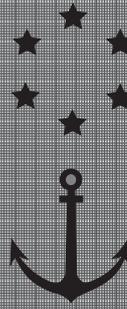


**COMMISSION
CENTRALE
POUR LA
NAVIGATION
DU RHIN**



SESSION D'AUTOMNE 2011

RESOLUTIONS ADOPTEES

(2011 - II)

Strasbourg, le 30 novembre 2011

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

CC/R (11) 2 final

SESSION D'AUTOMNE 2011

RESOLUTIONS ADOPTEES

(2011-II)

Strasbourg, le 30 novembre 2011

SOMMAIRE

Pages

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

Protocole 1 : Ouverture de la session – Composition de la Commission Centrale - Adoption de l'ordre du jour	1
---	---

II. Questions générales et juridiques

Protocole 2 : Attribution du statut d'Etat observateur à la République de Serbie.....	1
Protocole 3 : Réalisation des objectifs de la présidence 2010-2011 de la CCNR.....	3
Protocole 4 : Exécution des programmes de travail	9
Protocole 5 : Orientation de la présidence française	9
Protocole 6 : Programmes de travail.....	13
Protocole 7 : Présidence et vice-présidence des comités pour la période 2012-2013	49
Protocole 8 : Sécurité et fiabilité de la voie d'eau rhénane	49
Protocole 9 : Changement climatique et navigation rhénane	75
Protocole 10 : Développement durable de la navigation rhénane et intérieure.....	109
Protocole 11 : Coopération internationale de la CCNR (Union européenne et organisations internationales).....	109
Protocole 12 : Préparation d'une Conférence diplomatique en vue de la révision de la CLNI	109
Protocole 13 : Plainte de la Société River Services GmbH contre la République fédérale d'Allemagne	111
Protocole 14 : Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR.....	111

III. Aspects économiques

Protocole 15 : Situation économique de la navigation rhénane	119
--	-----

IV. Patentes de batelier et équipages

Protocole 16 : Reconnaissance du certificat de conduite bulgare	131
Protocole 17 : Arrangement administratif à conclure avec la République bulgare	135
Protocole 18 : Création d'un groupe de travail commun pour la reconnaissance mutuelle et la modernisation des qualifications en navigation intérieures	153

V. Règles de circulation

Protocole 19 : Règlement de police pour la navigation du Rhin..... 155

VI. Prescriptions techniques des bateaux

Protocole 20 : Règlement de visite des bateaux du Rhin..... 155

VII. Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure

Protocole 21 : Evolution de la flotte citerne – Dissolution du Groupe ad hoc
« Interface bateau-terre » (2003-II-15)..... 155

VIII. Questions relatives au Rhin en tant que voie navigable

Protocole 22 : Construction d'un creux de berge, Rhin supérieur, Pays-Bas..... 159

Protocole 23 : Construction de digues longitudinales pilotes, Waal, de Tiel à
Ophemert, Pays-Bas 165

Protocole 24 : Modifications concernant la rénovation et l'élargissement du pont de
Schierstein (p.k. 504,400) (2010-I-13)..... 171

IX. Relevé d'actes de mise en vigueur par les Etats membres et de décisions des comités et groupes de travail et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire

Protocole 25 : Relevés d'actes de mise en vigueur par les Etats membres et de
décisions des comités et groupes de travail et relevés d'actes de
non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire 177

X. Budget et administration

Protocole 26 : Budget et administration 203

XI. Questions diverses

Protocole 27 : Interruption de la manœuvre des écluses du Grand Canal d'Alsace
et du Rhin canalisé et, sur le Neder-Rijn et le Lek les nuits de Noël
et du Nouvel An 203

Protocole 28 : Interruption de la manœuvre des écluses sur le Neder-Rijn et le Lek
les fins de semaine 203

Protocole 29 : Communiqué à la presse..... 203

Protocole 30 : Date de la prochaine réunion 203



RESOLUTIONS ADOPTEES LORS DE LA SESSION DE D'AUTOMNE 2011

PROTOCOLE 1

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 2

Attribution du statut d'Etat observateur à la République de Serbie

Résolution

La Commission Centrale,

I.

vu la demande de statut d'observateur présentée par la République de Serbie,

se référant aux termes de sa résolution 2001-I-3 relative au statut d'observateur pour des Etats tiers ou des organisations intergouvernementales,

constatant que la République de Serbie a fait connaître son acceptation des règles régissant le statut des Etats observateurs auprès de la Commission Centrale,

tenant compte du fait que la République de Serbie est concernée de manière significative par la navigation intérieure européenne,

estimant que la participation de la République de Serbie aux travaux de la Commission Centrale est de nature à contribuer de manière positive à ces travaux et à la promotion de la navigation intérieure européenne,

décide d'attribuer le statut d'Etat observateur à la République de Serbie;

II.

charge le Secrétaire Général de transmettre la présente résolution aux autorités de la République de Serbie et, en liaison avec les comités, d'examiner avec les autorités de la République de Serbie les modalités concrètes de participation de cet Etat aux travaux de la Commission Centrale conformément au règlement relatif au statut d'Etat d'observateur.

PROTOCOLE 3

Réalisation des objectifs de la présidence 2010-2011 de la CCNR

Résolution

La Commission Centrale

prend acte du rapport de son Président sur la mise en œuvre des orientations qu'il a proposées pour la période 2010-2011,

remercie M. VAN KEER pour l'efficacité et la constance de son action en tant que Président ainsi que son équipe pour le travail réalisé.

Annexe

Réalisation des objectifs de la présidence 2010-2011 de la CCNR

1. Introduction

Les orientations que la Belgique avait proposées pour la période de sa présidence se sont concentrées notamment sur le rôle de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin dans le cadre international, sans pour autant perdre de vue les travaux prioritaires déjà entamés lors de la présidence précédente.

La Belgique estime que la CCNR n'est pas uniquement une organisation majeure pour la navigation rhénane, mais elle sert également de modèle pour l'organisation de la navigation intérieure paneuropéenne. C'est pour cela que l'affirmation du rôle de la CCNR au niveau international a été le leitmotiv de la présidence lors des différentes actions.

2. Lien Rhin – réseau Nord-Sud

En tant qu'Etat non riverain du Rhin, la Belgique a voulu souligner la position centrale du Rhin, cœur d'un plus vaste réseau de navigation intérieure européen, constituant l'indispensable chaînon de liaison entre les différents bassins hydrographiques.

