

PROTOCOL 5

Aanneming van de Verordening betreffende de voorwaarden van toepassing voor de inbedrijfstelling van schepen in de Rijnvaart en betreffende de maatregelen ter bevordering van de Rijnvaart

Besluit

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart,

- Gelet op de Herzene Rijnvaartakte, inzonderheid op artikel 45,
- Gelet op het Aanvullend Protocol nr. 4 bij de Herzene Rijnvaartakte, inzonderheid artikel I, lid 2) onder b),
- Gelet op Verordening (EG) nr. 718/1999 van de Raad van de Europese Unie van 29 maart 1999 betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot met het oog op de bevordering van het vervoer over de binnenwateren en Verordening (EG) nr. 805/1999 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 16 april 1999 tot vaststelling van een aantal uitvoeringsbepalingen van bovengenoemde Verordening van de Raad.

Overwegende dat de Verordening betreffende het invoeren van tijdelijke maatregelen ter structurele sanering in de Rijnvaart de vermindering van de overcapaciteit in de Rijnvaart door sloopacties ten doel stelde;

Overwegende dat van de begeleidende maatregelen van dit structurele saneringssysteem, dat wil voorkomen dat de bestaande overcapaciteit nog groter wordt of nieuwe overcapaciteit ontstaat, de „oud voor nieuw”-regeling onmisbaar is gebleken voor een evenwichtige werking van de Rijn- en binnenvaartmarkt; dat verhinderd dient te worden dat de effecten van de sinds 1990 uitgevoerde sloopacties teniet worden gedaan doordat meteen nadat genoemde regeling afloopt, nieuwe scheepsruimte in de vaart wordt gebracht; dat het dus nodig is de „oud voor nieuw”-regeling gedurende een beperkte periode te handhaven – waarbij de verhoudingen geleidelijk tot nul worden afgebouwd teneinde de overgang te verzekeren;

Overwegende dat het ontstaan van nieuwe overcapaciteiten in alle sectoren van de binnenvaartmarkt doeltreffend moet worden tegengegaan; dat de vast te stellen maatregelen derhalve van algemene aard moeten zijn en op alle vrachtschepen en duwbotten betrekking moeten hebben; dat schepen die gezien het gebruik niet bijdragen tot de overcapaciteit in de Rijnvaart ervan dienen te worden uitgesloten; dat, daarentegen, de maatregelen wel dienen te gelden voor de eigen rekening vervoer verrichtende particuliere vloten, vanwege de invloed die zij op de vervoersmarkt hebben;

Overwegende dat een gemeenschappelijke aanpak, waarbij de Verdragstaten gezamenlijk op de verwezenlijking van eenzelfde doelstelling gerichte maatregelen nemen, één van de essentiële voorwaarden vormt om tot regulering van de scheepsruimte te komen; dat te dien einde de bij de Verordening van 25 april 1989 betreffende het invoeren van tijdelijke maatregelen ter structurele sanering in de Rijnvaart opgerichte sloopfondsen in de Partijstaten in stand dienen te worden gehouden onder een nieuwe naam en dat zij zorg dragen voor het beheer van de „oud voor nieuw”-regeling; dat de financiële overschotten van de bijdragen vanuit de bedrijfstak voor tot en met 28 april 1999 lopende structurele saneringsacties worden ondergebracht in een aan genoemde fondsen toegewezen reservefonds;

Overwegende dat vanwege de fundamentele verschillen tussen de markten voor drogeladingvervoer, vloeibareladingvervoer en duwboten het gewenst is binnen dit fonds afzonderlijke rekeningen te creëren voor drogeladingschepen, tankschepen en duwboten;

Overwegende dat de regulering van de scheepsruimte in de eerste plaats op de weg ligt van de ondernemingen in de sector; dat deze regulering inhoudt dat er voor het in de vaart brengen van bepaalde nieuwe scheepsruimte voorwaarden moeten worden vastgesteld, zonder dat dit tot een totale blokkering van de toegang tot de markt leidt; dat deze voorwaarden in de tijd en qua effect beperkt zullen zijn en op een soepele wijze naar gelang van de ontwikkelingen van de markt kunnen variëren, maar dat de verhoudingen geleidelijk tot nul moeten worden teruggebracht; dat de krachtens de „oud voor nieuw“-regeling betaalde speciale bijdragen dienen te worden ondergebracht in het reservefonds;

