIS_Message></code>			

Règles applicables pour le tableau 1 :

- Dans un avis, au moins deux rubriques doivent être complétées :
 - La rubrique Identification (1) et
 - une des rubriques suivantes :
 - Avis concernant la voie navigable ou le trafic (2),
 - Avis relatif à la hauteur d'eau (3)
 - Avis relatif à la glace (4)
- Le groupe 2.11 (Rubrique de la voie navigable) est également disponible pour les avis relatifs aux objets (n° 2.12)
- Groupe 2.12 (section objet) non disponible pour les annonces relatives à la voie navigable (n° 2.11)
- Dans le groupe 4.3, au moins un des éléments facultatifs 4.3.3 à 4.3.6 doit être complété
- Lorsqu'un groupe facultatif comporte dessous-groupes obligatoires, ces derniers sont uniquement obligatoires si le groupe est utilisé à un niveau plus élevé.
- Uniquement obligatoire pour les hauteurs d'eau et les tirants d'air.

2.3 Explications relatives aux champs

La signification des différents champs utilisés dans la description XML est précisée sur la page "Tags" (champs)

2.4 Explications relatives aux codes

La signification des différents codes utilisés dans la description XML est précisée

Les formats et valeurs admissibles pour tous les éléments XML sont décrits dans le schéma XML

Points de vue et aspects concernant le Standard Avis à la batellerie

- Les informations peuvent être subdivisées en deux catégories : URGENT et NON-URGENT. Les informations urgente impliquent toujours une restriction du trafic de navigation. Par conséquent, une ou plusieurs indications doivent figurer dans la **section Restrictions**. Si une information ne comporte pas de section Restrictions, elle n'est pas urgente.
- Les données relatives aux longitudes et latitudes sont basées sur le WGS 84 et sont indiquées en degrés et minutes, avec au moins trois décimales, quatre décimales étant préférables (délégation mm.mmmm N, ddd mm.mmmm E)
- les valeurs décimales portées dans les champs numériques sont indiquées avec un (Point) Aucune ponctuation n'est utilisée pour séparer les milliers.
- Seules les unités de mesure suivantes sont admissibles : cm, m³/s, h, km/h et kW.
- Il n'existe pas de section Objets pour les sections Voies navigables. Pour les objets (ponts etc.), la section Voie navigable doit être incluse.
- Pour une ID précise, le LOCODE prévu par le Ship Reporting Standard doit être utilisé.

2.4.1 Le Code Sujet attribué aux avis relatifs à la voie navigable et au trafic.

Interruption

lorsque :

- tous les sas d'une écluse
 - tous les passages sous un pont
 - un point précis de la voie navigable
 - un secteur précis de la voie navigable
- ne permet plus aucune forme de navigation.

Interruption partielle

Lorsque la navigation est limitée :

- fermeture d'un ou plusieurs sas d'une écluse, au moins un sas restant opérationnel
- fermeture d'un ou plusieurs passages sous un pont, au moins un passage restant utilisable
- restriction en un point donné de la voie navigable, la voie navigable demeurant partiellement utilisable

Retards

lorsqu'un obstacle retarde la navigation au passage d'un pont, d'une écluse ou d'un secteur de la voie navigable, avec des données relatives au début et à la fin de la restriction.

Exemple : Retard de deux heures au maximum le
13 novembre de 08:00 heures à 17:00 heures.

```
Codage : date_start: 20021113
date_end: 20021113
time_start: 0800
time_end: 1700
limitation_code: retard
Position_code: entier
value: 2
```

<u>Interruption de service</u>	<p>lorsqu'un pont mobile n'est pas opérationnel sur une période donnée. Cette période devrait être comprise dans la période normale de fonctionnement.</p> <p>L'interruption de service d'une écluse implique une interruption ou un retard.</p> <p>En cas d'interruption de service d'un pont mobile, le passage sous le pont reste possible. Si tel n'est pas le cas, il s'agit d'une interruption.</p>
<u>Fonctionnement modifié</u>	<p>lorsque les horaires habituels de service d'une écluse ou d'un pont sont modifiés.</p> <p>Ceci implique généralement une restriction par rapport aux horaires habituels de service, en raison de travaux, plutôt qu'une extension des horaires de service.</p> <p>Une limitation des horaires de service d'une écluse se traduit en général par une interruption.</p> <p>Lorsqu'une écluse est généralement en service de 06:00 heures à 20:00 heures et que ces horaires sont limités à un fonctionnement de 10:00 heures à 14:00 heures, il s'agit d'une interruption de 06:00 heures à 10:00 heures et de 14:00 heures à 20:00 heures.</p> <p>Une limitation des horaires de service d'un pont se traduit en général par une "interruption de service".</p>
<u>longueur du bateau</u>	<p>lorsque la longueur maximale généralement admise ou possible sur un secteur donné est réduite pour la navigation de passage.</p> <p>Ceci concerne généralement les écluses (sas partiellement disponible)</p>
<u>Largeur disponible</u>	<p>lorsque la largeur normalement disponible pour la navigation de passage est réduite en en point donné.</p> <p>Il s'agit généralement de travaux sur un pont ou une écluse.</p> <p>Ce Sujet est aussi utilisé lorsque la largeur disponible du chenal navigable est réduite, même lorsque ceci n'a pas d'incidence sur la largeur maximale disponible de la voie navigable.</p>
<u>Hauteur du bateau</u>	<p>lorsque la hauteur normalement disponible pour la navigation de passage est réduite en en point donné.</p>
<u>Tirant d'air</u>	<p>S'applique aussi lorsque le tirant d'air est limité localement par des engins de révision.</p>
<u>Tirant d'eau du bateau</u>	<p>lorsque le tirant d'eau normalement disponible pour la navigation de passage est réduit en en point donné.</p>
<u>Profondeur disponible</u>	<p>Lorsque la profondeur disponible est modifiée. Ceci n'a pas d'incidence directe sur le tirant d'eau maximal.</p>
<u>Interdiction d'accostage</u>	<p>Lorsqu'il est interdit d'accoster en en point donné de la voie navigable.</p>
<u>Modification de la signalisation</u>	<p>Lorsque la signalisation nautique est modifiée, par exemple les bouées, balises, feux, panneaux etc.</p>
<u>Travaux</u>	<p>Autres activités sur ou à proximité de la voie navigable, lorsque celles-ci ne font pas partie des Sujets énumérés.</p>

<u>Travaux de dragage</u>	Travaux de dragage pour lesquels aucun autre Sujet n'est applicable.
<u>Manœuvres militaires</u>	Manœuvres militaires pour lesquelles aucun autre Sujet n'est applicable.
<u>Manifestations festives</u>	Manifestations (compétitions d'avirons, feux d'artifice etc.) pour lesquelles aucun autre Sujet n'est applicable.
<u>Information</u>	Toutes les autres informations pour lesquelles aucun autre Sujet n'est applicable.
<u>Annulation de l'information</u>	L'information doit être publiée avec le numéro de version de l'information d'origine.

Lorsque plusieurs Sujets sont applicables pour une seule information, on retient la restriction la plus importante pour la navigation.

2.4.2 Explications relatives aux codes de glace

La signification du code de glace utilisé dans la description XML est précisée
L'épaisseur indiquée dans la colonne 2 du "Ice_condition_code" (Code de glace) ne concerne que l'épaisseur moyenne constatée. Le choix du code pour une situation donnée doit être basé sur la description.

