



Communiqué à la presse

Introduction

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) a tenu sa session plénière d'automne le 30 novembre 2011 à Strasbourg, sous la présidence de M. Geert van Keer, Chef de la délégation belge.

Elle a fait le bilan de la période 2010-2011 sur base d'une communication de la présidence belge qui achève son mandat à la fin de l'année 2011. Parmi les réalisations de cette période, on peut mentionner l'adoption du règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, la conclusion d'un arrangement administratif multilatéral pour la reconnaissance mutuelle des livrets de service, la poursuite du processus de reconnaissance de certificats de conduite d'Etats non membres, la conclusion des travaux sur les effets du changement climatique sur la navigation intérieure et sur la réduction des émissions provenant de la navigation intérieure ainsi que la publication du guide international de sécurité pour les bateaux-citernes de la navigation intérieure et les terminaux (ISGINTT). Les délégations ont remercié M. van Keer, chef de la délégation belge, qui a assuré cette présidence avec engagement et efficacité.

Nouvelle présidence, nouveaux programmes de travail

La Commission Centrale a ensuite approuvé sa nouvelle organisation pour la période 2012-2013 :

- Conformément à la règle de rotation, la France assurera à compter du 1^{er} janvier 2012 la présidence de la CCNR. Madame Edwige Belliard, Conseiller d'Etat, directeur des affaires juridiques du Ministère français des affaires étrangères assurera cette fonction.
- La présidence française a présenté ses orientations pour cette période : celles-ci portent notamment sur la modernisation du système de qualification du personnel de la navigation intérieure, le renforcement de la dimension « verte » de la navigation intérieure qui doit continuer à s'affirmer comme mode de transport durable, la garantie de sécurité et de fiabilité de la voie d'eau rhénane, le développement par la CCNR, en relation avec d'autres partenaires, d'un observatoire de la navigation intérieure, le renforcement de l'efficacité et de la transparence de coopération interinstitutionnelle au plan européen en matière de navigation intérieure.
- Le tableau des présidents des comités et groupes de travail a été adopté. La présidence des comités est partagée entre les commissaires des Etats membres à la CCNR.
- La CCNR a adopté les programmes de travail de ses comités pour la période 2012-2013. Ceux-ci fixent, outre les tâches permanentes, les actions qui vont marquer l'activité de ses comités dans les deux années à venir. Parmi les points retenus dans ces programmes de travail figurent en particulier la mise en route d'un processus de modernisation des règles relatives aux qualifications, la mise en œuvre de la stratégie RIS, la poursuite des actions d'amélioration de la voie navigable rhénane, la modernisation des règles et dispositifs destinés à garantir la stabilité des bateaux, la révision des dispositions transitoires, la préparation des mesures en vue du développement de GNL dans la navigation rhénane.

Situation économique de la navigation rhénane

Au cours du 1^{er} semestre 2011, les volumes transportés sur le Rhin ont diminué de plus de 3 % par rapport au 1^{er} semestre 2010. Malgré une activité économique soutenue, ces derniers ont souffert d'une hydraulicité peu favorable à la navigation. Par ailleurs, au cours des mois de janvier et de février 2011, le blocage du Rhin moyen par l'accident du Waldhof a entraîné un arrêt de la navigation pendant 30 jours sur ce tronçon. Plus en détail, les volumes transportés en cale sèche ont diminué de 2 % et les volumes transportés par la cale citerne de 7,6 %.

Dans ce contexte, la situation des entreprises de navigation reste préoccupante dans le secteur de la cale sèche, les volumes transportés étant toujours inférieurs au niveau d'avant la crise (2008) et ne permettant toujours pas une exploitation satisfaisante de la flotte.

Dans la cale citerne, la présence d'une surcapacité, constitue un obstacle au redressement de la situation économique des entreprises à court terme. Dans le contexte d'une demande en léger repli et d'une capacité de la flotte qui a sensiblement augmenté par l'apport de nouvelles unités à double coque, la situation des entreprises ne pourra s'améliorer que lorsque les bateaux à coque simple devront quitter le marché.