A l'occasion de la session plénière du printemps 2011, la Belgique a présenté aux délégations une partie du réseau Nord-Sud. Pour la navigation intérieure belge, ce réseau a évidemment une importance majeure. L'attention a notamment été attirée sur les développements en matière d'infrastructure qui assureront le raccordement du bassin de la Seine aux voies navigables du bassin Rhin, Meuse, Escaut dans un avenir proche. Cette liaison Seine-Nord Europe constituera également une valeur ajoutée pour le secteur de la navigation rhénane et intérieure, qui disposera alors de possibilités plus importantes.

La Belgique estime que cette organisation était nécessaire pour démontrer que la CCNR ne se replie pas sur les problèmes spécifiques au Rhin, mais qu'elle s'intéresse également à tous les aspects intéressant la navigation intérieure européenne.

3. Présentation au niveau international

Ces mêmes objectifs ont conduit la présidence belge à mettre la CCNR en avant à l'occasion d'un certain nombre d'événements internationaux.

Cet objectif a été atteint lors du Congrès Platina "Barge to business" fin 2010, à l'occasion duquel la présidence a eu la possibilité de présenter le rôle de la CCNR à un large public international d'acteurs concernés. Par ailleurs, la CCNR a participé indirectement à l'événement Riverdating, où la Belgique (ITB) et les Pays-Bas (SAB) avaient un stand en commun qui a permis de présenter la Convention CDNI.

L'objectif de présenter une actualisation du rapport Bateaux et navigation du futur à l'occasion de la conférence ITF à Leipzig n'a pas pu être atteint, parce que telle révision s'est avérée irréalisable dans les délais impartis.

4. Coopération avec la Commission européenne

La présidence belge a poursuivi les consultations entre la CCNR et la Commission européenne afin d'améliorer les structures de coopération.

Ces consultations se déroulent dans une atmosphère positive, mais la réalisation d'une meilleure base de coopération se révèle un processus laborieux. L'idée de la fonder sur un accord international entre la CCNR et l'Union européenne n'a pas été accueillie de manière favorable par la Commission européenne. La Commission européenne préfère qu'un instrument communautaire soit créé pour servir de base à une coopération en divers domaines, sans que la CCNR y occupe une position privilégiée. Il conviendra d'examiner avec la Commission européenne dans quelle mesure cette idée pourrait se concrétiser.

Il faut cependant souligner que la CCNR a atteint un résultat positif, même s'il est relatif, en obtenant une prolongation de la coopération dans le domaine des prescriptions techniques (JWG) et de l'observation du marché.

Par ailleurs, le 19 janvier 2011, une délégation de la Commission des Transports du Parlement européen a rendu visite à la CCNR, ce qui a été l'occasion de renforcer les liens avec le Parlement. Ces contacts sont également importants pour la position de la CCNR au sein de l'Europe.

5. Modernisation de la navigation intérieure européenne

Des initiatives concrètes ont été prises en divers domaines

5.1. Réglementation des certificats de navigation et équipage

Durant le mandat de la présidence belge, toutes les prescriptions relatives aux certificats de conduite et aux équipages ont été réunies en un seul règlement : le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin. Parallèlement, la procédure de reconnaissance des certificats de conduite des Etats non membres de la CCNR s'est poursuivie. On peut penser qu'elle englobera bientôt tous les documents délivrés par des Etats européens de navigation intérieure. En outre, un grand nombre de livrets de service ont pu être reconnus par la constitution d'un accord de coopération multilatéral, qui devra être approfondi sous la présidence française.

A diverses occasions, la Belgique a présenté le système de l'examen informatisé qu'elle a instauré depuis mi 2010. Lors de la réunion commune des commissions d'examen, qui s'est tenue à Berlin en novembre 2011, ce système d'examen a été accueilli favorablement.

La présidence Belge regrette cependant qu'il n'y ait pas eu de résultat concret en ce qui concerne la valorisation des simulateurs de conduite. Au début de son mandat, la présidence belge avait de grands espoirs dans ce domaine, entre autres du fait de l'intérêt de profession, l'objectif étant de réduire le temps de navigation requis et de favoriser l'accès à la profession. La Belgique espère que les travaux à ce sujet vont pouvoir être poursuivis positivement lors de la présidence française.

5.2. ISGINTT

La publication de la norme ISGINTT en 2010 a été l'aboutissement des travaux dans le domaine de l'amélioration de la coordination bateau / terre lors du transport de marchandises dangereuses.

La présidence belge a porté une attention particulière à ce sujet. Le lancement du guide de l'ISGINNT, en juin 2010, a fait l'objet d'une manifestation qui a recueilli un grand succès. Elle a été organisée par la présidence en coopération avec le secrétariat. Elle s'est tenue au Palais Egmont à Bruxelles et réunissait plus de 150 participants, suscitant un grand intérêt international. L'engagement des grands ports intérieurs et maritimes, des associations professionnelles ainsi que des membres du Parlement européen a souligné l'intérêt de cette réalisation.

5.3. Promotion de la navigation intérieure en tant que moyen de transport durable

L'introduction de nouvelles technologies dans la navigation intérieure afin d'en renforcer pour l'avenir la sécurité et le respect de l'environnement a été suivi attentivement.

Des prescriptions techniques ont été élaborées pour les appareils AIS Intérieur à bord des bateaux et pour l'utilisation de stations d'épuration sur des bateaux à passagers. Trois projets de recommandation pour l'autorisation de l'utilisation de gaz naturel comme carburant ont été traités et approuvés en comité et groupe de travail.

La CCNR a développé une stratégie afin de déterminer quels services SIF devront être introduits à l'avenir sur le Rhin. Ce projet stratégique a été présenté à la profession lors d'un atelier SIF, organisé en octobre 2011 à Bruxelles. Cet atelier, très apprécié des participants, aura également permis de présenter le travail de la CCNR dans ce domaine et de mettre au point des guides SIF.

La présidence belge estime que l'harmonisation de la réglementation relative aux SIF au niveau européen revêt une grande importance. D'une façon générale, les Etats membres européens ont adopté la réglementation développée par la CCNR. Il importe que la CCNR continue à être le moteur dans le domaine des SIF afin de stimuler cette harmonisation.

