



Rapport biennal 2008-2009

Introduction

La période 2008-2009 a été caractérisée pour la CCNR par un travail d'une grande intensité. De nombreux événements tels que les festivités du 140^{ème} anniversaire de l'Acte de Mannheim, ou le Congrès de la CCNR "Navigation rhénane et changement climatique" témoignent de l'importance des deux années écoulées pour les futures orientations de la CCNR et de son engagement.

Des progrès ont pu être réalisés sur de nombreux plans et l'adaptation de la CCNR au nouveau contexte de la navigation intérieure s'est poursuivie. La CCNR s'affirme ainsi comme un outil efficace à la fois pour les délégations des Etats membres et pour les partenaires associés à son action. Pour accompagner cette activité renforcée, le Secrétariat a été en mesure de se doter de personnel nouveau et d'améliorer l'organisation interne.

Sur la proposition de la présidence allemande, la CCNR a traité durant cette période les points thématiques et stratégiques suivants :

- protection du climat et changement climatique,
- protection de l'environnement,
- adaptation permanente des prescriptions pour la navigation rhénane,
- renforcement de la coopération internationale,
- amélioration de la communication de la CCNR avec son environnement.

Sur tous ces points, des avancées significatives ont pu être réalisées.

Les programmes de travail adoptés fin 2007 ont connu une exécution satisfaisante, même si plusieurs des travaux prévus n'ont pas pu être achevés. Un nouvel ensemble de programmes de travail a été adopté fin 2009 pour la période 2010-2011 (Protocole 2009-II-6).

I) Activité réglementaire

La simplification, modernisation et harmonisation de ses règlements demeure une préoccupation centrale de la CCNR.

1) Réorganisation des règlements

Durant la période 2008-2009, la CCNR a poursuivi le travail de réorganisation de ses règlements.

Au 1^{er} semestre 2008, la résolution de principe relative à l'activité réglementaire a conduit à l'établissement :

- de règles de procédure (adoption d'un rythme biennal de modification des règlements, mise en place une évaluation de la nécessité et des effets des modifications, etc.) et
- de l'articulation future des règlements en quatre blocs (prescriptions relatives aux bateaux, dispositions relatives au personnel, règles de circulation, transport de matières dangereuses). Le terme d'instruction de service remplacera à l'avenir celui de directive afin d'éviter toute confusion avec les directives communautaires.

2) Harmonisation européenne

Par ailleurs, l'activité réglementaire de la CCNR poursuit son objectif d'harmonisation européenne, de sorte à renforcer la correspondance entre les dispositions rhénanes et les dispositions émanant d'autres instances.

Ce rapprochement a pris des formes différentes selon les divers blocs réglementaires.

- S'agissant des prescriptions techniques des bateaux, la période 2008-2009 a été marquée par la résolution portant reconnaissance des certificats communautaires (2008-II-12 et 2008-II-13) et par l'extension aux Etats de l'UE non membres des mécanismes de suivi relatifs à l'application de ces prescriptions (rencontre des commissions de visite en mai 2009). La gestion de ces prescriptions en commun par la CCNR et l'UE dans le cadre d'un organe commun (le JWG) est désormais une pratique éprouvée. Dans ce domaine donc, l'harmonisation européenne est réalisée. Il convient de la faire fonctionner dans les meilleures conditions.
- Pour ce qui est des règles relatives au transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure, la période 2008-2009 a également constitué une étape décisive vers une complète harmonisation européenne. L'accord ADN étant entré en vigueur le 29 février 2008, son règlement est devenu applicable à compter du 28 février 2009. Une directive communautaire a étendu ce règlement à l'ensemble de l'UE (directive 2008/68/CE).

La CCNR a décidé par voie de conséquence par une résolution de 2009 (2009-II-20) de substituer à compter du 1^{er} janvier 2011 le règlement ADN au règlement ADNR sous réserve de quelques mesures d'adaptation. La CCNR ne renonce pas pour autant à son implication dans ce domaine, puisque son secrétariat joue un rôle important dans le secrétariat de l'Accord ADN et dans la gestion de cet Accord. Par ailleurs, le comité MD continuera à veiller à coordonner l'action des Etats membres de la CCNR dans ce domaine et à veiller à replacer des questions de sécurité relatives aux matières dangereuses dans la problématique d'ensemble de la navigation intérieure. Ce comité est chargé de préparer d'éventuelles propositions communes au comité de sécurité et au comité d'administration de l'ADN. Par contre, le groupe de travail des matières dangereuses qui avait été créé en 1966, a été supprimé (Protocole 2008-I-26).