Si le niveau d'activité économique et la demande de transport sur le Rhin demeurent soutenus, les prévisions de croissance pour l'année 2012 en Europe occidentale ne sont guère réjouissantes. Il en va de même pour l'évolution de la demande de transports sur le Rhin qui pourra en résulter. Dans ce contexte, les perspectives d'une amélioration de la situation économique sur le marché en 2012 semblent réduites.

Reconnaissance des certificats de conduite bulgare

La Commission Centrale, soucieuse de faciliter l'accès au marché rhénan par les professionnels, a reconnu la validité sur le Rhin du certificat de conduite bulgare délivré par les autorités bulgares en vertu du Règlement n°6 sur les compétences des marins en République de Bulgarie, moyennant un certain nombre de conditions complémentaires, liées à l'acquisition des connaissances de secteur spécifiques au Rhin et à la présentation d'une attestation relative à l'aptitude physique et psychique pour les titulaires âgés de plus de cinquante ans. Cette décision de reconnaissance prendra effet au 1^{er} juillet 2012.

Un arrangement administratif fixant les modalités de la coopération entre la CCNR et le Ministère du Transport, Administration maritime, de la République de Bulgarie sera prochainement signé entre le Secrétaire général de la CCNR et le directeur général de l'Administration maritime bulgare.

Création d'un groupe de travail commun pour la reconnaissance mutuelle et la modernisation des qualifications en navigation intérieure

Désireuse de répondre à la pénurie de personnel qui frappe la navigation rhénane, la CCNR a décidé de susciter la création d'un groupe de travail commun pour la reconnaissance mutuelle et la modernisation des qualifications en navigation intérieure. Ce groupe sera composé d'experts nationaux des Etats membres et des Etats non membres dont les certificats de conduite et/ou les livrets de service ont été reconnus comme valables sur le Rhin. La Commission européenne et les autres organisations internationales concernées par la navigation intérieure ainsi que les Etats observateurs sont invités à participer aux travaux.

Le groupe commun aura pour mission de penser plus avant le processus de reconnaissance mutuelle des qualifications engagé depuis 2008, de proposer des mesures pour faire évoluer les parcours professionnels et pour moderniser les règles d'accès à la profession, afin de rendre celle-ci plus attractive. Ces travaux s'inscrivent dans un objectif plus global de modernisation de la profession de batelier.

Par sa résolution, la CCNR charge le comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle ainsi que le Secrétariat de la CCNR, de conduire les travaux préparatoires nécessaires à la mise en place du groupe commun, en concertation avec toutes les autorités compétentes et organisations internationales intéressées. La CCNR prévoit l'organisation d'une réunion de lancement en 2012.

Conférence diplomatique pour la conclusion de la convention révisée sur la limitation de responsabilité en navigation intérieure (« CLNI »)

Prenant acte de la conclusion des travaux du groupe d'experts gouvernementaux pour la révision de la convention sur la limitation de responsabilité en navigation intérieure (« CLNI »), la Commission centrale a décidé de soumettre le projet de convention révisée établi par le groupe d'experts à l'adoption d'une Conférence à laquelle sont invités les Etats membres de la CCNR et tout autre Etat intéressé.

La conférence diplomatique devrait se tenir à Strasbourg, au deuxième semestre 2012.

Changement climatique

La réunion plénière a pris acte du rapport établi par ses comités sur le changement climatique et la navigation intérieure. Ce rapport analyse les effets probables du changement climatique sur la voie d'eau rhénane. Selon les modèles disponibles, celui-ci se traduira par l'augmentation des périodes extrêmes de hautes eaux et de basses eaux. Ces phénomènes existent depuis toujours et leur accentuation devrait rester faible jusque vers le milieu du siècle. Aucune modification brutale et importante de nature à mettre en cause la navigation du Rhin n'est donc à attendre dans les prochaines années. Toutefois les actions pour réduire les effets des hautes eaux et des basses eaux, tant au plan de l'infrastructure, des caractéristiques des bateaux et de l'organisation logistique, seront utilement poursuivies car elles améliorent les conditions de navigation actuelles tout en préparant l'avenir.