2.4.3 Codage des périodes de restrictions

La période de restrictions est codée par

- date de début
- date de fin
- heure de début
- heure de fin
- intervalle

Les périodes de restrictions étant très importantes pour la planification des voyages, elles doivent être codées conformément aux exemples ci-après :

Période de restrictions	date de début	date de fin	heure de début	heure de fin	intervalle
2005-01-01, 07:00 au 2005-01-31, 20:00	20050101	20050131	0700	2000	continu (C)
2005-01-01 au 2005-01-31, tous les jours de 07:00 à 20:00	20050101	20050131	0700	2000	quotidien (M)
2005-01-01 au 2005-01-31, tous les jours ouvrables (du lundi au vendredi) de 07:00 à 20:00	20050101	20050131	0700	2000	du lundi au vendredi (M)
2005-01-01 au 2005-01-21, chaque semaine du lundi 07:00 au vendredi 20:00	20050103	20050107	0700	2000	continu (C)
	20050110	20050114	0700	2000	continu (C)
	20050117	20050121	0700	2000	continu (C)
2005-01-01 au 2005-01-31, chaque jour de 07:00 à 20:00 à l'exception du 2005-01-06	20050101	20050131	0700	2000	quotidien (M)
	20050106	20050106			à l'exception du (M)

Appendice C - Exemples de descriptions des mises en œuvre du standard Avis à la batellerie

C.1 Exemple de présentation d'un Avis à la batellerie

Dans l'exemple ci-après le texte générique est présenté sous une forme normale tandis que la teneur des informations est surlignée en gris. Les informations partielles non obligatoires sont présentées entre crochets.

Avis à la batellerie

Il existe une nouvelle information RIS pour [la voie navigable Danube en] Autriche, langue d'origine allemand, de via-donau, rédigée par le BMVIT, police fluviale, [le 10 juin 2003 à 11:10]

L'information relative à la voie navigable et au trafic n°89/00 de 2003 [publiée par le service de surveillance fluviale et portuaire Hainbourg] concernant des travaux de dragage pour [suppression de l'ensablement] est valable du 7 octobre 2003 au 25 octobre 2003 [pour tous les bâtiments et pour chaque sens de navigation].

[Des informations complémentaires sont disponibles sur internet www.via-donau.org] ou

[Il s'applique une obligation d'annonce supplémentaire en OUC sur la voie 16]

La restriction suivante s'applique sur la voie navigable Danube, Furt Orth, p.k. 1902,000 à 1902,600 [du 7.10.2003 au 25.10.2003, les jours ouvrés, entre 06:00 heures et 19:00 heures] : profondeur disponible [210 cm par rapport au RNW] dans le chenal navigable de gauche.

La restriction suivante s'applique à l'écluse Greifenstein, p.k. 1950,000 [du 7 octobre 2003 au 25 octobre 2003, les jours ouvrés, entre 06:00 heures et 19:00 heures] : longueur disponible 200 m [par rapport à l'EE] dans le chenal navigable de gauche.

Texte supplémentaire dans la langue d'origine : [xxxx]

Information relative à la hauteur d'eau

Cette information concernant l'échelle Kienstock est valable [du 10 juin 2003 au 11 juin 2003]

Toutes les valeurs sont basées sur la valeur zéro de l'échelle.

La valeur relevée pour le plan d'eau le 10 juin 2003 à 10:00 heures était de 197 cm.

[La différence par rapport au relevé précédent est de +15 cm] [Les barrages sont actuellement fermés] et [le régime normal de navigation est applicable]

La prévision pour le plan d'eau le 11 juin 2003 à 12:00 heures est de 205 cm.

Information relative à la glace

Cette information concernant la voie navigable Danube est valable [du 3 décembre 2003 au 5 décembre 2003]

Le 3 décembre 2003 à 0:00 heures, [faible quantité de glace à la dérive] [la navigation est normale.] [Le secteur est navigable] [aucun obstacle.]

9. Comité du Règlement de visite (Résolution 1994-II-21 (II))

DIRECTIVE n° 23 aux COMMISSIONS DE VISITE conformément à l'article 1.07 du RVBR

Affectation de l'utilisation faite du moteur à l'agrément de type et utilisations particulières du moteur (Utilisations faites du moteur)
--

Article 8bis.03, article 8bis.11 et annexe J en liaison avec l'article 8bis.07, directive n° 16)

Conformément à l'article 8bis.02, chiffre 3, dès lors qu'il dépasse une puissance nominale donnée et n'est pas visé par les prescriptions de l'UE en la matière, un moteur installé à bord d'un bâtiment ou installé dans des machines présentes à bord doit posséder un agrément de type certifiant la conformité aux prescriptions du chapitre 8bis.

L'agrément de type doit être demandé conformément à l'article 8bis.03 et doit être accordé par l'autorité compétente suivant la procédure visée à l'article 8bis.04.

Conformément à l'article 8bis.07, un agrément de type équivalent accordé conformément à la directive 97/68/CE¹ peut également être reconnu.

L'article 8bis.11 fixe les dispositions relatives au contrôles des moteurs.

Etant donné que les moteurs peuvent servir pour différentes utilisations devant être mentionnées dans plusieurs dispositions de l'annexe J au RVBR et de la directive 97/68/CE et qui sont soumises à des contrôles sur la base de dispositions complémentaires, la présente directive a pour objet de faciliter la mise en œuvre desdites dispositions. Le tableau ci-après énumère les prescriptions déterminantes devant être prises en compte.

	Règlementation	
	RVBR	Directive 97/68/CE
Dispositions complémentaires relatives aux contrôles	Annexe J, Partie I, chiffre 3 et directive n° 16	Annexe I, chiffre 4
Utilisation du moteur	Annexe J, Partie II, chiffre 0.4 Annexe J, Partie III, chiffre 0.4 Annexe J, Partie VIII	Annexe II, chiffre 0.4 Annexe VII, chiffre 0.4
Association au numéro de l'agrément de type	Annexe J, Partie IV, section 3	Annexe VIII, section 2 en liaison avec l'annexe III, section 3.7

La présente directive précise dans sa première partie l'association de l'utilisation faite du moteur (utilisation du moteur) aux prescriptions de contrôle et cycles d'essais définis par la procédure de réception par type et comporte dans sa deuxième partie des dispositions relatives aux utilisations spéciales faites des moteurs.

¹ Directive 97/68/CE, du 16 décembre 1997, du Parlement européen et du Conseil sur le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz et de particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers. (JO1 CE n° L 059 du 27 février 1998) modifié en dernier lieu par la directive 2004/26/CE du 21 avril 2004 (JO I. EU L 146 du 30 avril 2004, corrigé par JO I. EU L 225 du 25 juin 2004)

Partie I

Association de l'utilisation faite du moteur (utilisation du moteur) à l'agrément de type

L'association de l'utilisation faite du moteur (utilisation du moteur) aux prescriptions de contrôle et aux cycles d'essais définis par la procédure de réception par type est effectuée suivant le tableau ci-après.

Utilisation du moteur		Base juridique	Catégorie de moteur	Phase de valeurs limites	Contrôles		
					Prescription ²⁾	Cycle d'essais ISO 8178	
Moteurs de propulsion principale et auxiliaire des bâtiments avec caractéristique d'hélice	I	Directive ¹⁾	V	IIIA	C ³⁾	E3	
		RVBR	-	I, II ⁴⁾	-	E3	
Moteurs de propulsion principale des bâtiments à régime constant (y compris les installations à propulsion Diesel-électrique et les hélices à pas variable)	II	Directive	V	IIIA	C ³⁾	E2	
		RVBR	-	I, II ⁴⁾	-	E2	
Moteurs auxiliaires à	régime constant	Directive	V	IIIA	B	D2	
			H, I, J, K				
		D, E, F, G,	II				
	RVBR	-	I, II ⁴⁾	-	D2		
	régime variable et charge variable	IV	Directive	V	IIIA	A	C1
				H, I, J, K			
L, M, N, P				IIIB			
Q, R			IV				
RVBR	-	I, II ⁴⁾	-	C1			

¹⁾ Directive 97/68/CE

²⁾ Prescription de contrôle de la directive 97/68/CE, annexe III, section 3.7.1

³⁾ L'utilisation en tant que "propulsion principale du bâtiment à régime constant" ou "propulsion du bâtiment avec caractéristique de l'hélice" doit être spécifiée dans le certificat de réception par type.