- En matière de règles de police, la CCNR s'est associée durant les deux années écoulées au travail de révision du CEVNI en vue de faire de celui-ci un document commun à l'ensemble des voies navigables européennes. Ce travail a abouti à un nouveau texte du CEVNI étant approuvé par le Comité des Transports Intérieurs de la CEE-ONU dans sa session de février 2010, lequel ne peut cependant encore être regardé que comme une étape. Le travail devra se poursuivre pour rapprocher encore davantage les règles de police puis pour définir une présentation formelle qui pourra être rendue applicable sur toutes les voies navigables par les autorités compétentes.
- Enfin, dans le domaine des règles concernant le personnel de la navigation intérieure, d'importants progrès ont également été effectués dans le sens d'une harmonisation. Les certificats de conduite nationaux d'un certain nombre d'Etats ont été reconnus comme valables sur le Rhin (Belgique, Pays-Bas, Allemagne, Roumanie, République tchèque, Hongrie). Ce processus de contrôle va être poursuivi en vue d'une reconnaissance réciproque des certificats de conduite sur une base étendue.

Une démarche analogue a été entreprise en matière de livrets de service au cours de la période 2008-2009. (Une résolution 2008-II-8 a fixé des lignes directrices pour aboutir à une reconnaissance multilatérale). S'agissant de la reconnaissance réciproque des qualifications fondées sur des diplômes, la CCNR s'est associée de manière active aux premières étapes de ce processus. Sur la base de la table ronde « marché de l'emploi et formation » organisée à Strasbourg le 19 juin 2008, la constitution d'un regroupement des institutions de formation (EDINNA) a pu être réalisée, avec lequel la CCNR développe diverses coopérations.

Ainsi, l'harmonisation des règles applicables à la navigation intérieure européenne est déjà réalisée pour une part significative. Cette question doit certes encore connaître des améliorations mais ne peut plus être considérée comme un handicap important pour ce mode de transport.

3) Modernisation et simplification des règlements

L'harmonisation doit se combiner avec d'autres préoccupations relatives au cadre réglementaire, en particulier la modernisation permanente de ce cadre et son adaptation aux nouveaux besoins de ce mode de transport.

Sur ce point, la période 2008-2009 est marquée par un ensemble de résolutions qui expriment le souci de la CCNR de garantir l'adaptation constante des prescriptions :

a) Prescriptions techniques pour les bateaux de navigation intérieure

- adoption définitive de diverses prescriptions de caractère temporaire (2008-I-24, 2008-II-12 à 15, 2009-I-19) ;
- nouvelle édition de toutes les instructions de service (anciennes directives).

Divers travaux se sont poursuivis durant cette période sans aboutir au stade de la décision : exigences relatives à la timonerie, vue directe, etc.

b) Matières dangereuses

- Nouvelle définition des matières dangereuses pour l'environnement (résolution 2008-I-25) ;
- Reconnaissance des certificats ADN (résolution 2009-II-20).

c) Mesures de police

- Les prescriptions relatives à la couleur et à l'intensité des feux ont été transférées dans le Règlement de visite (2008-II-10) ;
- Les prescriptions relatives aux appareils de radar et indicateurs de vitesse de giration ont été transférées dans le Règlement de Visite (2008-II-11) ;
- Adoption définitive de diverses prescriptions de caractère temporaire (2008-I-21).

Le Comité RP a également retenu le principe d'une reprise dans le RPNR des prescriptions nationales applicables aux bateaux de plaisance et aux menues embarcations. Mais le texte correspondant n'a pas encore pu être mis au point.

La CCNR a organisé en octobre 2009 une réunion des services de police fluviale des Etats membres. Cette réunion lui a permis de connaître les problèmes concrets d'application de la réglementation rhénane.

d) le RIS (SIF-services d'informations fluviales)

- Introduction de l'annonce électronique (suspension par la résolution 2008-I-22, mise en application par la résolution 2009-I-17, voir ci-après) ;
- Actualisation des guides (voir ci-après).