Overwegende dat het in het kader van een voor het milieu en de veiligheid bevorderlijke modernisering en herstructurering van de vloten in de Rijn- en binnenvaart gewenst is sociale maatregelen te treffen ten behoeve van personen die de binnenvaart willen verlaten of willen overstappen naar een andere bedrijfstak; dat er tevens maatregelen moeten worden genomen om het samengaan van ondernemingen te stimuleren, de vakbekwaamheid van de schippers te verbeteren en de technische aanpassing van de schepen te bevorderen,

Overwegende dat het wenselijk is de volgens de Verordening betreffende het invoeren van tijdelijke maatregelen ter structurele sanering in de Rijnvaart, laatstelijk gewijzigd bij Besluit 1999-I-2 de speciale tarieven en bijdragen evenals de gelijkwaardige tonnages te handhaven, daar zij doeltreffend zijn gebleken;

Overwegende dat het van belang is

- dat de tijdelijke in artikel I van bovengenoemd protocol bedoelde maatregelen ter regulering van de scheepsruimte uniform in alle Rijnsoeverstaten en België toegepast worden, opdat geen concurrentieverschil- of vervalsing ontstaat,
- dat deze maatregelen voor het geheel van de Rijn- en binnenvaart uniform ingevoerd worden, met name vanwege de talrijke mogelijke uitwerkingen op economisch gebied,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

**VERORDENING BETREFFENDE DE VOORWAARDEN VAN TOEPASSING VOOR DE
INBEDRIJFSTELLING VAN SCHEPEN IN DE RIJNVAART
EN BETREFFENDE MAATREGELEN TER BEVORDERING VAN DE RIJNVAART**

Article premier

Les bateaux de navigation intérieure affectés au transport de marchandises sur les voies navigables mentionnées au premier alinéa de l'article 3 de la Convention révisée pour la Navigation du Rhin sont soumis aux conditions applicables à la mise en service de nouvelles capacités fixées par le présent règlement.

Article 2

1. Le présent règlement s'applique aux bateaux porteurs et aux pousseurs effectuant des transports pour compte d'autrui ou des transports pour compte propre qui sont immatriculés dans un Etat Partie à la Convention révisée pour la navigation du Rhin ou qui, à défaut d'immatriculation, sont exploités par une entreprise établie dans un Etat Partie.

Aux fins du présent règlement, on entend par « entreprise » toute personne physique ou morale exerçant une activité économique artisanale ou industrielle.

2. Ne sont pas soumis au présent règlement :

- a) les bateaux qui naviguent exclusivement sur des voies nationales non reliées aux voies navigables des Etats Parties visées à l'article 1;
- b) les bateaux qui, par leurs dimensions, ne peuvent pas sortir des voies d'eau nationales sur lesquelles ils naviguent et ne peuvent pas accéder aux voies navigables des Etats Parties visées à l'article 1 (bateaux captifs), à condition que ces bateaux ne soient pas susceptibles d'entrer en concurrence avec les bateaux auxquels le présent règlement s'applique ;

- c) les bateaux qui naviguent exclusivement sur le Danube (et ses rivières secondaires) jusqu'à Kelheim, sans en sortir ;
 - d) les pousseurs dont la puissance de propulsion ne dépasse pas les 300 kilowatts ;
 - e) les bateaux fluvio-maritimes et les barges de navire, pour autant qu'ils effectuent exclusivement des transports internationaux ou nationaux au cours de voyages comportant un parcours maritime ;
 - f) les bateaux exclusivement affectés au stockage de marchandises, c'est-à-dire les bateaux servant au chargement et ensuite au déchargement de marchandises au même endroit ;
 - g) le matériel de dragage, tel que des bateaux à clapets et des pontons ainsi que des engins flottants des entreprises de construction, dans la mesure où ce matériel n'est pas affecté au transport de marchandises ;
 - h) les bacs ;
 - i) les bateaux affectés à un service public non commercial.
3. Chaque Etat Partie peut exclure du champ d'application du présent règlement ses bateaux d'un port en lourd de moins de 450 tonnes. Lorsqu'il fait usage de cette faculté, l'Etat Partie concerné le notifie dans les 6 mois à l'institution commune citée à l'article 8.