⁴⁾ Les valeurs limites de l'étape II du RVBR sont applicables à partir du 1^{er} juillet 2007 conformément à la résolution 2003-II-27

Partie II
Dispositions relatives aux moteurs destinés à des utilisations spéciales
(utilisations du moteur)

1. Moteurs destinés à plus d'une utilisation durant l'exploitation du bâtiment
 - a) Les moteurs auxiliaires qui font fonctionner des machines et pouvant être classés à la fois dans les utilisations III et IV du moteur conformément au tableau de la Partie I de la présente directive doivent posséder un agrément de type pour chacune des utilisations au sens de ce tableau.
 - b) les moteurs de propulsion principale qui font également fonctionner des machines doivent uniquement posséder l'agrément de type requis pour le type de propulsion principale conformément au tableau de la Partie I de la présente directive, dès lors que la propulsion du bateau constitue l'utilisation principale du moteur. Si la durée de l'utilisation secondaire est supérieure à 30 %, le moteur doit posséder un agrément de type pour cette utilisation secondaire, en plus de l'agrément de type pour la propulsion principale.

2. Propulsion par boteurs actifs
 - a) Les boteurs actifs actionnés directement ou par générateur, à régime et charge variables, relèvent des utilisations I ou IV du moteur conformément au tableau de la partie I de la présente directive.
 - b) Les boteurs actifs actionnés par générateur, à régime et charge constants, relèvent des utilisations II, III ou IV du moteur conformément au tableau de la partie I de la présente directive.

3. Moteurs à puissance réduite

Les moteurs installés doivent présenter la puissance nominale attestée par le certificat de réception par type et indiquée sur le moteur conformément au marquage visé à l'annexe J, partie I, du RVBR. Toutefois, ils ne doivent pas nécessairement faire fonctionner des groupes ou machines présentant la même puissance absorbée. La puissance peut être réduite par des mesures externes au moteur pour atteindre la puissance nécessaire pour une utilisation donnée.

10a. Comité des questions sociales de travail et de formation professionnelle (Résolution 1996-I-31)

L'Allemagne a prévu d'ajouter l'organisation de secours "Johanniter" à la liste des certificats de secouristes des organisations de secours dont la validité est reconnue d'office (Appendice 4a à la directive n° 1 aux autorités compétentes au sens de l'article 1.05 du Règlement relatif au personnel de sécurité en navigation à passagers). Un modèle est présenté ci-après.

Etat / N° d'ordre	Organisation de secours	Désignation	Modèle	Observations
D-104	Die Johanniter	Formation aux premiers secours Attestation de participation n°	4	Validité 3 ans (verso)



Lehrgang Erste Hilfe – Bescheinigung Nr.

Land: _____ Fahrerlaubnisverordnung vorgeschriebene
Unterweisung in „Sofortmaßnahmen am
Ort: _____ Unfallort“ bzw. in „Erste Hilfe“.

Kreis: _____ Der Teilnehmerbeitrag von _____

Vorname: _____ Euro wurde entrichtet.
Zuname: _____ Ort: _____ Datum: _____

geb. am: _____ Lehrgangsleitung: _____
hat von _____ bis _____

an einem Lehrgang Erste Hilfe – 8 Dstd. – 12 Dstd.
– bei der Johanniter-Unfall-Hilfe e.V. mit Erfolg
teilgenommen.

Diese Bescheinigung gilt zugleich als Nachweis
für die Erteilung der Fahrerlaubnis gemäß § 2
Straßenverkehrsgesetze und § 19 Abs. 1 und 2

Stempel

DIE JOHANNITER 
Aus Liebe zum Leben

10b. Comité des questions sociales de travail et de formation professionnelle
(Résolution 1996-I-31)

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN



DIRECTIVES

CONFORMEMENT A L'ARTICLE 1.05

DU REGLEMENT DES PATENTES DU RHIN

AUX AUTORITES COMPETENTES

Etat : mai 2006

Appendice 1 à la Directive n° 1

**Certificats agréés par les autorités compétentes et
temps de navigation à prendre en compte
(Art. 2.01, ch. 3, lettre a)**

1	2	3	4	5
n° / lfd. Nr.	Etat / Staat	Dénomination du certificat / Bezeichnung des Zeugnisses	Nom du centre de formation / Name der Ausbildungsstätte	Temps de navigation à prendre en compte en jours / anzurechnende Fahrzeit in Tagen
1	B	Getuigschrift van de tweede graad van het secundair	Koninklijk Technisch Atheneum - Deurne (CENFLUMARIN - KALLO)	360
2	B	Certificat de qualification de quatrième année de l'enseignement secondaire (formation batellerie) (matelot)	Ecole polytechnique de Huy	360
3	B	Studiegetuigschrift van het zesde leerjaar van het beroepssecundair onderwijs (onderverdeling: Rijn- en Binnenvaart) (matroos-motordrijver)	Koninklijk Technisch Atheneum - Deurne (CENFLUMARIN - KALLO)	360
4	CH	Eidgenössisches Fähigkeitszeugnis "Rheinmatrose"	Schweizerische Schifffahrtsschule Basel	360
5	CH	Prüfungszeugnis des Bundesamtes für Industrie, Gewerbe und Arbeit	Schweizerische Schifffahrtsschule Basel	360
6	F	Certificat d'Aptitude Professionnelle de Navigation Fluviale (examen de niveau V)	Lycée P. Brousse und CFANI (Centre de Formation des Apprentis de la Navigation Intérieure) au Tremblay	360
7	NL	Matroos (VMBO)	- Scheepvaart en Transport College (STC) Rotterdam - Noordzee Onderwijsgroep (IJmuiden, Harlingen)	360
8	NL	Matroos Binnenvaart (WEB)	- ROC, Novacollege IJmuiden - Scheepvaart en Transport College (STC) Rotterdam	360

Appendice 1 à la Directive n° 1

1	2	3	4	5
n° / lfd. Nr.	Etat / Staat	Dénomination du certificat / Bezeichnung des Zeugnisses	Nom du centre de formation / Name der Ausbildungsstätte	Temps de navigation à prendre en compte en jours / anzurechnende Fahrzeit in Tagen
9	NL	- Schipper/Stuurman (MBO) - Kapitein (MBO)	Scheepvaart en Transport College (STC) Rotterdam ROC, Novacollege (IJmuiden, Harlingen)	360

Appendice 2 à la Directive n° 1

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

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

Appendice 2 à la Directive n° 1

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

Appendice 4 à la Directive n° 2

**Autorités de délivrance
(Article 3.06, chiffre 3)**

Etat / Staat	Autorité de délivrance Ausstellende Behörde	Types de patentes selon l'art. 1.04 du Règlement des patentes / Patentarten nach § 1.04 RheinPatV
B	Ministerie van Verkeer en Infrastructuur Rijnvaartcommissie	Grande patente
CH	Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel	Grande patente, Petite patente, patente de Sport, patente de l'administration
D	Wasser- und Schifffahrtsgesellschaften West, Südwest und Süd	Grande patente, Petite patente, patente de sport, patente de l'administration
F	Service de la Navigation de Strasbourg	toutes les patentes
NL	CCV, afdeling binnenvaart PC Boutenslaan 1 Postbus 1810 2280 DV Rijswijk	Grande patente, patente de sport