Sécurité et fiabilité de la voie d'eau rhénane

La réunion plénière a pris acte d'un rapport du secrétariat de la CCNR analysant la question de la sécurité et de la fiabilité de la voie d'eau. Ce rapport fait suite à l'accident du Waldhof, mais, sans se prononcer sur celui-ci, vise à développer une réflexion globale sur les moyens de limiter les accidents dus à des questions de stabilité et de réduire les conséquences de situations d'accidents susceptibles de bloquer les voies de navigation.

Tout en relevant que le nombre d'accident sérieux reste faible sur le Rhin, le rapport examine les actions possibles au plan des mesures techniques, de la formation du personnel, du cadre juridique et de mesures de sauvetage ou de dégagement de la voie d'eau. Ce travail de réflexion a été pris en compte par les programmes de travail de la CCNR pour la période 2012-2013.

Stratégie SIF

Le président du comité du règlement de police a présenté à la réunion plénière de la CCNR un compte rendu sur l'élaboration de la stratégie SIF de la CCNR.

L'objectif de la CCNR est d'aboutir à ce que les SIF se développent tout au long du Rhin de manière simultanée et harmonisée. A cette fin, la CCNR a établi des prescriptions qui garantissent de manière efficace l'observation des standards techniques. Elle a aussi développé des prescriptions quant à l'agrément des appareils nécessaires et a introduit des annonces électroniques obligatoires pour les bateaux conteneurs.

Parmi les mesures faisant partie de la stratégie SIF pour le futur, figurent l'introduction obligatoire de l' AIS intérieure, l'extension de l'obligation d'annonce par voie électronique et diverses mesures réglementaires.

La Serbie reconnue comme Etat observateur auprès de la CCNR

Lors de sa réunion plénière d'automne, la CCNR a attribué à la Serbie, à la demande de cette dernière, le statut d'Etat observateur. Grâce à ce statut, la Serbie pourra participer directement aux travaux des différents comités de la CCNR. La Serbie est un acteur de la navigation intérieure européenne dont le rôle est croissant. Sa coopération avec la CCNR lui permettra de compléter l'intégration dans son droit national des réglementations européennes et vient conforter les liens que la Commission Centrale entretient avec la Commission du Danube dont la Serbie est membre. La Serbie est le 11^{ème} Etat qui bénéficie du statut d'observateur auprès de la CCNR.

Pour toute information complémentaire :

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
Palais du Rhin
2, Place de la République
67082 Strasbourg
Téléphone : 00 33 (0)3 88 52 20 10
Télécopie : 00 33 (0) 3 88 32 10 72
Courriel : ccnr@ccr-zkr.org
Site Internet : <http://www.ccr-zkr.org>

ANNEXES

(destinées à la presse spécialisée)

Situation économique de la navigation rhénane

I. Situation générale

Globalement, les volumes transportés sur le Rhin ont diminué de plus de 3 % au premier semestre 2011 par rapport au 1^{er} semestre 2010. Malgré une activité économique soutenue, ces derniers ont souffert d'une hydraulicité peu favorable à la navigation. Par ailleurs, au cours des mois de janvier et de février 2011, le blocage du Rhin moyen par l'accident du Waldhof a entraîné un arrêt de la navigation pendant 30 jours sur ce tronçon. Des volumes importants de conteneurs ont alors été pris en charge par d'autres modes de transport, notamment la route. Pour les autres marchandises, les transports ont généralement été différés. Dans tous les secteurs, un effet de rattrapage plus ou moins marqué a pu être observé au niveau des volumes transportés au mois de mars, après quoi ces derniers ont retrouvé un niveau plus habituel.

Il convient cependant de noter que le niveau d'activité d'avant la crise de 2008 n'a toujours pas pu être atteint dans la cale sèche et pour le transport de produits chimiques.

II. Au niveau des marchandises transportées

Plus en détail, les volumes transportés en cale sèche ont diminué de 2 % sur cette période.

Les volumes transportés pour le secteur agricole ont progressé de 4,8 % au 1^{er} semestre 2011 par rapport au 1^{er} semestre 2010, ce grâce à une forte progression des transports de céréales, suite à une nette augmentation des importations en provenance des USA, destinées à compenser une récolte relativement médiocre en France et en Allemagne. Les transports de produits alimentaires ont en revanche nettement diminué. Les transports d'engrais ont connu une augmentation de près de 13,4 % sur la même période.