Article 3

1. Chaque Etat Partie crée, dans le cadre de sa législation nationale et avec ses moyens administratifs propres, un « fonds de la navigation intérieure », ci-après dénommé « fonds ».
2. La gestion de chaque fonds est assurée par les autorités compétentes de l'Etat Partie concerné. Celui-ci associe à cette gestion ses organisations nationales représentatives de la navigation intérieure.
3. Chaque fonds possède un fonds de réserve qui comporte 3 comptes distincts : un pour les bateaux à cargaison sèche, un pour les bateaux citernes et un pour les pousseurs.

Ce fonds de réserve est alimenté par :

- les reliquats financiers des actions d'assainissement structurel organisées jusqu'au 28 avril 1999, constitués uniquement des contributions financières en provenance de la profession,

- les contributions spéciales visées à l'article 4,
4. Si les organisations représentatives de la navigation intérieure en font unanimement la demande, le fonds de réserve peut être utilisé dans le cadre de mesures visant à :
- faciliter aux transporteurs par voie navigable qui se retirent de cette profession l'obtention d'une pension de retraite anticipée ou la reconversion dans une autre activité économique,
 - organiser, pour les travailleurs qui quittent cette profession, des actions de formation professionnelle ou de reconversion,
 - stimuler le regroupement des bateliers artisans dans des associations commerciales,
 - encourager l'adaptation technique des bateaux en vue d'améliorer les conditions de travail ainsi que les exigences techniques de sécurité,
 - améliorer la qualification des bateliers pour assurer l'évolution et l'avenir de la profession.

Dans ce cas, ces mesures doivent faire l'objet d'une action aux niveaux communautaire et rhénan.

5. Une solidarité financière est établie entre les fonds en ce qui concerne les comptes distincts visés au paragraphe 3, premier alinéa. Elle intervient pour toutes les dépenses visées au paragraphe 4 et toutes les ressources des fonds visées au paragraphe 3, deuxième alinéa, afin de garantir l'égalité de traitement entre tous les transporteurs soumis au présent règlement, indépendamment du fonds dont relève le bateau.
6. Les Etats Parties continuent à gérer le fonds visé à l'article 3 du Règlement sur l'introduction temporaire de mesures d'assainissement structurel dans la navigation rhénane jusqu'à la création du nouveau fonds visé au paragraphe 1.

Article 4

1. A compter du 29 avril 1999 et jusqu'au 31 décembre 1999, la mise en service de bateaux soumis au présent règlement qui sont soit nouvellement construits, soit importés d'un pays tiers, ou qui sortent des voies visées à l'article 2, paragraphe 2, points a), b) ou c) est subordonnée à la condition (dénommée règle « vieux pour neuf ») que le propriétaire du bateau à mettre en service :
- soit déchire un tonnage de cale selon un rapport, dénommé « ratio », entre l'ancien tonnage et le nouveau tonnage fixé par le présent règlement ;

- soit verse au fonds dont son nouveau bateau relève une contribution spéciale d'un montant fixé en fonction dudit ratio, ou, s'il déchire un tonnage inférieur audit ratio, qu'il paye la différence entre le tonnage du nouveau bateau et le tonnage de la cale déchirée.

Le déchirage est la mise à la ferraille intégrale de la coque du bateau ou dans le cas d'un pousseur, de la coque et du moteur.

2. Le ratio peut être établi à un niveau différent selon les différents secteurs du marché, à savoir les bateaux à cargaison sèche, les bateaux citernes et les pousseurs.

Le ratio est réduit de manière continue afin d'être ramené, le plus rapidement possible et par étapes régulières, à un niveau zéro.

3. Le propriétaire du bateau doit payer la contribution spéciale ou déchirer un tonnage de cale ancienne :

- soit au moment de la commande effective de construction du nouveau bateau ou de la demande d'importation, à la condition que le bateau soit mis en service dans les douze mois qui suivent,
- soit au moment de la mise en service effective du nouveau bateau ou du bateau importé.

Le choix du moment doit être exprimé lors de la commande ou de la demande d'importation du bateau.

Le bateau à offrir au déchirage comme cale de compensation doit avoir été déchiré avant la mise en service du nouveau bateau.

Le propriétaire du bateau à mettre en service qui a fait déchirer un tonnage supérieur à celui nécessaire ne perçoit pas de compensation financière pour ce surplus.