Appendice 5 à la Directive n° 2

**Diplômes considérés comme étant équivalents
(Article 3.05, chiffre 1)**

n° d'ordre lfd. Nr.	Etat Staat	Dénomination de l'examen final ou du certificat d'aptitude / Bezeichnung der Abschlussprüfung oder des Befähigungszeugnisses	Autorité de délivrance / Ausstellende Stelle	matière justifiée conformément à l'annexe C du Règlement des patentes dadurch nachgewiesener Prüfungsstoff nach Anlage C RheinPatV	Epreuve à passer conformément à l'annexe C du Règlement des patentes Noch zu prüfende Teile der Anlage C RheinPatV
1	CH	Patentes nautiques pour la navigation en haute mer	schweizerisches Seeschiffahrtsamt, Basel		1.1; 1.3 - 1.6; 2; 3
2	CH	Permis-B pour les yachts de haute mer avec cachet d'équivalence	schweizerisches Seeschiffahrtsamt, Basel		1.1; 1.3 - 1.6; 2; 3
3	D	Certificat de matelot et de maître-matelot ou diplôme conformément à l'article 34 de la loi fédérale relative à la formation professionnelle	Industrie- und Handelskammern	1.1; 1.6; 2.1; 3	1.2 - 1.5; 2.2
4	D	Certificat de mécanicien	Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V.	1.2; 1.6; 3.2	1.1; 1.3 - 1.5; 2; 3.1; 3.3; 3.4
5	D	Certificats d'aptitude de la RDA: MI et MII (ancien), M (nouveau) (Remarque: M et MI correspondent à Matelot - Matelot garde-moteur)	Wasserstraßen-aufsichtsamt	M + MI: 1.6; 3.2; 3.3 MII: 3.2	M + MI: 1.1 - 1.5; 2 3.1; 3.4. MII: 1; 2; 3.1; 3.3; 3.4
6	D	Certificats d'aptitude technique: Patente C (mer)	Wasser- und Schiff-fahrtsdirektion Nord + 6 Landesbehörden	Cnaut: 3.2 autre patente C : 1.6; 3.1 (en partie), 3.2; 3.4 (en partie)	Cnaut: 1; 2; 3.1; 3.3; 3.4 autre patente C : 1.1 - 1.5; 2; 3.1 (en partie), 3.3; 3.4 (en partie)
7	D	Certificats d'aptitude technique des catégories A et B (mer)	Wasser- und Schiff-fahrtsdirektion Nord + 6 Landesbehörden	Certificats d'aptitude de la catégorie A: 1.2; 1.6; 3.1; 3.2; 3.4 (en partie) Certificats d'aptitude de la catégorie B : 1.2; 1.6; 3.1; 3.2; 3.4 (en partie)	Certificats d'aptitude de la catégorie A: 1.1; 1.3 - 1.5; 2; 3.3; 3.4 (en partie) Certificats d'aptitude de la catégorie B : 1.1; 1.3 - 1.5; 2; 3.3; 3.4 (en partie)
8	D	Certificat de capacité des polices fluviales du Bade-Wurtemberg, de Hesse, de Nordrhein-Westfalen et de la Rhénanie-Palatinat	WSP-Direktion Baden-Württemberg, Hessisches WSP-Amt, Präsident der WSP NRW, WSP-Amt Rheinland-Pfalz	1 - 3	-
9	D	Certificat de conducteur de bateau de sport, de mer, de sport et mer et certificat de conducteur de bateau de sport en haute mer	Koordinierungsausschuss des DSV und des DMYV	1.2 remplace par ailleurs l'épreuve pratique	1.1; 1.3 - 1.6; 2; 3

Appendice 5 à la Directive n° 2

n° d'ordre lfd. Nr.	Etat Staat	Dénomination de l'examen final ou du certificat d'aptitude / Bezeichnung der Abschlussprüfung oder des Befähigungszeugnisses	Autorité de délivrance / Ausstellende Stelle	matière justifiée conformément à l'annexe C du Règlement des patentes dadurch nachgewiesener Prüfungsstoff nach Anlage C RheinPatV	Epreuve à passer conformément à l'annexe C du Règlement des patentes Noch zu prüfende Teile der Anlage C RheinPatV
10	F	Certificat d'Aptitude Professionnelle de Navigation Fluviale	Ministère de l'Education Nationale	3.1; 3.2; 3.3	1; 2 et 3.4
11	F	Certificat d'Aptitude Professionnelle de Batelier du Rhin	Ministère de l'Education Nationale	1.1 (en partie); 2.1 et 3	1.2; 1.3; 1.4; 1.5; 1.6; 2.2
12	F	Certificat de Capacité de Catégorie "P.P."	Service de la Navigation	3.1; 3.2	1; 2 et 3.4
13	NL	Schippersdiploma RKM	KOFS/CCV	1.1 ; 1.3 à 1.6 et 3	1.2 et 2
14	NL	Schippersdiploma AB	KOFS/CCV	1; 2.3 et 3	2.1 et 2.2
15	NL	Schipper/Stuurman (MBO) Kapitein (MBO)	Scheepvaart Transport College (STC) Rotterdam ROC, Novacollege (IJmuiden, Harlingen)	1; 2.3 et 3	2.1 et 2.2
16	NL	Zeevaartopleiding	5 scholen in Nederland	2.3 ; 3.2 – 3.4	1; 2.1 et 2.2; 3.1
17	NL	Schipper - Machinist	STC Rotterdam	2.3 ; 3.2 – 3.4	1; 2.1 et 2.2; 3.1
18	NL	Matroos Binnenvaat (WEB)	ROC, Novacollege (IJmuiden) Scheepvaart Transport College (STC) Rotterdam	1.3; 3.3	1.1; 1.2; 1.4 - 1.6; 2; 3.1; 3.2; 3.4
19	tous	Apprentissage technique pour les professions telles que mécanicien machines et moteurs, Mécanicien automobile		3.2	1; 2; 3.1; 3.3; 3.4

Appendice 6 à la Directive n° 2

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

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

Etat / Staat	n° d'ordre / lfd. Nr.	Dénomination du certificat d'aptitude / Bezeichnung des Befähigungszeugnisses	Autorité de délivrance / Ausstellende Stelle	Qualification / Damit verbundene Berechtigung	La qualification correspond à une patente du Rhin conforme à / Qualifikation entspricht einem Rheinpatent nach
B	1 2 3 4	Brevet de conduite A Brevet de conduite B Brevet de conduite C Brevet de conduite D	Ministère des communications et de l'infrastructure	Transport de marchandises Transport de marchandises Transport de passagers Transport de passagers	Art. 2.01 (y compris KVR) Art. 2.01 (sans KVR) Art. 2.01 (y compris KVR) Art. 2.01 (sans KVR)
B	5 6 7 8	Certificat de conduite (Vaarbewijs) A Certificat de conduite B Certificat de conduite A + remarque (vermelding) P Certificat de conduite B + remarque P	Ministère des communications et de l'infrastructure	Transport de marchandises Transport de marchandises Tous les bâtiments Tous les bâtiments	Art. 2.01 (y compris KVR) Art. 2.01 (sans KVR) Art. 2.01 (y compris KVR) Art. 2.01 (sans KVR)
CH	1	Patente de batelier du Rhin supérieur. Patente du Rhin supérieur	Direction de la navigation rhénane, Bâle	Tous les bâtiments	Art. 2.01 (y compris KVR)
CH	2	Certificat de conducteur Navigation Catégorie A (jusqu'à 15 m de long)	Kantonale Schifffahrts- und/oder Straßenverkehrsämter	Bâtiments jusqu'à 15 m de long	Art. 1.03, ch. 4 (sans KVR)
D	1	Les certificats d'aptitude toujours en vigueur établis par la RDA, à l'exception des certificats MI à MIII et les patentes toujours en vigueur conformément au Règlement des patentes doivent être remplacés par le document correspondant en raison de l'égalité de traitement et de l'uniformisation du droit.			
D	2	Patente de batelier avec/sans extension Voies navigables maritimes (délivrée jusqu'au 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Tous les bâtiments	Art. 2.01 (si complément pour la navigation maritime: y compris KVR)
D	3	Patente de batelier A	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest	Tous les bâtiments	Art. 2.01 (y compris KVR)
D	4	Patente de batelier B	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Tous les bâtiments	Art. 2.01 (sans KVR)
D	5	Certificat de batelier (délivré jusqu'au 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrtsämter	Bâtiments jusqu'à 150 t ou 150 m³ ou jusqu'à 12 passagers	Art. 2.02 (si complément pour la navigation maritime: y compris KVR)
D	6	Patente de batelier C1	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest	Bâtiments jusqu'à 35m ou jusqu'à 12 passagers ou pousseurs et remorqueurs jusqu'à 73,6 kW	Art. 2.02 (y compris KVR)
D	7	Patente de batelier C2	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Bâtiments jusqu'à 35m ou jusqu'à 12 passagers ou pousseurs et remorqueurs jusqu'à 73,6 kW	Art. 2.02 (sans KVR)
D	8	Patente de bateau d'extinction d'incendie (délivrée jusqu'au 31.12.1997)	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Bateaux des services d'incendie, bâtiments de la protection civile, bâtiments et bateaux de sports jusqu'à 60 m³	Art. 2.05 (si complément pour la navigation maritime: y compris KVR)
D	9	Patente de bateau d'extinction d'incendie D1	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest	Bateaux des services d'incendie, bâtiments de la protection civile	Art. 2.05 (y compris KVR)
D	10	Patente de bateau d'extinction d'incendie D2	Wasser- und Schifffahrtsdirektionen	Bateaux des services d'incendie, bâtiments de la protection civile	Art. 2.05 (sans KVR)