L'activité du secteur sidérurgique allemand, importante pour la demande de transport sur le Rhin, s'est à nouveau stabilisée à un niveau correspondant à celui d'avant la crise. Les transports de minerais et de déchets pour la métallurgie ont progressé au cours du 1^{er} semestre 2011 par rapport au 1^{er} semestre 2010. La croissance de près de 28,6 % des transports de produits métallurgiques en comparaison du 1^{er} semestre 2010 peut s'expliquer par l'augmentation des importations de produits semi-finis provenant de sites de production hors Europe.

Les transports de combustibles minéraux solides sur le Rhin ont diminué de 3 % au premier semestre 2011. L'interruption temporaire de l'extraction pour des raisons météorologiques en Australie ainsi que l'hydraulicité sont les principales causes de cette évolution. En effet, l'augmentation structurelle des importations pour compenser la baisse des extractions en Europe, l'accroissement des besoins générés par le regain d'activité du secteur sidérurgique observable au 1^{er} semestre 2011 tout comme le niveau élevé des prix du pétrole contribuant à soutenir la demande en provenance des centrales thermiques sont autant de facteurs favorisant la demande de transport émanant de ce secteur.

Les transports de matériaux de construction ont connu un recul dépassant 20 % sur le Rhin au cours du 1^{er} semestre. Ce sont principalement les transports vers l'aval, qui représentent $\frac{3}{4}$ des volumes et sont constitués de sables et graviers, qui ont diminué. Ce recul s'explique par les conditions d'hydraulicité qui ont incité, eu égard aux niveaux atteints par les frets dans ce contexte, à différer certains transports.

Les transports de conteneurs n'ont progressé que de 1,1 % sur l'ensemble du 1^{er} semestre 2011, en comparaison avec le premier semestre 2010. Cette progression est nettement inférieure à celle observée au niveau des transbordements dans les ports maritimes. Elle résulte d'une baisse temporaire des volumes transportés au cours des deux premiers mois et qui n'a pu être que partiellement compensée au cours des mois suivants.

L'interruption de la navigation sur le Rhin durant plusieurs semaines suite à l'avarie survenue le 13.01.2011 s'est traduite en janvier et février par d'importantes pertes dans le segment du transport de conteneurs pour l'intégralité du Rhin. L'effet a été le plus marqué en janvier.

Les conséquences ont toutefois été variables d'un secteur à l'autre du Rhin. Sur le Rhin supérieur, au sud du lieu de l'avarie, a été constatée une baisse de 50 à 60 % du transport de conteneurs par rapport au niveau "habituel". Le niveau "habituel" désigne ici la moyenne du transport de conteneurs en 2010. Les valeurs correspondaient globalement à cette moyenne en mai et juin 2011. Les effets ont été légèrement moins marqués sur le Rhin moyen, avec une baisse comprise entre 45 et 50 %.

Par rapport à ces deux secteurs, les effets ont été moindres sur le Rhin inférieur. Dans ce secteur, le transport de conteneurs n'a été affecté que par la baisse de trafic en provenance du sud (du Rhin supérieur et moyen en direction du Rhin inférieur), tandis que les importations et exportations transitant par les ports maritimes ont pu se poursuivre sans entrave.

Les transports de produits pétroliers ont diminué de 5,5 % sur le Rhin au cours du 1^{er} semestre 2011 en comparaison avec le 1^{er} semestre 2010, qui ne fut déjà pas un semestre très actif pour ce type de transports. Il convient de rappeler que le second semestre 2010 avait été marqué par un regain d'activité et que le niveau du 1^{er} semestre 2011 se trouve en retrait de plus de 14 % par rapport au semestre précédent. Les consommateurs ont au cours du 1^{er} semestre 2011 limité leurs achats à l'indispensable, compte tenu des prix élevés du pétrole sur le marché. L'analyse mensuelle des transports permet de noter un effet de rattrapage au mois de mars et une augmentation des transports dès le mois de juin, qui pourrait avoir pour origine la baisse des prix du pétrole.