4) Simplifications administratives

S'agissant des efforts de réduction des contraintes administratives, la CCNR a poursuivi ses réflexions et ses travaux.

Pour tenir compte du contexte de crise et des problèmes financiers rencontrés par un certain nombre d'entreprises, la CCNR a défini sur proposition des Pays-Bas des règles simples et rapides pour la mise en œuvre de la clause de sauvegarde prévue au chapitre 24 du RVBR. Le texte de la recommandation peut être consulté sur le site internet de la CCNR.

La CCNR a également, en liaison avec le JWG, procédé au réexamen des règles de contrôle figurant dans le RVBR pour arriver à une meilleure uniformisation des exigences figurant dans les règlements.

D'autres réflexions sont en cours en vue de réduire certaines exigences jugées trop bureaucratiques.

Le Secrétariat de la CCNR a participé activement aux réflexions qui ont fait suite au rapport NEA sur les barrières administratives.

II) Protection de l'environnement et changement climatique

Sous l'impulsion de la présidence allemande, la CCNR a fait de ces questions un point fort de la période biennale.

1) Navigation intérieure et changement climatique

Le Congrès de juin 2009 sur le thème « navigation rhénane et changement climatique – défis et chances », qui s'est tenu à Bonn a constitué un moment phare de cette période. Il a permis d'offrir une plate forme pour un large échange sur ce sujet entre responsables de la politique, experts scientifiques, acteurs économiques et administration. Les contributions discutées au cours de ce colloque pourront être trouvées sur le site internet de la CCNR. Par sa résolution 2009-II-8, elle a tiré les conclusions du congrès et organisé un plan de travail.

Il ne fait aucun doute que le changement climatique aura aussi des incidences sur le régime hydrographique du Rhin. Mais il est possible d'en limiter les conséquences défavorables. La CCNR a pris une position pilote dans la réflexion sur les stratégies d'adaptation à mettre en place.

2) Réduction des émissions de la navigation intérieure

Même si la navigation intérieure n'est qu'une source très modeste d'émission de gaz à effet de serre, la CCNR veut aussi, dans le souci du renforcement de l'image verte de la navigation rhénane, mettre en œuvre son influence pour une réduction de ces émissions. Elle a participé de manière engagée à la discussion sur les futures valeurs limites pour les moteurs de bateaux qui a eu lieu dans le cadre des travaux de révisions de la directive communautaire concernée (97/68/CE) et elle a présenté des propositions ambitieuses en la matière. Fin 2009, la discussion de cette question sur la base de l'étude d'impact organisée par la Communauté européenne n'était pas encore achevée. La modification de la directive communautaire concernée doit intervenir en 2010.

La CCNR s'est également engagée pour une réduction de la teneur de soufre dans le carburant de la navigation intérieure. La table ronde qu'elle a organisée sur ce sujet en 2007 a donné les orientations décisives en la matière (réduction à moins de 10 ppm en une étape), qui ont été transcrites dans la directive communautaire correspondante.

3) Gestion des déchets

En matière de gestion des déchets provenant de la navigation intérieure, la période 2008-2009 a constitué l'étape finale conduisant le 1^{er} novembre 2009 à l'entrée en vigueur de la Convention déchets désormais appelée CDNI. Cette dernière étape a été accompagnée de travaux préparatoires particulièrement intenses et complexes. Pour la mise en œuvre de ces travaux, des structures spécifiques avaient été constituées (comité EXCOM, comité CINNA, etc.). Pour ne citer que quelques-unes des questions qui ont dû être traitées durant ces deux ans dans la perspective de l'entrée en vigueur de la convention :

- la révision et l'actualisation des prescriptions relatives aux stations d'épuration à bord des bateaux de passagers ;
- la mise au point des documents d'attestation de déchargement ;
- la question de l'intégration des nouvelles règles dans les règlements rhénans ;
- la mise au point d'une procédure d'appel d'offre pour le système électronique de paiement, la mise en œuvre de cette procédure, la conclusion d'un marché et l'exécution de ce marché avec une entreprise spécialisée ;
- la définition d'un cadre budgétaire pour le coût de la mise en place du système électronique de paiement ;
- l'organisation des organes et des règles de péréquation ;
- la définition de mécanismes d'information de la profession sur les nouvelles règles applicables (site internet, etc.) ;
- la discussion sur les mesures transitoires, etc.