Appendice 6 à la directive n° 2

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

Appendice 8 à la directive n° 2

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

1. Certificats de capacité

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

2. Certificats médicaux

Etat Staat	n° d'ordre lfd. Nr.	Dénomination du certificat Bezeichnung des Zeugnisses	Autorité de délivrance Ausstellende Stelle	Observations Bemerkungen
NL	1	Seafarer medical certificate	Ministerie van Verkeer en Waterstaat	
	2			

11. ADNR (Résolution 2001-II-27 (IV))

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

RECOMMANDATION ADNR n° 2/2005

du 21 décembre 2005

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 néerlandaise que par dérogation au 9.3.2.11.1 a) de l'ADNR l'agrandissement du volume des citernes à cargaison à 760 m³ soit reconnu comme équivalent lors de la construction de l'automoteur-citerne du type C "APOLLO", dont les dimensions sont de 135 x 17,50 x 6,11 m, pour l'armement "G.C.M. Deen Shipping" numéro de construction 0572 du chantier Breko à Papendrecht. Le bateau sera construit sous la surveillance de la société de classification Bureau Veritas.

Le bateau répond entièrement aux conditions pour la délivrance d'un certificat d'agrément pour un automoteur-citerne du type C à l'exception de celles visées au numéro sus-mentionné. En raison de la conception de construction nouvelle du bateau avec utilisation de profilés en forme d'Y pour la coque extérieure et vu la preuve fournie par le Germanischer Lloyd que cette construction est conforme aux exigences de la procédure (document MD/G (05) 40) relative à l'admission de citernes à cargaison d'un volume supérieur à celui prévu à l'ADNR (2005) il peut être dérogé à la prescription suivant :

9.3.2.11.1 a) La coque extérieure est constituée de profilés en forme d'Y. De ce fait le risque présenté par le nouveau projet par rapport au risque présenté par le bateau de référence est diminué de 26 %.

Par conséquent un agrandissement du volume des citernes à cargaison à 760 m³ est admissible.

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

Autres éléments^{*)} de la présente recommandation :

Rapport Schelde n°	FP 2122-CL
Rapport Germanischer Lloyd n°	05-121724/Zh-Mack & n° 2005.182
Plan d'ensemble n°	30560-00B
Couples principaux n°	30560-02K
Plan d'ensemble bateau de référence n°	30560-01
Couples principaux bateau de référence n°	30560-02

^{*)} Ces éléments volumineux sont disponibles sous forme électronique au Secrétariat de la CCNR.

**Rapport de la Délégation néerlandaise relatif
à la recommandation n° 2/2005**

Le présent rapport concerne le bateau-citerne du type C "APOLLO" de dimensions 135,00 m x 17,50 m x 6,11 m dont la zone de cargaison est construite avec utilisation de profilés en forme d'Y.

Le bateau répond aux conditions de l'ADNR à l'exception du 9.3.2.11.1 a).

Au 9.3.2.11.1 a) il est prescrit que la contenance maximale admissible d'une citerne à cargaison est de 380 m³.

Le calcul de l'absorption d'énergie de la coque extérieure a été contrôlé par le Germanischer Lloyd. La construction remplit les exigences de construction navale du Bureau Veritas et celles de l'ADNR.

Sur la base des calculs effectués et mentionnés dans le rapport de "De Schelde" et du Germanischer Lloyd et compte tenu des résultats, la nouvelle construction remplit les exigences de sécurité de sorte que la contenance visée au 9.3.2.11.1 a) peut être doublée.

Cette preuve par le calcul a été apportée par "De Schelde Vlissingen" conformément à la procédure (document MD/G (05) 40) relative à l'admission de citernes à cargaison d'un volume supérieur à celui prévu à l'ADNR (2005).

Il est constaté que

- les calculs ont fourni la preuve que les conséquences d'une avarie aux citernes à cargaison sont multipliées par un facteur 2 par rapport au bateau de référence ;
- les calculs ont fourni la preuve que la probabilité d'une avarie aux citernes à cargaison est divisée par un facteur 2,71 ;
- le risque avec le nouveau projet est diminué de 26 % par rapport au risque avec le bateau de référence

et que par conséquent la sécurité est assurée même lorsque la contenance des citernes à cargaison est augmentée à 760 m³.

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

RECOMMANDATION ADNR n° 3/2005

du 21 décembre 2005

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 néerlandaise que par dérogation au 9.3.1.11.1 a) de l'ADNR l'agrandissement du volume des citernes à cargaison à 900 m³ soit reconnu comme équivalent lors de la construction de l'automoteur-citerne du type G dont les dimensions sont de 99,90 x 11,45 x 6,50 m, pour l'armement "Chemgas" numéro de construction 0574 du chantier Breko à Papendrecht. Le bateau sera construit sous la surveillance de la société de classification Bureau Veritas.

Le bateau répond entièrement aux conditions pour la délivrance d'un certificat d'agrément pour un automoteur-citerne du type G à l'exception de celles visées au numéro sus-mentionné. Sur la base des calculs de TNO et vu la preuve fournie par le Bureau Veritas que cette construction est conforme aux exigences de la procédure (document MD/G (05) 40) relative à l'admission de citernes à cargaison d'un volume supérieur à celui prévu à l'ADNR (2005) il peut être dérogé à la prescription suivante :

9.3.1.11.1 a) Le risque présenté par le nouveau projet par rapport au risque présenté par le bateau de référence est diminué de 82 %.

Par conséquent un agrandissement du volume des citernes à cargaison à 900 m³ est admissible.

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

Autres éléments^{*)} de la présente recommandation :

Rapport TNO n° 2005-CMC-R049 Executive version

Rapport Bureau Veritas n° DPO Administration/2005/017743/GID/ECO du 2 novembre 2005

Plan d'ensemble : Groenendijk/ Soetermeer, General arrangement, 2477-01

Couples principaux : Groenendijk/ Soetermeer, Constr. midship cross sections, 2477-02 rev D

Plan d'ensemble bateau de référence : Groenendijk/ Soetermeer, General arrangement model, 2477-01

Couples principaux bateau de référence : Groenendijk/ Soetermeer, Constr. midship TNO model, 2477-02 rev A

^{*)} Ces éléments volumineux sont disponibles sous forme électronique au Secrétariat de la CCNR.