Les volumes transportés pour le secteur chimique ont marqué un recul de plus de 10 % au cours du 1^{er} semestre 2011. Dans la mesure où la production du secteur chimique européen se situe toujours à un niveau d'activité soutenu, (prévision de croissance de l'ordre de 2,7 % sur l'année 2011), la demande de transport devrait croître au cours des mois à venir.

III. Hydraulicité

L'hydraulicité a au cours du 1^{er} semestre 2011 été marquée par des fluctuations peu favorables à la navigation rhénane. Ainsi, le début de l'année aura connu une période de crue qui a interrompu la navigation pendant quelques jours. Par la suite, dès le mois d'avril, une situation de basses eaux exceptionnelle pour cette période de l'année est apparue. Celle-ci s'est aggravée au fil des semaines limitant fortement les transports pour ne s'achever qu'en juillet.

IV. Situation des entreprises

Dans la cale sèche, la situation des entreprises de navigation reste fragile malgré les améliorations constatées. En effet, l'évolution des volumes transportés n'est toujours pas à la hauteur pour permettre une exploitation satisfaisante de la flotte.

Dans la cale citerne, la présence d'une surcapacité, même de caractère temporaire, constitue un obstacle au redressement de la situation économique des entreprises à court terme. Dans le contexte d'une demande en léger repli et d'une capacité de la flotte qui a sensiblement augmenté l'apport de nouvelles unités à double coque.

La situation des entreprises ne pourra s'améliorer que lorsque les bateaux à coque simple devront quitter le marché.

V. Evolution de l'offre de cale

Le fort ralentissement de l'arrivée sur le marché d'unités nouvelles s'est confirmé du fait de la faible visibilité du marché, de la situation financière des entreprises de navigation et de la difficulté croissante d'obtenir des financements dans la situation économique actuelle.

Depuis le début de l'année 2011, la capacité de la flotte a été augmentée d'environ 44 000 tonnes contre 110 000 tonnes en 2010.

Dans la cale citerne, 36 automoteurs représentant une capacité supplémentaire de 102 000 tonnes ont été mis sur le marché depuis le début de l'année 2011, contre 250 000 tonnes pour l'ensemble de l'année 2010. Si le rythme des nouvelles constructions s'est sensiblement ralenti en 2011, du fait d'une absence de visibilité à court terme et un niveau de fret ne permettant pas de rentabiliser les investissements dans les nouvelles unités, la reconstitution de la flotte par des bateaux à double coque, ne semble pas encore achevée. En vue d'un tel développement équilibré de ce segment de la navigation intérieure, un redressement de cette situation paraît donc important. En effet, la question se concentre sur les conditions sous lesquelles les bateaux à coque simple, qui deviennent progressivement obsolètes au regard de la réglementation en vigueur et les exigences du marché, vont sortir du marché. On peut s'attendre à ce qu'un nombre grandissant de bateaux à coque simple soit forcé à quitter le marché sous l'emprise du régime des certificats (à renouveler tous les 5 ans) et les conditions de transport imposées au marché.

VI. Perspectives pour 2012

Transport en cale sèche

Si le niveau d'activité économique et la demande de transport sur le Rhin demeurent soutenus, les prévisions de croissance pour l'année 2012 en Europe occidentale ne sont guère rassurantes.

Ainsi, le secteur sidérurgique et les transports de charbon devraient en 2012 souffrir quelque peu du ralentissement annoncé de la croissance économique mondiale, même si la demande mondiale d'acier devrait demeurer soutenue.

Les transports par conteneurs sur le Rhin directement liés aux transbordements dans les ports maritimes et aux échanges mondiaux, ne donnent, pour le moment, pas de signes de ralentissement. Ils demeurent cependant étroitement liés à l'évolution de la conjoncture économique générale.

Il en va de même pour l'évolution de la demande de transports sur le Rhin qui pourra en résulter résultera.

Transport en cale citerne

Si comme l'indiquent certaines prévisions (FMI, OCDE), une baisse des prix du pétrole devait intervenir, une certaine animation sur le marché des transports de produits pétroliers pourrait en résulter. Dans le secteur chimique, les perspectives de croissance annoncées par le secteur devraient se répercuter favorablement sur la demande de transport en 2012.