En novembre 2009, un colloque a permis aux secteurs professionnels concernés la présentation de la nouvelle architecture du système de gestion des déchets de la navigation rhénane et intérieure. Avec l'entrée en vigueur de la convention CDNI, des institutions propres à cette convention ont été instaurées, comprenant d'une part la Conférence des Parties Contractantes (CPC), organe décisionnel et habilité à interpréter ainsi qu'à discuter de la modification de la convention et de ses annexes, et d'autre part, l'Instance Internationale de Péréquation et de Coordination (IIPC), chargée du suivi du système de financement des déchets huileux et graisseux.

Si le secrétariat de la Commission Centrale est chargé d'assurer la gestion de ces organes, ceux-ci fonctionnent d'une manière autonome par rapport à ceux de la Commission Centrale.

4) Mesures préventives diverses

Sur un autre plan, la CCNR s'est préoccupée des pollutions constatées dans le Rhin par des produits MTBE. Elle a suivi cette question avec d'autres organisations telles que la CIPR et avec la profession. A sa session d'automne 2009, elle a appelé les catégories professionnelles à s'engager dans un accord volontaire « Guide pour le transport de MTBE/ETBE par voies de navigation intérieure » établie par l'association de l'industrie européenne des éthers carburants (EFOA) (Résolution 2009-II-14).

Au titre de la prévention de pollution accidentelle, il convient aussi de noter les modifications apportées à l'ADNR en vue de l'introduction à la session de printemps 2008 (2008-I-25) de nouveaux critères de dangerosité des matières pour l'environnement aquatique et pour la santé. Ces nouveaux critères conduisent pour l'avenir à l'affectation de beaucoup de produits aux types de bateaux à double coque.

Enfin, diverses initiatives ont été prévues par la CCNR pour ce qui concerne le respect de l'environnement au niveau de l'infrastructure navigable (voir ci-après la partie consacrée à l'infrastructure). La CCNR participe par ailleurs à des groupes de travail de la Commission européenne ayant pour objectif de concilier protection de l'environnement et navigation intérieure (groupe de coordination SCG créé dans le cadre de la mise en œuvre de la directive-cadre eau et groupe « rivers »).

On peut dire que l'effort destiné à renforcer la dimension environnementale de la navigation rhénane a été présent dans nombre de travaux de la CCNR manifestant ainsi la haute priorité accordée par celle-ci à cette préoccupation.

III) Questions économiques

La période biennale 2008-2009 a été marquée par l'arrivée de crise en 2009, mais aussi par une année 2008 encore remarquablement bonne.

Depuis quelques temps déjà, se basant sur ses travaux d'observation de l'évolution des flottes, la CCNR avait lancé des signaux d'alerte concernant la mise en chantier et l'arrivée sur le marché d'un nombre trop important de nouveaux bateaux et sur les risques de déséquilibre structurel entre l'offre et la demande pour une durée prolongée.

L'analyse de cette question est délicate et diverses distinctions doivent être faites. S'agissant de la flotte citerne, la CCNR a organisé le 4 novembre 2009 avec son comité économique une table ronde particulière pour mieux analyser la situation complexe dans ce segment du marché, où les entreprises ne doivent pas uniquement faire face aux effets de la crise économique, mais doivent en même temps assurer, dans le cadre de la réglementation ADN, une transition de la flotte composée principalement de bateaux à coque simple vers une flotte d'unités à double coque. La Commission Centrale restera attentive à cette évolution et aux conséquences qu'elle peut avoir sur la situation économique sur le marché.

Concernant le suivi de la situation économique, la CCNR a invité à plusieurs reprises (au cours de sa session plénière du printemps 2009 et de sa conférence consultative 2009) les responsables des organisations professionnelles à discuter avec les représentants des délégations.

Dans la mesure de ses possibilités, elle a répondu aux demandes de la profession, notamment en ce qui concerne le report de l'arrivée à échéance de mesures transitoires concernant certaines prescriptions techniques.