Rapport de la Délégation néerlandaise relatif à la recommandation n° 3/2005

Le présent rapport concerne le bateau-citerne du type G de dimensions 99,90 m x 11,45 m x 6,50 m.

Le bateau répond aux conditions de l'ADNR à l'exception du 9.3.1.11.1 a).

Au 9.3.1.11.2 de l'ADNR est prescrit le mode de construction de la coque dans la zone de cargaison. La contenance maximale de 380 m³ prescrite au 9.3.1.11.1 a) est augmentée à 900 m³. Pour ce faire la construction de la coque extérieure a été choisie de manière que la preuve par le calcul soit fournie que le risque d'une avarie aux citernes à cargaison ou aux tuyauteries n'est pas augmenté par rapport à un bateau de référence avec des citernes à cargaison d'une contenance conforme à l'ADNR 2005 et construit conformément aux règles d'une société de classification agréée.

Cette preuve par le calcul a été apportée par "TNO Delft" conformément à la procédure (document MD/G (05) 40) relative à l'admission de citernes à cargaison d'un volume supérieur à celui prévu à l'ADNR (2005).

Les résultats des calculs sont vérifiés et attestés par le Bureau Veritas, sous la surveillance duquel le bateau-citerne sera construit.

Il est constaté que

- les calculs ont fourni la preuve que les conséquences d'une avarie aux citernes à cargaison sont multipliées par un facteur 2,37 par rapport au bateau de référence ;
- les calculs ont fourni la preuve que la probabilité d'une avarie aux citernes à cargaison est divisée par un facteur 13,0 ;
- le risque avec le nouveau projet est diminué de 82 % par rapport au risque avec le bateau de référence

et que par conséquent la sécurité est assurée même lorsque la contenance des citernes à cargaison est augmentée à 900 m³.

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

RECOMMANDATION ADNR n° 4/2005

du 21 décembre 2005

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

donne une suite favorable à la demande de la Délégation allemande que par dérogation aux 9.3.2.0.1 a) et 9.3.2.0.2 de l'ADNR l'équivalence soit accordée pour l'utilisation du système SPS au lieu d'éléments normaux en acier pour la construction de la zone de cargaison du bateau-citerne du type C "EILTANK 24" numéro officiel 4502720 de dimensions L x B x C : environ 110,00 m x 11,45 m x 5,30 m sous les conditions suivantes :

1. Tous les trois mois (pendant la période de construction) un rapport sur l'avancement de la construction est à présenter au Groupe de travail MD/G de manière que celui-ci puisse prendre connaissance de la construction en détail.
2. La liste des matières admises au transport dans le bateau-citerne, jointe à la recommandation, ne peut être complétée que par des matières pour lesquelles la preuve de la compatibilité des matériaux du système SPS aura été fournie à la CCNR ou par des matières similaires à celles dont la compatibilité aura été prouvée (matières appartenant à la même famille de matières).
3. Avant la mise en service du bateau des instructions d'inspection et de maintenance doivent être établies. Ces instructions font partie de la classification par le Germanischer Lloyd. Le GL doit communiquer à l'avance ces instructions au Groupe de travail MD/G et doit informer le Groupe MD/G du résultat des inspections.

Le bateau répond entièrement aux conditions pour la délivrance d'un certificat d'agrément pour un automoteur-citerne du type C à l'exception de celles visées aux numéros susmentionnés. En raison de la nouvelle conception de construction du bateau avec utilisation de panneaux-sandwichs (système panneaux-sandwichs-SPS) consistant en deux tôles en acier enfermant un noyau de polyuréthane avec les caractéristiques mentionnées au certificat d'approbation du type, il peut être dérogé aux exigences relatives aux matériaux visés aux numéros suivants :

- 9.3.2.0.1 a) La coque et les citernes à cargaison sont constituées en tout ou en partie de panneaux SPS.
- 9.3.2.0.2 L'utilisation de la matière plastique polyuréthane comme partie des panneaux SPS est admise.
Pour l'établissement de la liste de matières visée au 7.2.2.8.3 de l'ADNR il sera tenu compte de la compatibilité avec le matériau constituant le noyau des panneaux.

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

Autres éléments de la présente recommandation :

1. Rapport de la Délégation allemande et rapport de construction (doc. MD/G (05) 18)
2. Liste des matières du bateau-citerne

1. Rapport de la Délégation allemande relatif à la recommandation n° 4/2005

Le présent rapport concerne un bateau-citerne du type C aux dimensions de 110,00 m x 11,45 m x 5,30 m dont la zone de cargaison sera construite avec utilisation de la technologie SPS.

La coque extérieure SPS et les citernes à cargaison SPS remplissent toutes les exigences pertinentes de l'ADNR à l'exception des suivantes :

Au 9.3.2.0.1 a) de l'ADNR il est prescrit que la coque et les citernes à cargaison doivent être construites en acier de construction navale ou en un autre métal de résistance au moins équivalente.

Au 9.3.2.0.2 de l'ADNR il est prescrit que l'emploi de matières plastiques dans la zone de cargaison est interdite.

La construction de la zone de cargaison en SPS a été prédéterminée par le Germanischer Lloyd (GL). La structure de détail de la construction remplit les exigences des prescriptions de construction navale du GL et celles de l'ADNR.

Sur la base des essais effectués et exposés dans le rapport "Hochleistungs-Chemikalien-tanker des Typs C für den Betrieb auf dem Rhein – Konstruktionsbericht" (Chimiquier du type C à hautes performances destiné à être exploité sur le Rhin – Rapport de construction) et de leurs résultats, la Délégation allemande est convaincue que la technologie SPS remplit de manière équivalente les exigences visées aux 9.3.2.0.1 a) et 9.3.2.0.2 de l'ADNR. Le noyau en polyuréthane est complètement enfermé par les tôles et les barres en acier. Le noyau n'entre pas en contact avec la cargaison. Il a été prouvé par des tests chimiques que le noyau en polyuréthane remplit les exigences du 9.3.2.0.1 b) de l'ADNR. Comparativement à une construction classique en acier, SPS offre une sécurité accrue en cas d'incendie.

Le rapport "Hochleistungs-Chemikalien-tanker des Typs C für den Betrieb auf dem Rhein – Konstruktionsbericht" (Chimiquier du type C à hautes performances destiné à être exploité sur le Rhin – Rapport de construction) décrit les calculs "FEM" en liaison avec la réalisation de l'équivalence de structure. Il résume les caractéristiques pertinentes du matériau et contient les couples principaux SPS provisoires ainsi que des plans détaillés des liaisons du bateau-citerne du type C.

Le Germanischer Lloyd a donné un agrément provisoire à la construction SPS le 16 mars 2005. L'agrément a été donné sur la base de nombreux tests essentiels relatifs au comportement du matériau, de la résistance à la fatigue du SPS et du matériau du noyau ainsi que de tests simulant des sollicitations extrêmes telles que feu, collision, échouage et chutes de roches (test de chute).

Rapport de construction : voir doc. MD/G (05) 18.