Reconnaissance des certificats de conduite bulgare

Par l'adoption du Protocole additionnel n°7, le 27 novembre 2002, l'Acte de Mannheim a été modifié afin de permettre la reconnaissance sur le Rhin de certificats de conduite non rhénans. Par cette reconnaissance, les titulaires de certificats de conduite ou de certificats d'aptitude à la conduite au radar reconnus sont autorisés à conduire sur le Rhin, ce qui devrait simplifier les obligations des professionnels et contribuer ainsi au développement d'un grand marché européen de la navigation intérieure.

Les premières décisions de reconnaissance ont été adoptées par la CCNR lors de sa session de printemps 2008. La CCNR a depuis lors reconnu les certificats roumains, hongrois, tchèque, polonais, slovaque et autrichien. C'est cette fois le certificat bulgare qu'elle vient de reconnaître lors de sa dernière session plénière. Cette reconnaissance prendra effet au 1^{er} juillet 2012.

A partir du 1^{er} juillet 2012, les titulaires d'un certificat de conduite bulgare (« *Schifferpatent für die Binnenschifffahrt* ») seront autorisés à conduire sur le Rhin s'ils remplissent les conditions complémentaires suivantes :

- ils devront présenter une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D 3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin s'ils souhaitent naviguer sur le secteur compris entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40),
- ils devront présenter une attestation relative à leur aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin lorsqu'ils atteignent l'âge de cinquante (50) ans.

Un arrangement administratif sera prochainement conclu entre la CCNR et le Ministère du Transport, Administration maritime, de la République de Bulgarie, afin de poser le principe, et prévoir les modalités, de leur coopération future. La reconnaissance mutuelle des certificats de conduite doit en effet s'accompagner de mécanismes de coopération administrative entre les autorités rhénanes et les autorités bulgares, pour notamment garantir l'équivalence dans le temps des certificats concernés, développer des pratiques communes et mettre en place des systèmes fiables d'échange d'information. L'arrangement prévoit à cet effet l'organisation de réunions communes et met en place des mécanismes de transmission d'information entre les différentes autorités compétentes.

**Création d'un groupe de travail commun pour la reconnaissance mutuelle
et la modernisation des qualifications en navigation intérieure**

La CCNR comme la Commission européenne s'inquiète de la pénurie structurelle de personnels qualifiés en navigation intérieure. Cette situation s'aggrave au fil des ans et menace les perspectives de développement du secteur. Une des causes de cette situation réside dans le manque d'attractivité de la profession, lié aux modalités d'accès à la profession et aux conditions d'acquisition de différentes qualifications. Le problème touche tout particulièrement le secteur rhénan, la majeure partie du trafic se concentrant actuellement sur le Rhin et le réseau nord-européen.

Par la déclaration de Bâle de 2006, les Etats membres de la CCNR ont exprimé leur volonté d'agir pour « préserver et accroître l'attractivité des professions liées à la navigation rhénane par le biais de formations initiales et complémentaires modernes, tout en les dotant d'un cadre juridique et social adapté au contexte actuel ». La Commission européenne s'est aussi engagée dans ce dossier : promouvoir les emplois et les compétences en navigation constitue l'un des objectifs du programme Naïades.

Un renforcement de la coopération en matière de reconnaissance mutuelle des qualifications constitue une première réponse au problème de pénurie de personnel. C'est pourquoi la CCNR s'est engagé dès 2008 dans un processus de reconnaissance des qualifications en navigation intérieure.

Soucieuse de poursuivre la tâche, la CCNR a décidé de susciter la création d'un groupe de travail commun pour la reconnaissance mutuelle et la modernisation des qualifications en navigation intérieure. Ce groupe sera composé d'experts nationaux des Etats membres et des Etats non membres dont les certificats de conduite et/ou les livrets de service ont été reconnus comme valables sur le Rhin. Les experts nationaux des Etats membres de la CCNR et des Etats non membres y travailleront sur un pied d'égalité. La Commission européenne, les autres commissions fluviales et la CEE-ONU sont invitées à participer aux travaux.