Durant cette période biennale, la CCNR a engagé avec la Commission européenne un deuxième contrat triennal en vue du développement d'un instrument d'observation du marché. Grâce aux ressources mises ainsi en commun, cet instrument a pu être perfectionné et étendu à de nouveaux domaines d'observation. En particulier, les travaux ont concerné des questions telles que l'analyse de l'évolution des coûts d'exploitation, le marché du travail dans la navigation intérieure, le thème des bateaux de faible dimension, les tendances dans le domaine de la logistique. Les publications réalisées dans le cadre du programme « observation du marché » sont désormais bien connues, largement diffusées et bien appréciées. Une réunion du groupe G/OM en février 2009 s'est consacrée plus particulièrement au cadre méthodologique de cette démarche (documents accessibles sur le site).

Le travail d'analyse et de perspective élaboré dans ce cadre a notamment servi à établir la situation en automne 2009 ainsi que des prévisions pour 2010 afin de fournir des éléments d'appréciation à la Commission européenne et à la profession pour qualifier la situation économique au regard des instruments réglementaires et des mécanismes à mettre éventuellement en œuvre.

Le Congrès économique triennal de la CCNR, qui s'est tenu à Bonn en juin 2009, a également comporté une dimension économique essentielle, puisqu'au-delà de l'interrogation sur la nature et l'importance des effets du changement climatique sur l'hydrologie du Rhin, le Congrès s'est interrogé sur les stratégies économiques impliquées par l'adaptation à ce changement.

IV) Questions relatives à l'infrastructure de la voie navigable rhénane

Durant l'année 2008 (Protocoles 2008-I-27 et 2009-I-23), la CCNR a pu prendre acte des mesures intervenues pour améliorer les conditions de navigation dans la période récente (voir tableau annexé à cette résolution).

Dans ce domaine, de nombreuses actions sont à signaler :

- l'actualisation des tableaux de tirants d'air des ponts ;
- la préparation d'un rapport sur les aires de stationnement. Il s'agit là d'une question importante pour l'activité de navigation et à laquelle la profession est attentive. Un premier document a été élaboré et va être suivi par des mesures complémentaires ;
- le développement et l'introduction d'un système international d'alerte et de communication en cas d'avaries graves. Le groupe de travail spécial créé à cet effet à la suite de l'accident du bateau Excelsior à Cologne a rendu à l'automne 2009 ses conclusions qui ont été acceptées par la réunion plénière (résolution 2009-II-9) ;
- la table ronde organisée en commun avec la CIPR sur les bonnes pratiques en matière de modifications hydromorphologiques au printemps 2008 ;
- le Comité TP a aussi participé aux travaux du nouveau groupe « rivers » créé par la Commission européenne qui vise à trouver des modalités concrètes de conciliation les réglementations issues des directives « habitats » et « oiseaux » avec les activités de promotion de la navigation. La CCNR s'estime concernée par cette question compte tenu du nombre de zones protégées se trouvant sur le Rhin ou à proximité de celui-ci. Elle a invité les délégations de ses Etats membres à être attentives à la prise en considération des besoins de la navigation fluviale dans ce contexte.
- Une réunion particulière a été consacrée à l'utilisation et à la disponibilité des écluses du Rhin supérieur. Diverses questions se posaient quant à la définition des dimensions maximales des convois et quant aux incidences des travaux d'entretien des ouvrages. Grâce au dialogue qui a pu être instauré entre les autorités responsables et les professionnels concernés, la plupart des questions ont pu trouver des réponses satisfaisantes.

Le Comité TP a par ailleurs poursuivi sa collaboration avec la CIPR en ce qui concerne l'observation de la mise en œuvre de la directive cadre-eau au regard des aspects qui peuvent concerner la navigation.

Le Comité a également travaillé à un état des lieux et à l'analyse des restrictions à la navigation due à des événements divers (festivités, accidents, etc.). Un rapport devrait être disponible en 2010.

Enfin, le Comité est régulièrement consulté par les délégations sur tous les travaux sur le Rhin qui peuvent affecter la navigation. La CCNR a adopté en 2009 une version actualisée des « exigences minimales et recommandations pour la conception technique des ouvrages sur le Rhin » (Protocole 2009-I-22).

V) Questions relatives au personnel

Le Comité STF a eu une charge de travail particulièrement lourde durant cette période biennale.

Certains des travaux réalisés ont déjà été mentionnés :

- élaboration d'un nouveau règlement du personnel de la navigation ;
- examen des demandes reconnaissance de certificats de conduite nationaux ;
- définition d'une stratégie pour la reconnaissance multilatérale des livrets de service.