2. Matières admises au transport par le bateau du type C EILTANK 24

N° ONU/N° d'identification de la matière	Dénomination des matières selon l'ADNR	Classe	Code de class.	GE	Dangers	Type de bateau
1114	BENZÈNE	3	F1	II	3	C 2 2
1120	BUTANOLS (ALCOOL n-BUTYLIQUE)	3	F1	III	3	N 3 2
1145	CYCLOHEXANE	3	F1	II	3	N 2 2
1170	ÉTHANOL EN SOLUTION	3	F1	II	3	N 2 2
1175	ÉTHYLBENZÈNE	3	F1	II	3	N 2 2
1202	CARBURANT DIESEL ou GASOLE ou HUILE DE CHAUFFE (LÉGÈRE)	3	F 1	III	3	N 4 2
1203	ESSENCE POUR MOTEURS D'AUTOMOBILES	3	F1	II	3	N 2 2
1203	ESSENCE POUR MOTEURS D'AUTOMOBILES CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE 60 °C < P. ÉBULLITION ≤ 85 °C	3	F1	II	3	C 2 2
1203	ESSENCE POUR MOTEURS D'AUTOMOBILES CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE 85 °C < P. ÉBULLITION ≤ 115 °C	3	F1	II	3	C 2 2
1203	ESSENCE POUR MOTEURS D'AUTOMOBILES CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE P. ÉBULLITION >115 °C	3	F1	II	3	C 2 2
1206	HEPTANES (n-HEPTANE)	3	F1	II	3	N 2 2
1208	HEXANES (n-HEXANE)	3	F1	II	3	N 2 2
1212	ISOBUTANOL ou ALCOOL ISOBUTYLIQUE	3	F1	III	3	N 3 2
1219	ISOPROPANOL ou ALCOOL ISOPROPYLIQUE	3	F1	II	3	N 2 2
1223	KÉROSÈNE	3	F1	III	3	N 3 2
1230	MÉTHANOL	3	FT1	II	3, 6.1	N 2 2
1268	DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. pv50 ≤ 110 kPa	3	F1	II	3	N 2 2
1268	DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. 110 kPa < pv50 ≤ 175 kPa	3	F1	II	3	N 2 2
1268	DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. 110 kPa < pv50 ≤ 175 kPa	3	F1	II	3	N 2 2
1268	DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE 110 kPa < pv50 ≤ 175 kPa	3	F1	II	3	C 2 2
1268	DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A.	3	F1	III	3	N 3 2

N° ONU/N° d'identification de la matière	Dénomination des matières selon l'ADNR	Classe	Code de class.	GE	Dangers	Type de bateau
1268	DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. 110 kPa < pv50 ≤ 175 kPa	3	F1	II	3	N 2 2
1294	TOLUÈNE	3	F1	II	3	N 2 2
1307	XYLÈNES (o-XYLÈNE)	3	F1	II	3	N 3 2
1307	XYLÈNES (p-XYLÈNE)	3	F1	III	3	N 3 2
1863	CARBURÉACTEUR 110 kPa < pv50 ≤ 175 kPa	3	F1	II	3	N 2 2
1863	CARBURÉACTEUR	3	F1	III	3	N 3 2
1863	CARBURÉACTEUR CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE pv50 ≤ 110 kPa 60 °C < P. ÉBULLITION ≤ 85 °C	3	F1	II	3	C 2 2
1863	CARBURÉACTEUR CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE pv50 ≤ 110 kPa 85 °C < P. ÉBULLITION ≤ 115 °C	3	F1	II	3	C 2 2
1863	CARBURÉACTEUR CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE pv50 ≤ 110 kPa P. ÉBULLITION > 115 °C	3	F1	II	3	C 2 2
1915	CYCLOHEXANONE	3	F1	III	3	N 3 2
1986	ALCOOLS INFLAMMABLES, TOXIQUES, N.S.A.	3	FT1	II	3+6.1	C 2 2
1987	ALCOOLS INFLAMMABLES, N.S.A. (CYCLOHEXANOL)	3	F1	III	3	N 3 2
1987	ALCOOLS INFLAMMABLES, N.S.A.	3	F1	II	3	N 2 2
1993	LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A.	3	F1	III	3	N 3 2
1993	LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. (MÉLANGE DE CYCLOHEXANON/CYCLOHEXANOL)	3	F1	III	3	N 3 2
1993	LIQUIDE INFLAMMABLE CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE, N.S.A.	3	F1	III	3	C 2 2
2055	STYRÈNE MONOMÈRE, STABILISÉ	3	F1	III	3, inst.	N 3 2
2398	ÉTHER MÉTHYL -tert-BUTYLIQUE	3	F1	II	3	N 2 2
3082	MATIÈRE DANGEREUSE DU POINT DE VUE ENVIRONNEMENT, LIQUIDE, N.S.A.	9	M6	III	9	N 4 3
3295	HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A.	3	F1	I	3	N 2 2
3295	HYDROCARBURES LIQUIDES CONTENANT PLUS DE 10 % DE BENZÈNE, N.S.A.	3	F1	I	3	C 2 2
9003	MATIÈRES DONT LE POINT D'ÉCLAIR EST SUPÉRIEUR À 60 °C MAIS INFÉRIEUR OU ÉGAL À 100 °C, N.S.A.	9	-	-	-	N 4 2

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

RECOMMANDATION ADNR n° 5/2005

du 21 décembre 2005

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

donne une suite favorable à la demande de la Délégation allemande que par dérogation au 9.3.2.14.2 de l'ADNR (état 1.1.2005) le calcul de la stabilité (à l'état intact) pour l'automoteur-citerne du type C "JANA" n° officiel 2326684 soit effectué selon les conditions de la demande de modification de l'ADNR acceptée n° 492 :

"Pour les bateaux dont les citernes à cargaison sont d'une largeur supérieure à $0,70 \cdot B$, le respect des prescriptions de stabilité suivantes doit être prouvé :

- a) Dans la zone positive de la courbe du bras de redressement jusqu'à l'immersion de la première ouverture non étanche aux intempéries il doit y avoir un bras de redressement (GZ) d'au moins 0,10 m.
- b) La surface de la zone positive de la courbe du bras de redressement jusqu'à l'immersion de la première ouverture non étanche aux intempéries, toutefois à un angle d'inclinaison inférieur ou égal à 27° , ne doit pas être inférieure à $0,024 \text{ m} \cdot \text{rad}$.
- c) La hauteur métacentrique (MG) doit être au minimum de 0,10 m.

Ces conditions doivent être remplies compte tenu de l'influence de toutes les surfaces libres dans les citernes pour tous les stades de chargement et de déchargement."

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

Rapport de la délégation allemande relatif à la recommandation n° 5/2005

Le présent rapport concerne un bateau-citerne du type C, double coque, citernes à cargaison intégrées, pression d'ouverture de l'éjecteur à grande vitesse/soupape de sécurité $p = 50$ kPa, densité admise $1,0$ t/m³.

Avec la demande de modification de l'ADNR n° 492 les exigences relatives au calcul de la stabilité à l'état intact des bateaux-citernes des types C et N dont les citernes à cargaison sont d'une largeur supérieure à $0,70 \cdot B$ sont modifiées.

La demande de modification de l'ADNR a été examinée par le Groupe de travail MD/G lors de sa réunion de septembre 2004 et a été adoptée avec une disposition transitoire N.R.T. Les modifications des 9.3.2.14.2 et 9.3.3.14 pourront ainsi devenir effectives à partir du 1.1.2007.

La firme International Naval Engineering Consultants B.V. (INEC) a effectué les calculs de preuve de la stabilité pour l'automoteur-citerne "JANA". La preuve a été établie le 1.11.2004. La vérification qui a suivi a été effectuée par la société de classification Lloyd's Register EMEA. La vérification a été achevée le 11.10.2005. Il ressort du rapport du Lloyd's Register que le bateau remplit toutes les exigences de stabilité des 9.3.2.13, 9.3.2.14 et 9.3.2.15 de l'ADNR dans sa version actuelle à l'exception du 9.3.2.14.2. Le Lloyd's Register confirme en outre que les exigences du 9.3.2.14.2 applicables à partir du 1.1.2007 sont remplies.

Lloyd's Register demande de reconnaître l'équivalence en vertu du 1.5.1.3 de l'ADNR pour pouvoir appliquer avant le 1.1.2007 les exigences modifiées relatives au calcul de stabilité à l'état intact à la construction de l'automoteur-citerne "JANA".