Le groupe commun aura pour mission de poursuivre la tâche de reconnaissance mutuelle des qualifications et de réfléchir aux moyens de faire évoluer les parcours professionnels et de moderniser les règles pour rendre la profession plus accessible. Les travaux de reconnaissance mutuelle s'inscrivent en effet dans un objectif plus vaste de modernisation de la profession de batelier.

Par sa résolution, la CCNR a chargé le comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle ainsi que le Secrétariat de la CCNR, de conduire les travaux préparatoires nécessaires à la mise en place du groupe commun, en concertation avec toutes les autorités compétentes et organisations internationales intéressées. La CCNR prévoit l'organisation d'une réunion de lancement en 2012.

**Conférence diplomatique pour la conclusion de la convention révisée
sur la limitation de responsabilité en navigation intérieure (« CLNI »)**

La convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (« CLNI ») a été signée à Strasbourg le 4 novembre 1988 par les six Etats du bassin rhénan et mosellan (Suisse, France, Allemagne, Luxembourg, Belgique, Pays-Bas) et est entrée en vigueur le 1^{er} septembre 1997. Quatre Etats en sont actuellement parties: le Luxembourg (depuis le 05.07. 93), les Pays-Bas (depuis le 16.04.97), la Suisse (depuis le 21.05.97) et l'Allemagne (depuis le 09.03.99). Calquée sur le modèle de la convention sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes (« LLMC », signée le 19 novembre 1976), elle établit un système de limitation forfaitaire de responsabilité des propriétaires de bateaux et de leurs assistants en cas de dommage causé lors de la navigation. Pour y prétendre, le propriétaire doit constituer un fonds auprès d'un tribunal ou d'une autorité nationale compétente, dont le montant est déterminé conformément aux dispositions de la CLNI.

La CLNI a été à l'origine conçue comme un instrument propre au Rhin et la Moselle mais prévoyait que des Etats disposant d'une liaison navigable avec ces voies d'eau pourraient être invités à adhérer à la convention.

En 2007, les Etats signataires de la CLNI ont décidé de lancer un processus de révision de cette convention, dans le double objectif d'en ouvrir l'accès à tout Etat intéressé et d'actualiser les montants de limitation de responsabilité convenus il y a plus de vingt ans.

Un groupe d'experts gouvernementaux se réunit à cet effet depuis 2007 et a finalisé un projet de convention révisée à l'automne 2011.

Prenant acte de la conclusion des travaux du groupe d'experts gouvernementaux pour la révision de la convention sur la limitation de responsabilité en navigation intérieure, la Commission centrale a décidé de soumettre le projet de convention révisée établi par le groupe d'experts à l'adoption d'une Conférence à laquelle sont invités les Etats membres de la CCNR et tout autre Etat intéressé.

La conférence diplomatique devrait se tenir à Strasbourg, au deuxième semestre 2012.

**Nomination d'un rapporteur pour le traitement de la plainte déposée
contre l'Allemagne par la société River Services GmbH**

La Convention de Mannheim accorde à toute personne concernée un droit de plainte concernant son application par les Etats membres. Ce droit de plainte peut concerner notamment les mesures prises dans le cadre d'un Etat membre dont la compatibilité avec la Convention de Mannheim serait contestée.

Une telle plainte a été déposée le 5 mai 2011 par la société River Services GmbH alléguant une violation de l'article 3 de l'Acte de Mannheim par l'Allemagne, de par l'institution par la Ville de Cologne d'une « taxe culturelle » sur tout bateau de croisière qui s'amarre pour la nuit sur son territoire. Conformément au Règlement concernant le droit de plainte, le représentant de l'Allemagne a fait part de ses observations écrites dans les trois mois suivant la réception de la plainte et a conclu au rejet de celle-ci. La Commission Centrale, agissant en vertu de l'article 6 du Règlement concernant le droit de plainte, a décidé de nommer un rapporteur pour l'examen de cette plainte.

Cette décision illustre un aspect remarquable de la Convention de Mannheim qui, par cette procédure, garantit un examen contradictoire des différends portant sur son application.