5.4. Adaptation aux changements climatiques

En avril 2011, la CCNR a organisé un atelier sur les émissions de CO² en navigation intérieure. Cet atelier se composait de quatre ateliers parallèles au travers desquels les différents aspects de cette problématique ont été traités.

Un rapport relatif aux possibilités de réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ a été élaboré pour être soumis à l'assemblée plénière de la CCNR. Les résultats de l'atelier ont été pris en compte lors de l'élaboration de ce rapport.

5.5. Simplification de la réglementation

Des prescriptions relatives à l'harmonisation des contrôles et aux exigences applicables aux experts en matière de réglementation technique ont été adoptées.

Une proposition néerlandaise a été adoptée afin d'améliorer l'évaluation de l'impact des résolutions réglementaires au moyen d'une évaluation de l'impact lors du processus d'adoption d'une nouvelle réglementation. Une analyse des problèmes est désormais effectuée lors de la rédaction du programme de travail.

6. Considérations finales

Comme cela arrive souvent dans les organisations internationales, l'actualité contrecarre parfois les intentions de la présidence.

Pour prendre en compte les effets de la crise économique, plusieurs centaines de bateaux rhénans ont pu bénéficier de la clause de sauvegarde simplifiée, qui avait déjà été adoptée en 2009. A la demande de la profession, cette procédure a été prolongée d'une année.

Par ailleurs, il convient de signaler l'avarie du bateau-citerne Waldhof. Cet événement a été l'occasion de réflexions relatives à la sécurité et la fiabilité du Rhin en tant que voie navigable, une Conférence consultative extraordinaire ayant été réunie à cet effet. La question de la stabilité des bateaux fera l'objet de travaux complémentaires, sans pour autant perdre de vue les aspects juridiques et les conséquences économiques.

Dans un avenir proche, bien d'autres questions d'importance devront faire partie des travaux de la CCNR. La Belgique ne doute pas que la présidence française reprendra le flambeau et qu'elle assurera la continuité dans la poursuite des objectifs de la CCNR.

PROTOCOLE 4

Exécution des programmes de travail

Pas de résolution.

PROTOCOLE 5

Orientations de la présidence française

Résolution

La Commission Centrale,

vu son règlement intérieur (§ 24 (3)),

prend acte du document d'orientation fixant les priorités de la présidence pour la période 2012-2013,

remercie la délégation belge pour le travail de préparation de la future présidence,

rappelle que ce document complète les programmes de travail de ses comités (Protocole 2011-II-6).

Annexe

Orientations de la présidence française

a) Moderniser le système des qualifications du personnel de la navigation intérieure

Un consensus existe sur l'importance de cette question et la nécessité de la traiter de manière prioritaire pour faire face à la pénurie structurelle de personnels qualifiés en navigation intérieure : harmonisation et reconnaissance réciproque des qualifications, développement des simulateurs et reconnaissance de leur utilisation dans le système de qualification ; indication des connaissances linguistiques requises et élaboration d'un lexique multilingue européen à destination de la profession ; modernisation du régime des certificats de conduite et des livrets de service ; refonte du système des connaissances de secteurs, notamment.

b) Mettre en place un observatoire de la navigation intérieure

Il apparaît aujourd'hui utile d'élargir la mission de l'observation du marché afin de constituer un tableau de bord de toutes les données concernant la navigation intérieure : en sus des flottes et des marchandises transportées, les pouvoirs publics et les acteurs économiques doivent disposer d'informations précises sur les infrastructures, les consommations énergétiques et les émissions, le marché du travail, le cadre juridique et social. S'agissant du domaine juridique, il sera notamment utile de rassembler toutes les données relatives au travail et à la protection sociale du personnel de la navigation intérieure, qui jouent un rôle majeur dans l'attractivité de la profession.

Ce projet d'observatoire pourrait rapidement être mis en œuvre au sein de la Commission centrale en s'appuyant sur les compétences qui y sont présentes. Il conviendra toutefois, afin de susciter l'adhésion d'autres partenaires, de ne pas limiter son activité à la seule navigation rhénane et d'envisager son extension à l'Europe dans son ensemble.

c) Garantir la sécurité de la navigation et la fiabilité de la voie d'eau

Des accidents récents ont soulevé des interrogations concernant notamment la maîtrise de la stabilité des bateaux, la formation du personnel, les responsabilités des différents intervenants, l'anticipation des procédures de secours. Ces questions justifient une réflexion en profondeur, qui irait au-delà de réponses immédiates aux événements récents et permettrait une analyse prospective de l'évolution des risques. L'objectif premier devrait être d'élaborer, avant des normes juridiques, un guide de bonnes pratiques à destination de la communauté fluviale. Il s'agit de sujets à caractère transversal qui devraient être traités en coordination avec d'autres instances compétentes, notamment la CEE/ONU compétente dans le domaine du transport des matières dangereuses.

Les systèmes d'information fluviale contribuent également à une navigation sûre et respectueuse de l'environnement. Il conviendra de poursuivre leur développement et de contribuer à l'adoption de standards harmonisés sur les réseaux rhénan, européen et danubien et compatibles autant que nécessaire avec ceux de la navigation maritime.

d) Renforcer l'efficacité et la transparence de la coopération au plan européen en matière de navigation intérieure

Le maintien des contacts avec les autorités compétentes à Bruxelles est un impératif. Il s'agit de s'informer des développements concernant tant les contrats de coopération entre la Commission et la CCNR que le projet de Règlement envisagé par la DG/Move sur la navigation intérieure. Il est important à cet égard que la Commission centrale soit étroitement associée à l'élaboration de ce Règlement.

e) Renforcer la coopération avec les autres acteurs, en particulier les Commissions fluviales

S'agissant du renforcement des synergies entre les différents acteurs (Commissions fluviales, CEE-ONU, PLATINA, etc.), les résultats sont encore insuffisants. La présidence française s'efforcera de dégager une position commune des délégations afin d'évoquer cette question avec la Commission européenne. Il apparaît également opportun de renforcer la coopération avec les Etats danubiens, en s'appuyant sur les structures de coopération instituées pour les certificats de conduite.

f) Navigation intérieure et développement durable

Durant la présidence française pourra être organisé un congrès consacré au thème du développement durable, qui visera à améliorer la reconnaissance de la navigation intérieure comme mode de transport « vert », et à renforcer cette image par des efforts indispensables sur certains aspects (réduction de la dépendance à l'égard du fuel, émissions, réponses aux effets du changement climatique). Les thèmes plus spécifiques sont encore à identifier.

g) Prendre la dimension de la « globalisation » de la navigation intérieure

Dans le cadre du Forum Mondial de l'Eau de mars 2012 à Marseille, la CCNR prendra des initiatives pour développer les échanges d'idées à l'échelon international sur le développement de la navigation intérieure, dans les domaines où existent des intérêts communs (notamment échanges technologiques, analyse économique, promotion de la dimension environnementale).