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

RECOMMANDATION ADNR n° 1/2006

du 8 mars 2006

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 néerlandaise que par dérogation au 9.3.1.11.1 a) de l'ADNR l'agrandissement du volume des citernes à cargaison à 429 m³ soit reconnu comme équivalent lors de la construction de l'automoteur-citerne du type G ID 46963 dont les dimensions sont de 106,45 x 11,37 x 5,65 m, pour l'armement "Chemgas" numéro de construction 242 du chantier De Kaap à Mepel. Le bateau sera construit sous la surveillance de la société de classification Bureau Veritas.

Le bateau répond entièrement aux conditions pour la délivrance d'un certificat d'agrément pour un automoteur-citerne du type G à l'exception de celles visées au numéro sus-mentionné. Sur la base des calculs de TNO et vu la preuve fournie par le Bureau Veritas que cette construction est conforme aux exigences de la procédure (document MD/G (06) 8) relative à l'admission de citernes à cargaison d'un volume supérieur à celui prévu à l'ADNR (2005) il peut être dérogé à la prescription suivante :

9.3.1.11.1 a) Le risque présenté par le nouveau projet par rapport au risque présenté par le bateau de référence est diminué de 29 %.

Par conséquent un agrandissement du volume des citernes à cargaison à 429 m³ est admissible.

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

Autres éléments^{*)} de la présente recommandation :

Rapport TNO n° 2005-CMC-R077 Executive version

Rapport Bureau Veritas n° 0902 R

Plan d'ensemble : Groenendijk/ Soetermeer, Chemgas General arrangement, 2489-01, rev B, du 23.9.2005

Couples principaux : Scheepwerf De Kaap, Chemgas midship section, 2489-02 rev A du 12.10.2005, Chemgas midship long. sections, dr. n° 242-07, rev F, du 13.10.2005

Citerne, Siemerink B.V., General arrangement, Liquefied pressured gas tanks, dr. n° GT 5664-1, novembre 2005

Plan d'ensemble bateau de référence

Couples principaux bateau de référence : Annmar Engineering – midship section – gastanker, date 14.12.2005, *midship section (long. Sections) – gastanker, date 14.12.2005*

^{*)} Ces éléments volumineux sont disponibles sous forme électronique au Secrétariat de la CCNR.

**Rapport de la Délégation néerlandaise relatif
à la recommandation n° 1/2006**

Le présent rapport concerne le bateau-citerne du type G de dimensions 106,45 x 11,37 x 5,65 m.

Le bateau répond aux conditions de l'ADNR à l'exception du 9.3.1.11.1 a).

Au 9.3.1.11.2 de l'ADNR est prescrit le mode de construction de la coque dans la zone de cargaison. La contenance maximale de 380 m³ prescrite au 9.3.1.11.1 a) est augmentée à 429 m³. Pour ce faire la construction de la coque extérieure a été choisie de manière que la preuve par le calcul soit fournie que le risque d'une avarie aux citernes à cargaison ou aux tuyauteries n'est pas augmenté par rapport à un bateau de référence avec des citernes à cargaison d'une contenance conforme à l'ADNR 2005 et construit conformément aux règles d'une société de classification agréée.

Cette preuve par le calcul a été apportée par "TNO Delft" conformément à la procédure (document MD/G (06) 8) relative à l'admission de citernes à cargaison d'un volume supérieur à celui prévu à l'ADNR (2005).

Les résultats des calculs sont vérifiés et attestés par le Bureau Veritas, sous la surveillance duquel le bateau-citerne sera construit.

Il est constaté que

- les calculs ont fourni la preuve que les conséquences d'une avarie aux citernes à cargaison sont multipliées par un facteur 1,13 par rapport au bateau de référence ;
- les calculs ont fourni la preuve que la probabilité d'une avarie aux citernes à cargaison est divisée par un facteur 1,6 ;
- le risque avec le nouveau projet est diminué de 29 % par rapport au risque avec le bateau de référence

et que par conséquent la sécurité est assurée même lorsque la contenance des citernes à cargaison est augmentée à 429 m³.

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

RECOMMANDATION ADNR n° 2/2006

du 8 mars 2006

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 néerlandaise que par dérogation au 9.3.1.11.1 a) de l'ADNR l'agrandissement du volume des citernes à cargaison à 429 m³ soit reconnu comme équivalent lors de la construction de l'automoteur-citerne du type G ID 48251 dont les dimensions sont de 106,45 x 11,37 x 5,65 m, pour l'armement "Chemgas" numéro de construction 243 du chantier De Kaap à Mepel. Le bateau sera construit sous la surveillance de la société de classification Bureau Veritas.

Le bateau répond entièrement aux conditions pour la délivrance d'un certificat d'agrément pour un automoteur-citerne du type G à l'exception de celles visées au numéro sus-mentionné. Sur la base des calculs de TNO et vu la preuve fournie par le Bureau Veritas que cette construction est conforme aux exigences de la procédure (document MD/G (06) 8) relative à l'admission de citernes à cargaison d'un volume supérieur à celui prévu à l'ADNR (2005) il peut être dérogé à la prescription suivante :

9.3.1.11.1 a) Le risque présenté par le nouveau projet par rapport au risque présenté par le bateau de référence est diminué de 29 %.

Par conséquent un agrandissement du volume des citernes à cargaison à 429 m³ est admissible.

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

Autres éléments^{*)} de la présente recommandation :

Rapport TNO n° 2005-CMC-R077 Executive version

Rapport Bureau Veritas n° 0902 R

Plan d'ensemble : Groenendijk/ Soetermeer, Chemgas General arrangement, 2489-01, rev B, du 23.09.2005

Couples principaux : Scheepwerf De Kaap, Chemgas midship section, 2489-02 rev A du 12.10.2005, Chemgas midship long. sections, dr. n° 242-07, rev F, du 13.10.2005

Citerne, Siemerink B.V., General arrangement, Liquefied pressured gas tanks, dr. n° GT 5664-1, novembre 2005

Plan d'ensemble bateau de référence

Couples principaux bateau de référence : Annmar Engineering – midship section – gastanker, date 14.12.2005, *midship section (long. Sections) – gastanker, date 14.12.2005*

^{*)} Ces éléments volumineux sont disponibles sous forme électronique au Secrétariat de la CCNR.

Rapport de la Délégation néerlandaise relatif à la recommandation n° 2/2006

Le présent rapport concerne le bateau-citerne du type G de dimensions 106,45 x 11,37 x 5,65 m.

Le bateau répond aux conditions de l'ADNR à l'exception du 9.3.1.11.1 a).

Au 9.3.1.11.2 de l'ADNR est prescrit le mode de construction de la coque dans la zone de cargaison. La contenance maximale de 380 m³ prescrite au 9.3.1.11.1 a) est augmentée à 429 m³. Pour ce faire la construction de la coque extérieure a été choisie de manière que la preuve par le calcul soit fournie que le risque d'une avarie aux citernes à cargaison ou aux tuyauteries n'est pas augmenté par rapport à un bateau de référence avec des citernes à cargaison d'une contenance conforme à l'ADNR 2005 et construit conformément aux règles d'une société de classification agréée.

Cette preuve par le calcul a été apportée par "TNO Delft" conformément à la procédure (document MD/G (06) 8) relative à l'admission de citernes à cargaison d'un volume supérieur à celui prévu à l'ADNR (2005).

Les résultats des calculs sont vérifiés et attestés par le Bureau Veritas, sous la surveillance duquel le bateau-citerne sera construit.

Il est constaté que

- les calculs ont fourni la preuve que les conséquences d'une avarie aux citernes à cargaison sont multipliées par un facteur 1,13 par rapport au bateau de référence ;
- les calculs ont fourni la preuve que la probabilité d'une avarie aux citernes à cargaison est divisée par un facteur 1,6 ;
- le risque avec le nouveau projet est diminué de 29 % par rapport au risque avec le bateau de référence

et que par conséquent la sécurité est assurée même lorsque la contenance des citernes à cargaison est augmentée à 429 m³.