Tout Etat Partie peut autoriser l'utilisation comme cale de compensation, c'est-à-dire les traiter comme s'ils avaient été déchirés, des bateaux définitivement retirés du marché pour être utilisés à d'autres fins qu'au transport de marchandises, tels que les bateaux à but humanitaire, les bateaux-musées, les bateaux destinés à des pays en voie de développement situés hors du continent européen ou ceux mis à la disposition d'institutions sans buts lucratifs. Il communique cette autorisation d'utilisation à l'institution commune visée à l'article 8.

4. Lorsqu'il s'agit de pousseurs, la notion de tonnage est remplacée par celle de puissance de propulsion.

5. Les conditions énoncées au paragraphe 1 s'appliquent également aux augmentations de capacité résultant d'un allongement de bateaux et d'un remplacement des moteurs de pousseurs.
6. L'institution commune visée à l'article 8 peut exclure des bateaux spécialisés du champ d'application du paragraphe 1, après consultation des Etats Parties et des organisations représentatives de la navigation intérieure.

Les bateaux spécialisés doivent être spécialement et techniquement conçus pour le transport d'un seul type de marchandises, être techniquement inaptes au transport d'autres marchandises, ce type unique de marchandise ne pouvant pas être transporté par des bateaux qui ne disposent pas d'installations techniques spéciales et leurs propriétaires devant s'engager par écrit à ce qu'aucune autre marchandise ne soit transportée sur leurs bateaux aussi longtemps que la règle « vieux pour neuf » s'applique.

Article 5

Pour les bateaux immatriculés dans un des Etats Parties la contribution spéciale est versée au fonds de l'Etat Partie d'immatriculation du bateau. Pour les bateaux non immatriculés, qui sont exploités par une entreprise établie dans un des Etats Parties la contribution spéciale est versée au fonds de l'Etat Partie d'établissement de l'entreprise.

Article 6

Ne peuvent être utilisés comme cale de compensation visée à l'article 4 que des bateaux qui font partie de la « flotte active », c'est-à-dire des bateaux dont le propriétaire prouve:

- qu'ils sont en bon état de fonctionnement, et
- qu'il peut produire soit des certificats de navigabilité et de jaugeage valables, soit une autorisation d'effectuer des transports nationaux délivrée par l'autorité compétente d'un des Etats Parties et
- qu'ils ont exécuté au moins dix voyages durant les 24 derniers mois précédant la demande d'utilisation comme tonnage de compensation. La notion de « voyage » s'entend comme étant une opération de transport commerciale sur une distance telle qu'elle est habituelle pour le transport de marchandises de même nature (supérieure à 50 km) et avec un volume de cargaison transportée ayant un rapport raisonnable avec la capacité de chargement du bateau (au moins 70 %).

Des bateaux qui, par suite d'une avarie ou d'autres dommages, ne sont plus réparables ou dont le coût de la réparation est supérieur au montant de la contribution spéciale relative à ces bateaux ne peuvent servir de tonnage de compensation.

Lorsque les autorités compétentes ont des raisons fondées de douter du bon état de fonctionnement du bateau dont l'utilisation comme tonnage de compensation est envisagée, elles peuvent demander à un bureau d'expertise d'établir une attestation indiquant que le bateau concerné se trouve dans un état technique lui permettant de participer aux transports. Son utilisation comme tonnage de compensation est refusée si le bateau ne satisfait pas à cette exigence.

Article 7

1. Les contributions spéciales sont exprimées en euros. Leurs taux sont les mêmes pour tous les fonds.
2. La conversion des contributions spéciales exprimées en euros dans la monnaie nationale du fonds concerné, s'effectue selon les taux de conversion entre l'euro et les monnaies des Etats Parties adoptant l'euro fixés dans le règlement (CE) 2866/98 du Conseil de l'Union Européenne du 31 décembre 1998. La conversion en monnaie nationale d'un Etat Partie qui n'est pas membre de l'Union monétaire européenne se fait selon les règles propres à cet Etat.
3. Les contributions spéciales sont calculées, pour les bateaux porteurs, en fonction du tonnage de port en lourd et, pour les pousseurs, en fonction de la puissance de propulsion.
4. L'Institution commune visée à l'article 8 détermine, après consultation des Etats Parties et des organisations représentatives de la navigation intérieure, les modalités de la solidarité financière visée à l'article 3, paragraphe 5.
5. Pour contribuer à l'observation du marché et notamment de l'évolution des flottes, les propriétaires des bateaux mis en construction ou importés doivent en informer les fonds six mois avant la mise en service de ces bateaux.