PROTOCOLE 6

Programmes de travail

Résolution

La Commission Centrale,

se référant à sa résolution 2001-I-3 fixant les objectifs de la CCNR et à son règlement intérieur (§ 17 (2)),

s'appuyant sur le travail d'évaluation et de prospective de ses comités,

prend acte des programmes de travail pour les années 2012-2013 établis par lesdits comités et figurant en annexe.

Annexe

I – Comité du droit fluvial

MISSIONS PRINCIPALES du COMITE DF :

Clarification et harmonisation du droit, procédure de plainte

n°	Tâche	Mandat / Objet	Proposition	Début	Fin	Priorité
1	Elaboration d'un règlement créant une attestation de personnel navigant	Résolution 2003-I-8	CH	2006		I
2	Version consolidée de l'Acte de Mannheim	DF (09)m 5	NL	2011	2012	I
3	Modification de l'article 32	DF(11)17	NL	2008	2012	I
4	Voies de recours pour le personnel de la CCNR	DF(11)13	S	2009	2012	I
5	Certificat d'appartenance à la navigation du Rhin – Etat des lieux de l'application de la résolution 1984-I-3	DF(11) 21	FR	2008	2013	I
6	Mise en place d'un observatoire juridique	DF (11) 20 DF(05)13 rev. 2	FR	2002		I

II – Comité économique

N°	a) Objectif	Tâches b) analyse	c) activités	Prio- rité
	Partie thématique : - influence du changement climatique sur la navigation rhénane - développement durable de la navigation intérieure - échanges de vues sur la politique des transports en Europe au regard de la navigation intérieure et du développement du transport par voie d'eau; promotion de la navigation rhénane			
1.	Economie du transport par voie d'eau			
1.1	Fiabilité économique de la navigation sur le Rhin a) Identification des conditions cadres pour assurer la fiabilité du transport sur le Rhin. b) Les accidents récents sur le Rhin et les interruptions concernées ont mis en évidence les dépendances qui existent entre l'activité fluviale et les autres maillons dans les chaînes logistiques concernées. En effet, les conséquences économiques globales des interruptions sont un multiple des coûts subis par la navigation directement concernée. Aussi, il y a un grand intérêt de prévoir des mesures susceptibles de rétablir, dans les plus bref délais, la navigation suite aux incidents pour que ceux-ci n'affectent pas la position concurrentielle. Une orientation préliminaire a permis de constater qu'il existe des marges significatives pour améliorer la gestion de telles situations. c) L'activité du comité économique pourrait se composer de la manière suivante : 1) évaluation et conséquences économiques d'interruptions de la navigation sur le Rhin ; 2) cadre stratégique pour le renflouement et le rétablissement de la navigation ; 3) stratégie de communication au plan international et procédures de mises en œuvre. Les activités concernées du comité ECO seront coordonnées avec d'éventuelles activités parallèles, notamment des comités TP et RP.			I
1.2	Intégration du transport par voie d'eau dans les chaînes logistiques a) Développement de scénarii relatifs à l'intégration de la navigation intérieure dans les chaînes et les processus logistiques. b) Comme l'explique le Livre Blanc que la Commission européenne vient de publier sur le transport, les exigences du marché du transport ne se traduisent plus uniquement dans les paramètres primaires du prix et du temps, mais s'orientent vers une prestation dont la performance se compose d'éléments qui vont au-delà du démarquage modal. Aussi, le marché du mode navigation intérieure n'est pas celui du transport, mais des activités logistiques ; or, il importe que les caractéristiques du transport par voie d'eau soient parfaitement compatibles avec les exigences pouvant découler des grandes structures logistiques et des processus connexes aussi bien au niveau technique qu'au plan opérationnel. La constellation par laquelle la profession fluviale se présentera changera fondamentalement, changement qu'il convient de décrire, voire de définir au vu des tendances observables sur le marché. c) L'activité du comité ECO pourrait comprendre les activités suivantes : 1) analyse du marché au vu des chaînes logistiques et de la place occupée par le transport par voie d'eau ; 2) inventaire des constellations logistiques comprenant le mode de transport navigation intérieure ; 3) analyse du potentiel de la navigation intérieure en vue de davantage d'intégration ; 4) le cas échéant, recommandations. L'essentiel de ces activités pourrait être porté par le secrétariat (en partie à réaliser dans le cadre de l'observation du marché) ; une place important serait à réserver pour des échanges avec les professionnels sous forme de tables rondes.			I