La CCNR et son Secrétariat ont également participé aux travaux d'EDINNA et de PLATINA en ce qui concerne l'analyse des qualifications nécessaires dans la navigation intérieure et les modalités de leur acquisition. Il s'agit d'arriver à terme à un élargissement des modalités de formation pour l'acquisition du certificat de conducteur de bateau, mais aussi des titres de matelot et de timonier.

Pour progresser dans cette réflexion, la CCNR a organisé :

- une table ronde sur le tachygraphe numérique (7 octobre 2009). Cette table a réuni les délégations, les Etats observateurs, les polices fluviales, les partenaires sociaux et diverses organisations internationales. Elle a permis d'esquisser la possible évolution future du recours à cette technologie avec les conséquences possibles sur la numérisation d'autres composantes (livres de bord, livrets de service, certificats de conduite, etc.) ;
- une audition concernant le simulateur (8 décembre 2009) en présence des experts nationaux sur la base d'une présentation de la méthodologie élaborée par des experts français. Il s'agit de préparer la définition d'un standard international sur les caractéristiques techniques de simulateur. A terme, une annexe à la réglementation rhénane fixant le standard minimum pour les simulateurs permettra la prise en compte de cet outil dans l'évaluation de la qualification du personnel. La formation sur le simulateur pourra permettre de réduire le temps de navigation requis et de faciliter le recours à l'examen pratique.
- une discussion relative au développement d'un système d'examen pratique parallèlement aux formes traditionnelles d'examen. Les discussions sont restées à ce stade à des réflexions préliminaires.
- une réflexion sur la question des langues utilisées dans la navigation intérieure. Ce sujet dépasse la seule problématique de la fonction du personnel et soulève aussi des questions concernant la communication entre les bateaux et ces bateaux et les installations à terre. Mais la formation, les compétences et les instruments mis à disposition du personnel jouent un rôle important. La CCNR a organisé sur ce sujet une table ronde le 17 février 2009 qui a permis de définir les différentes actions envisageables. La CCNR veille à apporter son appui à EDINNA pour le développement éventuel d'un système de communication simplifié en navigation intérieure (« riverspeak »).

De façon générale, le Comité préparatoire a souligné l'importance stratégique pour la CCNR en matière d'évolution des modalités de formation, d'élargissement des conditions d'entrée dans la profession et la clarification des fonctions, qualifications et titres.

La CCNR a également suivi avec attention et préoccupation les discussions au plan européen relatives aux règles applicables en matière de sécurité sociale dans le domaine de la navigation intérieure. Le Centre administratif de la sécurité sociale des bateliers rhénans s'est réuni à plusieurs reprises pour discuter de l'avenir de l'accord international sur la sécurité sociale des bateliers rhénans et sur les conséquences de l'entrée en vigueur du règlement européen 883/2004 relatif à la coordination des régimes de sécurité sociale. Des questions se posent au plan de la définition du droit applicable pour un personnel de la navigation intérieure qui travaille dans plusieurs Etats. Par ailleurs, se pose le problème du régime applicable aux travailleurs en provenance d'Etat tiers à l'Union européenne qui n'ont pas de domicile stable au sein de l'Union. Ces questions font encore l'objet de discussions entre les diverses instances concernées.

VI) Questions juridiques

La CCNR a toujours été consciente de la nécessité pour la navigation intérieure de bénéficier d'un cadre adapté. De nombreuses initiatives dans ce domaine ont été portées ou soutenues par elle.

Durant la période 2008-2009, deux sujets ont plus particulièrement donné lieu à des travaux : la révision de la Convention CLNI et le projet d'attestation de batelier. Par ailleurs, il y a lieu de mentionner l'activité de la Chambre des appels.

1) La révision de la Convention CLNI

Plusieurs réunions préparatoires à la tenue d'une conférence diplomatique ont eu lieu (le 12 juin et le 13 novembre 2007, le 11 avril et le 10 octobre 2008 ainsi que les 4 et 5 juin 2009) avec la participation de divers Etats observateurs.

Les travaux de révision ont été lancés dans le but d'élargir le champ d'application territorial de la Convention, afin de permettre l'adhésion de nouveaux Etats.

Pour certains Etats, cette initiative était également l'occasion de susciter une révision des valeurs limites figurant actuellement dans la Convention.