Article 8

Pour garantir une application coordonnée et uniforme des dispositions du présent règlement ainsi qu'une coopération directe et efficace entre les fonds des Etats Parties une seule institution commune est à prévoir pour recueillir les communications des fonds et accomplir les tâches communes en vertu des articles 2, 4, 7, 9 et 13.

Article 9

1. Les Etats Parties arrêtent les mesures nécessaires à l'exécution du présent règlement et les communiquent à l'institution commune visée à l'article 8.
Ces mesures doivent notamment prévoir un contrôle permanent et efficace du respect des obligations qui incombent aux entreprises en vertu du présent règlement et des dispositions nationales prises pour son exécution, ainsi que des sanctions appropriées en cas d'infraction.
2. Les Etats Parties communiquent annuellement à l'institution commune visée à l'article 8 toutes les informations utiles sur les résultats de la règle « vieux pour neuf », ainsi que sur l'état financier des fonds.
3. L'Institution commune visée à l'article 8 veille à ce que les fonds appliquent de manière uniforme le présent règlement et elle en assure la coordination.

Article 10

1. Le montant des contributions spéciales pour les différents types et catégories de bateaux se situe à l'intérieur d'une fourchette de 70 % à 115 % des taux suivants :
 - Bateaux à cargaison sèche :
 - automoteurs : 120 euros/tonne,
 - barges : 60 euros/tonne,
 - chalands : 43 euros/tonne
 - Bateaux citernes :
 - automoteurs : 216 euros/tonne,
 - barges : 108 euros/tonne
 - chalands : 39 euros/tonne
 - Pousseurs :
180 euros/kilowatt avec une augmentation linéaire jusqu'à 240 euros/kilowatt pour une force motrice égale ou supérieure à 1000 kW.
2. - Pour les bateaux avec un port en lourd inférieur à 450 tonnes, les taux maximaux des contributions spéciales visés au paragraphe 1 sont réduits de 30 %.

- Pour les bateaux avec un port en lourd entre 650 et 450 tonnes, les taux maximaux des contributions spéciales visées au paragraphe 1 sont réduits de 0,15 % pour chaque tonne, pour laquelle le port en lourd du bateau est inférieur à 650 tonnes.
- Pour les bateaux avec un port en lourd entre 650 tonnes et 1650 tonnes, les taux maximaux des contributions spéciales visées au paragraphe 1 augmentent de manière linéaire de 100 à 115 %.
- Pour les bateaux avec un port en lourd supérieur à 1650 tonnes, les taux maximaux des contributions spéciales restent maintenus à 115 %.

Article 11

A compter du 29 avril 1999, la mise en service des bateaux est subordonnée à la condition de l'article 4 paragraphe 1.

1. Lorsqu'il s'agit de bateaux à cargaison sèche, le ratio est fixé à 1 : 1 (rapport entre l'ancien tonnage et le nouveau tonnage).
2. Lorsqu'il s'agit de bateaux citernes, le ratio est fixé à 1,30 : 1
3. Lorsqu'il s'agit de pousseurs, le ratio est fixé à 0,75 : 1.

Article 12

1. Lorsqu'un propriétaire met en service un bateau visé à l'article 4 et offre au déchirage du tonnage d'un autre type de matériel fluvial, le tonnage équivalent à prendre en considération est déterminé, à l'intérieur de chacun des deux secteurs de bateaux indiqués ci-après, en fonction des coefficients de valorisation suivants :
 - Bateaux à cargaison sèche
 - automoteurs de plus de 650 tonnes : 1,00,
 - barges de plus de 650 tonnes : 0,50,
 - chalands de plus de 650 tonnes : 0,36,
 - Bateaux citernes
 - automoteurs de plus de 650 tonnes : 1,00,
 - barges de plus de 650 tonnes : 0,50,
 - chalands de plus de 650 tonnes : 0,18.

2. Pour les bateaux d'un port en lourd inférieur à 450 tonnes, les coefficients visés au paragraphe 1 sont réduits de 30 %. Pour les bateaux d'un port en lourd entre 450 et 650 tonnes, ces coefficients sont réduits de 0,15 % pour chaque tonne pour laquelle le port en lourd du bateau est inférieur à 650 tonnes. Pour les bateaux avec un port en lourd entre 650 et 1 650 tonnes, les coefficients augmentent de manière linéaire de 100 à 115 %.