N°	Tâches			Prio- rité
	a) Objectif	b) analyse	c) activités	
1.3	<p>Marché du travail du secteur de la navigation intérieure</p> <p>a) Description chiffrée et analyse du marché du travail dans le secteur de la navigation intérieure.</p> <p>b) Un des plus importants problèmes économiques pour les années à venir dans la navigation intérieure concerne la situation sur le marché du travail et de l'emploi, aussi bien de façon quantitative que qualitative. Il convient de définir le contexte économique et opérationnel dans lequel se situent les autres activités de la Commission Centrale en matière d'emploi et de formation (principalement délégué au comité STF) ; une activité du comité ECO, en amont des démarches au plan réglementaire, est susceptible de renforcer le sens de l'urgence sur ce sujet.</p> <p>c) L'activité du comité ECO pourrait être constitué de la manière suivante :</p> <p>1) poursuite de l'inventaire et de la description du marché de l'emploi (statistiques) ;</p> <p>2) analyses, notamment au vu des prévisions et des tendances structurelles à moyen terme.</p> <p>L'essentiel de ces activités pourrait être porté par le secrétariat (en partie à réaliser dans le cadre de l'observation du marché) ; une place importante serait à réserver pour des échanges avec les professionnels sous forme de tables rondes.</p>			I
1.4	<p>Bateaux et navigation du futur</p> <p>a) Mise au point de scénarii concernant le développement du transport par voie d'eau et de la navigation intérieure.</p> <p>b) les tendances précitées concernant l'importance de la fiabilité du transport par voie d'eau et l'intégration du mode dans les chaînes logistiques, devraient inciter à mener une réflexion fondamentale sur le bateau et la navigation du futur. L'exercice mené en 2002 a permis d'évaluer l'importance. Il convient d'identifier les aspects de la conception, de la construction et des opérations des bateaux qui, dans le contexte de la performance exigée, devraient faire l'objet d'innovations. Le comité ECO pourrait donner les impulsions nécessaires, de sorte que les activités concrètes à prévoir soient menées de concert avec les autres comités compétents et notamment le comité RV.</p> <p>c) L'activité du comité ECO pourrait être constituée de la manière suivante :</p> <p>1) élaboration d'un cahier des charges pour un projet « bateaux et navigation du futur » ;</p> <p>2) mise en œuvre du projet ;</p> <p>3) conclusions et recommandations relatives à la recherche et à la promotion des innovations en navigation intérieure.</p> <p>L'essentiel de ces activités pourrait être porté par le secrétariat de sorte qu'il sera fait recours à une collaboration avec des experts externes ; une place importante serait à réserver pour des échanges avec les professionnels sous forme de tables rondes.</p>			II

N°	Tâches		Prio- rité
	a) Objectif	b) analyse c) activités	
1.5	Restructuration de la flotte citerne à l'horizon 2019		II
	<p>a) Suivi économique de la restructuration de la flotte citerne au vu de la réglementation.</p> <p>b) Si les mesures concernant le transport en bateaux à double coque, telles que prévues par l'ADN, se fondent principalement sur le développement durable du transport par voie d'eau, les décisions concernées ont été prises en tenant compte des aspects économiques et notamment de la capacité des professionnels de supporter la charge des investissements nécessaires. Une évaluation intérimaire du marché permet de constater que la transformation de la flotte citerne a bien avancé, mais que la coexistence de nouvelles unités et de bateaux en voie de disparition a un effet perturbateur sur le marché. Il convient d'en évaluer la portée au vu d'un développement équilibré de ce marché.</p> <p>c) L'activité du comité ECO pourrait être constituée de la manière suivante :</p> <p>1) analyse économique du marché des transports par bateaux citernes et perspective à moyen terme au regard de l'évolution de la composition de la flotte ;</p> <p>2) organisation, sous forme d'une réunion élargie du Comité ECO, d'un échange avec les professions concernées ;</p> <p>L'essentiel de ces activités pourrait être porté par le secrétariat (à réaliser dans le cadre de l'observation du marché).</p>		
2.	Politique des transports et navigation intérieure		
2.1	Internalisation des coûts externes		II (II) (I) (II)
	<p>a) Observation des études et des démarches politiques concernées en vue d'une évaluation des conséquences au plan international pour la navigation intérieure.</p> <p>b) Au regard du Livre Blanc sur le transport de la Commission européenne et de certaines mesures faisant actuellement l'objet d'un débat politique au sein des Etats membres, la question de l'internalisation des coûts externes jouera, pour la navigation intérieure, les années à venir. Etant donné la prédominance communautaire, respectivement nationale, dans cette affaire, il convient de prévoir pour le comité ECO un rôle de plateforme pour l'échange des informations et en cas de besoin d'analyses notamment au plan international de ce mode de transport.</p> <p>c) L'activité du comité ECO pourrait être constituée de la manière suivante :</p> <p>1) suivi des études économiques, notamment au plan communautaire ;</p> <p>2) validation des données chiffrées relatives à la performance écologique de la navigation intérieure ;</p> <p>3) état des lieux sur la mise en œuvre d'une politique d'internalisation des coûts externes et échéances.</p> <p>L'essentiel de ces activités pourrait être porté par le secrétariat (en partie à réaliser dans le cadre de l'observation du marché).</p>		

N°	Tâches			Prio- rité
	a) Objectif	b) analyse	c) activités	
	Partie Instruments : a) manifestations (semi-)publiques (tables rondes, symposium, colloques, congrès) b) instrument économétrique : observation du marché			
3.	Instruments			
3.1	Organisation de tables rondes a) Les tables rondes suivantes ont été identifiées pour la période 2012-2013 1) l'intégration dans les chaînes logistiques de la navigation intérieure : - en partenariat avec le projet ECCONET et avec une participation de l'UENF, de l'OEB et de la FEPI ; - à prévoir pour novembre 2012 ; cette table ronde servira, en outre, à préparer (en partie) le volet économique du congrès de la CCNR sur le thème « développement durable » ; 2) restructuration de la flotte citerne à l'horizon 2019 : - dans le cadre d'une réunion du comité ECO élargie avec une participation de l'UENF, de l'OEB, d'EUROPIA et du CEFIC ; - à prévoir pour mars 2012 3) marché du travail : tendances, défis et opportunités - activité concertée des comités ECO et STF, sous forme d'une table ronde socio-économique en partenariat avec le projet PLATINA et avec une participation de l'UENF, de l'OEB, de l'ERSTU, de l'ETF et d'EDINNA - à prévoir pour juin 2012 4) bateaux et navigation du futur - activité concertée des comités ECO et RV sous forme d'une table ronde technico-économique, à réaliser en partenariat avec les instituts de recherche concernés ; - à prévoir pour l'hiver 2013 ; cette table ronde servira à préparer (en partie) le volet technologique du congrès de la CCNR sur le thème « développement durable ».			I
		b) Voir ci-dessus. c) L'essentiel de ces activités pourrait être porté par le secrétariat (en partie à réaliser avec l'appui de l'observation du marché).		
3.2	Elaboration du projet « Observatoire européen pour la navigation intérieure » a) Elaboration d'un cahier des charges (objectif, organisation, mise en œuvre, communication, financement) de l'observatoire européen pour la navigation intérieure b) Depuis son introduction, l'observation du marché de la navigation intérieure en Europe a évolué vers un instrument de suivi bien performant, dont l'utilité a été prouvée notamment durant la période de crise. Entre-temps, un besoin d'information concernant des domaines connexes, tels que le marché de l'emploi ou celui de l'environnement, s'est fait ressentir ; d'une manière générale, il importe que le mode de transport navigation intérieure et son activité de transport par voie d'eau soient bien décrits et documentés, chaque aspect sous la forme qui convient, afin de pouvoir évaluer d'une manière efficace et cohérente, à la fois les atouts et les opportunités de ce mode, et les conséquences des mesures générales, envisagées et mises en œuvre dans le domaine des transports. Le projet de l'observation du marché pourrait servir de base pour une extension notamment vers les domaines précités, dont il convient d'élaborer les modalités. c) L'essentiel de ces activités pourrait être porté par le secrétariat (en partie à réaliser avec l'appui de l'observation du marché).			I