Traduction en plusieurs langues du
« International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals »

L'appel lancé à l'occasion de la présentation du Guide de sécurité ISGINTT en juin 2010 pour l'obtention d'un appui financier a été entendu. A ce jour, neuf organisations internationales réputées ont apporté une contribution financière pour la réalisation des traductions de l'ISGINTT. Cet appui a permis de présenter dès l'automne 2011 la traduction française et d'entamer les travaux de traduction en allemand et en néerlandais. De premières informations émanant de l'industrie concernant l'application du Guide de sécurité ISGINTT démontrent que celui-ci répond aux besoins de la navigation. Le groupe de pilotage ISGINTT s'est déclaré favorable à une adaptation permanente du Guide de sécurité ISGINTT à l'évolution de la technique. Des informations supplémentaires concernant le Guide de sécurité ISGINTT sont publiées sur le site Internet www.isgintt.org.

La CCNR publie un rapport exhaustif "Changement climatique et navigation rhénane"

Strasbourg, 30 novembre 2011 Ayant pris connaissance du rapport exhaustif "Changement climatique et navigation rhénane" élaboré par ses comités compétents, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) a constaté que

- la navigation intérieure dispose d'un potentiel permettant de réduire notablement ses émissions de gaz à effet de serre, y compris en cas de hausse de la prestation de transport, et d'assumer ainsi sa responsabilité en matière de protection du climat,
- selon l'état actuel des connaissances, la voie d'eau rhénane ne subira dans un avenir proche (d'ici le milieu de ce siècle) aucune modification significative par rapport à la situation actuelle,
- des effets du changement climatique sur le fonctionnement des infrastructures et la navigabilité du Rhin sont susceptibles d'être constatés à partir du milieu de ce siècle,
- bien que l'impact du changement climatique soit très limité au cours de la première moitié de ce siècle, il convient d'accorder une attention particulière à la modification de l'hydraulicité qui surviendra probablement par la suite, afin de contrer à temps les éventuels effets négatifs sur la fiabilité de la navigation intérieure.

Le rapport décrit dans sa globalité l'importance du changement climatique pour la navigation rhénane et intérieure, les possibles conséquences futures du changement climatique, les mesures adaptatives correspondantes à prendre par la navigation rhénane (adaptation) ainsi que les contributions de la navigation rhénane qui permettront de limiter le changement climatique (atténuation). Il ressort de ce rapport que tous les acteurs importants du système global de la navigation rhénane et intérieure doivent anticiper les conséquences du changement climatique et prendre en temps utile les mesures adaptatives nécessaires afin d'éviter certains risques et de saisir les opportunités économiques et sociales. A ce jour, de nombreuses mesures possibles sont connues, notamment parce que la navigation intérieure a toujours été confrontée à des périodes de hautes eaux et de basses eaux. Il est également constaté dans ce rapport que la navigation intérieure peut réduire de manière significative ses émissions de gaz à effet de serre. Bien que ces émissions soient minimales en valeur absolue, elle devra continuer d'exploiter le potentiel de réduction existant si elle souhaite tirer un bénéfice de son image d'un mode de transport respectueux de l'environnement et du climat et de la nécessaire transition vers un système de transport durable. Ceci engage tous les principaux acteurs de la navigation intérieure à exploiter les mesures possibles et à prendre les dispositions nécessaires.

Consciente de sa responsabilité pour une navigation rhénane durable et fiable, la CCNR a invité ses comités à poursuivre les travaux avec détermination. Son Comité du règlement de visite lui soumettra d'ici la session plénière du printemps 2012 un rapport de situation exhaustif et proposera à cette occasion, sur la base d'une approche stratégique et de manière détaillée, les travaux supplémentaires nécessaires. Son Comité technique permanent assurera l'adaptation permanente du rapport actuel sur la base des nouvelles connaissances susceptibles d'être acquises entre temps. Son Comité économique examinera de manière détaillée et en coopération étroite avec la profession concernée l'aspect de la fiabilité de la navigation rhénane. Ses travaux se concentreront notamment sur la promotion d'une intégration appropriée de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques et sur l'évaluation des possibilités de co-modalité.

Le rapport est publié dans son intégralité sur le site Internet de la CCNR (www.ccr-zkr.org).