Si le premier point ne soulève pas de difficultés importantes, la question du montant des limites de responsabilité fait encore l'objet de divergences entre les Etats.

D'autres questions relatives aux mécanismes juridiques prévues par la Convention ont également fait l'objet de discussions. Celles-ci ont été utilement appuyées par le Congrès tenu sur ce sujet début 2009 par l'IVR.

Dans ce contexte, il est désormais envisagé de tenir une conférence diplomatique en 2011.

2) Création d'une attestation de personnel navigant

A la suite de la suppression du cachet trilingue, il est apparu que pour les ressortissants d'Etats tiers à l'EU employés dans la navigation intérieure, il pourrait exister à la fois des difficultés pour l'exercice transfrontalier de leur activité et des problèmes quant au contrôle de la régularité de leur situation au regard des règles de droit du travail qui peuvent conduire les Etats à des positions restrictives quant aux conditions de séjour.

La mise au point d'une attestation établie par l'Etat dont relève le transporteur est de nature à améliorer la situation.

Plusieurs réunions du comité DF ont été consacrées à ce sujet.

Le Comité DF s'est également préoccupé de questions telles que :

- le régime des sanctions pour méconnaissance des règlements rhénans ;

Le protocole additionnel n° 6 n'a toujours pas été ratifié par tous les Etats membres. Afin de faciliter cette adoption, la CCNR a adopté une interprétation relative à sa portée (protocole 2008-I-10). Par ailleurs, le comité DF s'est interrogé sur une réforme plus profonde du régime des sanctions (article 34 de l'Acte de Mannheim), qui pourrait consister en un renvoi au droit national. Les réflexions se poursuivent à ce sujet.

- la mise au point d'une version consolidée de l'Acte de Mannheim.

3) Les activités de la Chambre des appels

La Chambre des appels a connu en 2008 et 2009 une activité normale :
En 2008, elle a siégé deux fois : le 14 février et le 25 septembre et a rendu en tant que juridiction de dernier ressort deux jugements en matière civile et trois jugements en matière pénale.
En 2009, elle a siégé trois fois : le 12 février, les 14 et 15 mai et le 3 décembre et a rendu en tant que juridiction de dernier ressort cinq jugements en matière civile et trois jugements en matière pénale.

La fin de l'année 2009 a été marquée par le départ simultané de quatre magistrats de cette juridiction :

M. Jürgen FROMMELT (Allemagne)
M. Paul HAEGEL (France)
M. Pim HAAK (Pays-Bas)
M. Adrian STAEHELIN (Suisse)

La nouvelle composition de la Chambre est la suivante :

Juges :	M. Wolfgang BALL	(Allemagne)
	M. Herman CRAEYBECKX	(Belgique)
	Mme Hélène GEBHARDT	(France)
	M. Bon. de SAVORNIN LOHMAN	(Pays-Bas)
	M. Fritz RAPP	(Suisse)
Juges-suppléants :	M. Alfred Adelbert GÖBEL	(Allemagne)
	M. Antoon VERSTREKEN	(Belgique)
	M. Bernard BANGRATZ	(France)
	M. Krijn HAAK	(Pays-Bas)
	Mme Marie-Louise STAMM	(Suisse)

La session plénière de l'automne 2009 a été l'occasion pour la CCNR d'honorer le travail de ses juges et de souligner le caractère exemplaire de la Chambre des appels, première juridiction internationale de l'histoire moderne.

La jurisprudence de la chambre des appels peut être consultée par internet grâce à une collaboration entre la CCNR et l'Université de Mannheim.

VII) Services d'information fluviale (SIF)

Les deux années écoulées ont été très actives en ce domaine.

Il convient en particulier de noter qu'après de nombreuses difficultés, les prescriptions relatives à la communication des annonces par voie électronique prévue par la résolution 2007-II-20 ont pu être définitivement en application à compter du 1^{er} janvier 2010 (voir protocole 2009-I-17). Le 12 mai 2009 s'est tenue une réunion d'information à ce sujet afin de garantir une bonne compréhension des nouveaux systèmes de communication par la profession. Ces règles s'appliquent dans un premier temps aux bateaux porte-conteneurs et pourront être étendues par la suite.