III - Comité technique permanent

MISSIONS PRINCIPALES du COMITE TP :

Entretien de la voie navigable en fonction des évolutions en navigation intérieure

Les principales tâches du Comité technique permanent pour les années 2012/2013 sont les suivantes :

- Développement durable de la navigation rhénane et intérieure (voir n° 1)
- Fixation de l'étiage équivalent 2012 (voir n° 2)
- Accompagnement du projet d'extension de l'exploitation en éclusée sur le Rhin supérieur (voir n° 3).

N°	Tâches	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Priorité
1.	Développement durable de la navigation rhénane et intérieure	2011-II-5				
1.1	Elaboration d'un rapport de situation			12/2012	Elaboration du projet par le Secrétariat, concertation avec tous les comités concernés	I
1.2	Préparation d'un congrès de la CCNR			5/2013	L'organisation opérationnelle par la délégation française et le Secrétariat	I
2.	Fixation de l'étiage équivalent 2012		2/2010	12/2012		I
3.	Accompagnement du projet d'extension de l'exploitation en éclusée sur le Rhin supérieur		09/2011	12/2013		I
4.	Adaptation de la navigation rhénane aux possibles conséquences du changement climatique	2006-I-4, IV 2008-I-12 2009-I-5 2011-II-6, III				
4.1	Suivi des travaux correspondants d'autres organisations internationales					II
4.2	Vérification de l'existence de nouvelles connaissances décisives nécessitant une révision du rapport					II
5.	Finalisation du rapport relatif aux postes de stationnement sur le Rhin	2007-II-6, IV TP (11) 39 = TP/G (11) 39		4/2012	Coordination et concertation internationale sur les conceptions nationales concernant la répartition géographique et la capacité	I

N°	Tâches	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Priorité
6.	Entretien et amélioration permanente de la voie navigable en fonction des évolutions de la navigation intérieure et prise en compte de l'évolution des systèmes d'information fluviale (SIF)	1964-II-7 1998-I-24 2002-II-26				
6.1	Disponibilité des écluses sur le Rhin supérieur	2007-II-6, IV			Examen de l'évolution de la disponibilité et de la nécessité de mesures particulières	II
7.	Disponibilité de la voie navigable Rhin en tant qu'infrastructure de chaînes de transport					
7.1	Finalisation des travaux concernant l'état des lieux et l'analyse des restrictions occasionnées par des événements festifs	2007-II-6, IV		4/2012	Etat des lieux et analyse des restrictions, puis examen de la nécessité de mesures spéciales telles que la fixation d'objectifs.	I
7.2	Finalisation des travaux concernant l'état des lieux des restrictions occasionnées par des accidents	2007-II-6, IV		4/2012	Etat des lieux et analyse des restrictions, puis examen de la nécessité de mesures spéciales telles que l'analyse au cas par cas de données relatives aux accidents	I
7.3	Mesures pour l'amélioration de la sécurité et de la fiabilité de la navigation intérieure	2011-II-8				
8.	Finalisation des travaux concernant l'état des lieux des dimensions maximales de convois poussés	2004-I-27		4/2012	Des voyages d'essai correspondants n'ont pas encore pu être réalisés en raison des hauteurs d'eau	II
9.	Evaluation et préparation de l'approbation de travaux de construction ayant une incidence sur la navigation	1995-I-29			Préparation de projets de résolutions pour l'assemblée plénière	---
10.	Examen de l'évolution des hauteurs d'eau en aval de l'écluse d'Iffezheim	1978-I-2 1984-I-29			Evaluation des mesures permanentes	---

N°	Tâches	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Priorité
11.	Suivi de l'incidence sur la navigation intérieure de la mise en œuvre de la directive cadre de l'Union européenne relative à l'eau ; le cas échéant, présentation de propositions ; coopération dans le cadre de la Common Implementation Strategy (CIS)	2000-I-29 2004-I-11 2005-II-12				---
12.	Suivi de l'incidence sur la navigation intérieure de la mise en œuvre de la directive communautaire Faune-Flore-Habitat, le cas échéant présentation de propositions ; Coopération au sein du Working Group on Rivers de la Commission européenne	2004-I-12 2005-I-12	10/2003			---
13.	Suivi des activités et coopération avec d'autres organisations internationales				Notamment avec la CIPR et la CHR Une contribution au World Water Forum en mars 2012 est à envisager.	---

IV – Comité du Règlement de police

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITE RP :

Sécurité d'exploitation des bateaux, exploitation des bateaux et comportement dans le trafic
Services d'information de la navigation intérieure
(River Information Services RIS)

Règlements concernés

Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) ; Guide de radiotéléphonie en navigation intérieure ;
Résolutions sur les directives et standards des Services d'information fluviale, Règlement de visite des bateaux du Rhin

Principales tâches du Comité du règlement de police pour les années 2012/2013

Sécurité de la navigation conteneurs,
Harmonisation des prescriptions relatives au trafic en Europe
Mise en œuvre de la stratégie SIF