Article 13

1. En vue de comptabiliser les ressources disponibles dans le fonds de réserve ou de faire fonctionner entre les comptes des divers fonds la solidarité financière visée à l'article 3 paragraphe 5, chaque fonds communique à l'institution commune visée à l'article 8, au début de chaque année, les indications suivantes :

- les recettes du fonds au cours de l'année précédente pour autant que ces recettes soient destinées au paiement des actions de promotion visées à l'article 3 paragraphe 4, (R_{dn}),
- les obligations financières du fonds, engagées au cours de l'année précédente, afférentes aux actions de promotion visées à l'article 3 paragraphe 4 (P_n),
- le surplus du fonds à la date du 1^{er} janvier de l'année précédente provenant des recettes destinées aux actions de promotion visées à l'article 3 paragraphe 4 (S_n).

2. En concertation avec les autorités du fonds, l'institution commune visée à l'article 8, détermine sur base des indications visées au paragraphe 1 :

- le montant total des obligations financières engagées par les fonds, au cours de l'année précédente, pour le paiement des actions de promotion visées à l'article 3 paragraphe 4, (P_t),
- le montant total des recettes de tous les fonds au cours de l'année précédente (R_{dt}),
- le surplus total de tous les fonds au 1^{er} janvier de l'année précédente (S_t),
- les obligations financières annuelles normalisées (P_{nn}) de chaque fonds qui sont calculées selon la formule suivante :

$$P_{nn} = \frac{P_t}{(R_{dt} + S_t)} \times (R_{dn} + S_n)$$

- pour chaque fonds, la différence entre les obligations financières annuelles (P_n) et les obligations financières annuelles normalisées (P_{nn}),

- les montants que chaque fonds avec des obligations financières annuelles inférieures aux obligations financières annuelles normalisées ($P_n < P_{nn}$) verse à un fonds avec des obligations financières annuelles supérieures aux obligations financières annuelles normalisées ($P_n > P_{nn}$).
3. Chaque fonds concerné verse, avant le 1^{er} mars de l'année en cours, aux autres fonds les montants visés au sixième tiret du paragraphe 2 point b).

Article 14

Le présent règlement entre en vigueur le 29 avril 1999.



PROTOCOL 6

Aanneming van een besluit tot wijziging van de Verordening betreffende de voorwaarden van toepassing voor de inbedrijfstelling van schepen in de Rijnvaart en betreffende maatregelen ter bevordering van de Rijnvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

- Gelet op de Herziane Rijnvaartakte, inzonderheid op artikel 45,
- Gelet op het Aanvullend Protocol nr. 5 bij de Herziane Rijnvaartakte, inzonderheid artikel I,
- Gelet op de Verordening van 16 april 1999 betreffende de voorwaarden van toepassing voor de inbedrijfstelling van schepen in de Rijnvaart en de maatregelen ter bevordering van de Rijnvaart,
- Gelet op Verordening (EG) nr. 718/1999 van de Raad van de Europese Unie van 29 maart 1999 betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot met het oog op de bevordering van het vervoer over de binnenwateren en Verordening (EG) nr. 805/1999 van de Commissie van de Europese Gemeenschappen van 16 april 1999 tot vaststelling van een aantal uitvoeringsbepalingen van bovengenoemde Verordening van de Raad.

Bevestigende dat het tijdelijk handhaven van de voorwaarden van toepassing voor de inbedrijfstelling van schepen in de Rijnvaart noodzakelijk is

Overwegende dat de tijdelijke in artikel I van bovengenoemd protocol bedoelde maatregelen ter regulering van de scheepsruimte uniform in alle Rijnsoeverstaten en België toegepast worden, opdat geen concurrentieverschil- of vervalsing ontstaat,

Wensende dat de „oud voor nieuw“-regeling in stand gehouden wordt tot en met 29 april 2003,

STELT DE VOLGENDE VERORDENING VAST:

Article 1

Dans le Règlement relatif aux conditions applicables à la mise en service des bateaux de la navigation rhénane et aux mesures en vue de promouvoir la navigation rhénane, du 28 avril 1999, dans son article 4 paragraphe 1, 1^{ère} phrase, la date du "31 décembre 1999" est remplacée par la date du "29 avril 2003".

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur à la date à laquelle le Protocole additionnel n° 5 à la Convention révisée pour la Navigation du Rhin devient applicable.