Un guide pour le suivi et le repérage en navigation intérieure (vessel tracking and tracing) a été réalisé et édité en septembre 2009. Il a également été procédé à l'actualisation des guides existants pour le système ECDIS intérieur, les avis à la batellerie et les annonces électroniques en navigation intérieure (2008-II-20).

Les organes compétents ont aussi examiné des lignes directrices pour le montage d'appareil AIS intérieur. L'examen de cette question se terminera en 2010.

La CCNR a par ailleurs organisé le 13 novembre 2008 à Strasbourg son 3^{ème} atelier sur les SIF. Les applications pratiques et les produits (AIS Intérieur, ECDIS intérieur, annonces électroniques, avis à la batellerie, etc.) ont été au centre des présentations de cette journée.

VIII) ISGINTT

Durant la période 2008-2009, les travaux se sont poursuivis de manière intensive sur la mise au point d'un guide de bonnes pratiques relatif au traitement de produits pétroliers et chimiques à l'interface bateau-terre.

Ce travail a pu être réalisé grâce à une étroite collaboration de la CCNR, d'organismes tels que l'OCIMF, l'IMO, l'UENF, CEFIC, EUROPIA, ESPO, l'OEB, FETSA, SIGTTO et diverses autres organisations.

Les lignes directrices ainsi mises au point permettent de renforcer de manière significative la sécurité de la gestion des matières dangereuses au stade du chargement/déchargement.

Fin 2009, le travail était très avancé ce qui permettra une présentation publique du document au premier semestre 2010.

IX) Coopération internationale

La navigation intérieure européenne se caractérise par une organisation multipolaire. La CCNR considère que ce modèle est favorable au dynamisme et à l'émulation réciproque de ses composantes à condition que tous les acteurs aient le souci d'une coopération constructive.

Dans cet esprit, la CCNR a poursuivi de manière intense ses contacts avec la Commission européenne afin de trouver les voies d'une coopération renforcée. Dans deux secteurs, une telle coopération institutionnelle a pu être mise sur pied : l'observation du marché et le suivi des prescriptions techniques de bateaux (avec le groupe JWG). Les discussions se poursuivent pour prolonger dans le temps et étendre à de nouveaux domaines cette coopération.

La CCNR a également conclu un arrangement administratif avec la Commission de la Moselle. Les deux commissions se sont reconnu réciproquement le statut d'organisation observatrice (Protocole 2008-I-6).

Les échanges se sont poursuivis avec la Commission du Danube conformément aux traditions.

Dans le domaine du traitement des déchets, la Commission Centrale a donné son appui au projet WANDA, géré par via-donau et visant la préparation d'un réseau de réception des déchets le long du Danube.

Plusieurs initiatives ont été développées en commun avec la CIPR. On citera plus particulièrement la « recommandation commune des deux commissions relatives aux mesures hydromorphologiques sur le Rhin (Protocole 2008-I-5).

La CCNR veille aussi à apporter son concours aux initiatives de la CEE-ONU. Elle s'est investie fortement dans le travail de révision du CEVNI.

Le Secrétariat de la CCNR développe une collaboration de plus en plus étroite avec PIANC et suit les travaux de plusieurs commissions de cette organisation.

La CCNR a suivi avec attention les travaux de la plate-forme PLATINA et s'est associée à plusieurs des initiatives prises dans le cadre de cette plate-forme (travaux sur les profils professionnels avec EDINNA, rapport NEA, base de données sur les projets d'innovation, groupe de réflexion sur l'après PLATINA, etc.).

La CCNR a également intensifié ses liens de collaboration avec le Luxembourg auquel elle a reconnu le statut d'État observateur (Protocole 2009-I-2). Les échanges ont été étroits avec plusieurs autres États non membres dans le cadre du processus de reconnaissance des titres de conduite émis par les États (République tchèque, Slovaquie, Hongrie, Roumanie). Les projets en cours en matière de reconnaissance multilatérale des livrets de service devront encore intensifier cette coopération.

Conclusion

Début 2010, la CCNR est entrée, sous présidence belge, dans une nouvelle période biennale pour laquelle elle a fixé des orientations (2009-II-5) et de nouveaux programmes de travail (2009-II-6) qui se situent dans le prolongement des activités des deux années écoulées et introduisent de nouveaux thèmes prioritaires pour les activités futures de la CCNR.

*