N°	Tâches	Prescription	Analyse de problème	Traitement	Priorité
1.	Harmonisation des prescriptions				
1.1	Restructuration / harmonisation étendue des prescriptions relatives au trafic, y compris CEVNI	RPNR	RP (11) 26 = RP/G (11) 56	RP/G	I
2.	Facilitation de l'application des prescriptions				
2.1	Sécurité lors du transport de conteneurs				
2.1.1	Clarification des prescriptions existantes et ajout de prescriptions relatives aux cargaisons mixtes	Article 1.07, chiffre 4, du RPNR	RP (11) 32 = RP/G (11) 49	RP/G	II
2.1.2	Assurance de l'obtention de données correctes concernant le poids des conteneurs	---	RP (11) 34 = RP/G (11) 50 = RV (11) 58 = RV/G (11) 86	RP/G	I
2.2	Simplification et clarification des prescriptions relatives aux dimensions maximales	Chapitre 11 du RPNR	RP (11) 36 = RP/G (11) 52 RP (11) 26 = RP/G (11) 56	RP/G	II
2.3	Clarification du comportement à adopter en cas de signal "n'approchez-pas"	Article 8.09 du RPNR	RP (11) 36 = RP/G (11) 52	RP/G	I
3.	Prise en compte de nouveaux développements				
3.1	Adaptation aux évolutions en navigation intérieure des connaissances linguistiques exigibles		RP (11) 26 = RP/G (11) 56	RP/G	I

N°	Tâches	Prescription	Analyse de problème	Traitement	Priorité
3.2	Modernisation des exigences relatives à la vue directe	Article 1.07, chiffre 2, du RPNR	RP (11) 21 = RV (11) 46 = RP/G (11) 43 = RV/G (11) 78	RP/G (RV/G)	I
3.3	Vérification de la nécessité de prescriptions spéciales applicables aux bateaux dont le système de propulsion utilise le GNL, le cas échéant, incorporation aux prescriptions relatives au trafic		RP (11) 43 = RP/G (11) 59	RP/G (RV/G)	II
3.4	Optimisation des dispositions relatives au système d'avertisseurs dans le secteur du Gebirge	Articles 9.08, 12.02	RP (11) 42 = RP/G (11) 58	RP/G	II
4.	Mise en œuvre des SIF				
4.1	Mise en œuvre de la stratégie SIF ¹			RIS/G- RP/G	I
4.2	Protection des données dans le cadre des SIF			RP/G	I
4.3	Evaluation du succès de l'introduction des annonces électroniques obligatoires			RIS/G	I
4.4	Adaptation permanente des standards SIF			RIS/G	I

¹ Les mesures qui résultent de la mise en œuvre de la stratégie SIF seront élaborées au printemps 2012.

V – Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle

Orientations de la présidence néerlandaise pour le programme de travail du Comité STF pour la période 2012-2013

Une action visant à lutter contre la pénurie structurelle de personnel

Tant la Commission européenne que la CCNR dénoncent la pénurie structurelle de personnels qualifiés en navigation intérieure¹. Cette situation s'aggrave au fil des ans et menace les perspectives de développement du secteur. La cause principale de cette désertion progressive réside dans le manque d'attractivité de la profession, lié aux conditions de travail difficiles et au manque de perspectives de carrière. Il y a en outre le problème de la grande difficulté d'accéder au métier, notamment pour ce que l'on appelle les « candidats extérieurs ». Le problème touche en premier lieu les Etats rhénans, la majeure partie du trafic se concentrant actuellement sur le Rhin et le réseau nord-européen.

L'engagement de la CCNR

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 ».

Par la suite, le comité préparatoire a à plusieurs reprises relevé l'importance stratégique d'une action significative de la CCNR dans ce domaine, laquelle suppose des moyens adaptés².

C'est principalement par l'intermédiaire du comité STF que la CCNR peut proposer des mesures dans ce domaine.

L'engagement de la CE

La CE s'est aussi engagée dans ce dossier. Promouvoir les emplois et les compétences en navigation constitue l'un des objectifs phare du programme Naïades. Platina, dans sa composante SWP3 (principalement pris en charge par le BDB), en est chargée.

Parmi les mesures à engager, le programme Naïades évoque l'amélioration des conditions de travail et des niveaux de protection sociale, l'organisation de campagnes de sensibilisation et de recrutement (tâche dont est chargée la composante SWP3 de Platina), le renforcement de la coopération en matière de reconnaissance mutuelle des qualifications, des mesures de soutien pour établir une infrastructure solide de l'éducation et de la formation (par le biais du financement d'Edinna), ou la promotion de la formation continue³ pour ouvrir des perspectives d'évolution de carrière.

¹ Communication sur la promotion du transport par voies navigables (Rapport Naïades), COM (2006)6 final ; Rapport de la CCNR sur le marché du travail, observation du marché 2009-I, 1^{er} octobre 2009. Ce rapport constate par exemple une « forte diminution de la main d'œuvre dans les métiers de la navigation, en particulier dans le corridor rhénan » (COM(2006)6 final p. 23).

² PRE(08)m49, PRE(08)m61, PRE(09)m10.

³ SEC(2006)34/3, §3.2, pp. 24 à 27.

Synergies possibles et souhaitables entre la CE et la CCNR

Traiter de ce sujet suppose une collaboration avec les autres institutions qui s'impliquent sur ce dossier. Le sujet pourrait à cet égard constituer un bon laboratoire pour explorer de nouvelles formes de collaboration avec les différentes institutions impliquées, en particulier la CE et les autres commissions fluviales¹.

Rétrospective

Ces deux dernières années, la CCNR a réussi à franchir un premier pas en direction de la reconnaissance mutuelle des qualifications des navigateurs, associée à une collaboration plus étroite avec d'autres pays pratiquant la navigation fluviale qui doivent permettre d'apporter une amélioration à la situation en termes de personnel.

Les premières décisions de reconnaissance ont été prononcées en mai 2008 et les dernières demandes de reconnaissance devraient être traitées d'ici décembre 2011. Au final, les certificats de conduite de la Roumanie, de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Pologne, de la Slovaquie, de la République tchèque et de l'Autriche auront été reconnus.

La CCNR a procédé en décembre 2010 à la reconnaissance mutuelle multilatérale des livrets de service autrichien, roumain, bulgare, hongrois, slovaque, tchèque et polonais. Il ne s'agit toutefois que d'une reconnaissance partielle : les qualifications acquises sur la base d'une formation ne sont pas reconnues. La CCNR et les 7 Etats tiers participants ont convenu de ne procéder à cette reconnaissance que dans un deuxième temps. C'est donc à cela qu'il convient de travailler durant la période à venir.

Prévisions

Dans cette note, la présidence néerlandaise présente les travaux du comité STF pour la période 2012-2013 en les inscrivant dans le cadre plus global et stratégique de la lutte contre la pénurie de personnel. Par cette présentation, elle souhaite exposer les grandes lignes de sa présidence et propose d'évaluer dans ce cadre l'utilité et l'impact des travaux inscrits au programme de travail pour l'avenir de la navigation intérieure. Cette présentation nous amènera en outre à développer quelques propositions pour une évolution des méthodes de travail au sein du comité.

¹ Le rapport Naiades évoquait 4 options pour moderniser le cadre institutionnel du transport par voie d'eau : l'adhésion de la CE aux commissions fluviales, la conclusion d'une convention paneuropéenne, la création d'une agence européenne, ou le renforcement de la coopération avec les commissions fluviales (SEC(2006)34/3, III A 3, pp. 42-44). En l'état actuel, les trois premières options sont écartées par la CE (voir la réunion du 5 juillet 2011 pour un programme Naiades II). Reste donc l'option d'une coopération renforcée avec les commissions fluviales, sur des thèmes et pour des actions bien définies. La lutte contre la pénurie de personnel qualifié paraît être un thème pour lequel une coopération renforcée serait particulièrement justifiée.

I – Programme de travail

Quels thèmes sont prioritaires pour 2012-2013 ?

Le tableau ci-dessous résume les caractéristiques des différents thèmes dégagés et l'ordre de priorité proposé par la délégation néerlandaise (= ordre chronologique visé)

Thèmes	Importance	Durée	Cadre rhéan/ européen	Priorité	Justification des priorités
1. Langue : assurer que les conducteurs naviguant sur le Rhin puissent communiquer de manière suffisante entre eux et avec les services à terre.	+	1 à 2 ans Sujet relevant davantage à ce stade du Comité RP	européen mais très forte composante rhénane La CCNR pourrait choisir d'agir seule	II	Sujet de première importance pour la sécurité mais qui relève davantage du comité RP à ce stade.
2. Modalités d'examen des connaissances du secteur : établissement de lignes directrices communes pour le passage des examens	+	4 ans sujet politiquement sensible mais techniquement peu difficile	européen mais travail préalable au sein de la CCNR requis	II	Sujet important. Permet de rendre les examens plus accessibles et facilite la comparaison.
3. Uniformisation des modes d'attestation de l'aptitude physique et psychique	+/-	2 à 3 ans	européen Bon sujet de rodage pour le groupe de travail commun	II	Sujet important. Permet d'harmoniser la délivrance de certificats médicaux et de réduire les coûts.
4. Qualification de matelot : reconnaissance mutuelle de certains examens et formations	++	Environ 3 ans sujet demandant un lourd travail de préparation	européen mais l'enjeu économique est principalement rhéan la CCNR pourrait choisir d'agir seule	I	Sujet de première importance. Permet aux matelots d'exercer plus facilement leur métier dans toute l'Europe, y compris sur le Rhin, et permet de réduire la pénurie de matelots.
5. Certificat de conduite allégé pour petits bateaux de marchandises d'une longueur inférieure à 40 mètres	++	2 ans	européen mais la CCNR pourrait choisir d'agir seule	I	Sujet de première importance. faciliter l'accès à la profession et permettre des évolutions de carrière ; dynamiser l'activité économique des petits bateaux ; harmoniser le parcours professionnel au niveau européen
6. Réduction du temps de navigation requis et (à terme) examen pratique avec simulateur	++	3 ans sujet demandant un lourd travail de préparation et de conception	européen mais la CCNR pourrait choisir d'agir seule	I	Sujet de première importance. Permet de réduire le temps de navigation requis de 4 ans pour l'obtention du certificat.
7. Actualisation du programme d'examen de conducteur	+	peut être progressif, par échéances de 1 à 2 ans	européen mais très forte composante rhénane La CCNR pourrait choisir d'agir seule	I	Sujet de première importance. Positif pour la sécurité, l'image du métier et le caractère écologique de la navigation fluviale

Thèmes	Importance	Durée	Cadre rhénan/ européen	Priorité	Justification des priorités
8. Usage des nouvelles technologies pour améliorer les contrôles (tachygraphe numérique) et assouplir les règles relatives à l'équipage minimum et aux temps de navigation	+	long terme	européen Thème que la CCNR ne peut traiter seule	I	Sujet de première importance. L'assouplissement des règles relatives à l'équipage minimum et aux temps de navigation permet de mieux rentabiliser la flotte. Le tachygraphe numérique simplifie les contrôles et les rend plus efficaces. Réduction importante des charges administratives par la suppression à terme du livret de service et du livre de bord.
9. Simplification et restructuration des instructions de service basées sur le Règlement relatif au personnel de navigation sur le Rhin.	+	2 ans	rhénan	II (reporter à la prochaine période biennale)	Sujet important. Simplifie les instructions de service et augmente la fiabilité et le respect. Une expérience concernant le (nouveau) Règlement relatif au personnel naviguant sur le Rhin doit d'abord être acquise.
10. nouvelle patente de sport pour la navigation de plaisance pour les bateaux de moins de 40 m	+	2 ans	rhénan	I	

Fiches d'impact pour les différents thèmes évoqués

Thème 1	Langue : s'assurer que les conducteurs naviguant sur le Rhin puissent communiquer de manière suffisante entre eux et avec les services à terre		Priorité II
Problème à résoudre	La communication a été désignée comme l'une des 5 causes principales d'accident (étude NL, exposée lors de la table ronde du 17 février 2009). Le caractère de plus en plus multinational des équipages et la reconnaissance de certificats de conduite non rhénans, par lequel des conducteurs sans connaissance de l'allemand sont habilités à naviguer sur le Rhin, aggrave encore la situation.		
Mandat/Objet STF(09) 51 RP (08) 21, pt 12.3	Assurer que les conducteurs naviguant sur le Rhin puissent communiquer de manière suffisante entre eux et avec les services à terre dans la langue de l'Etat dans lequel ils font route, en langue allemande ou le cas échéant en langue anglaise ainsi qu'en utilisant le Riverspeak. Réfléchir à l'adoption -à plus long terme- d'une langue commune pour la navigation intérieure en Europe		
Méthode	<p>Tâches relevant du comité RP (prévues dans le prochain programme de travail):</p> <ul style="list-style-type: none"> - adoption, en collaboration avec EDINNA, d'un Riverspeak (glossaire multilingue des phrases clés pour la navigation) - adaptation du catalogue des infractions afin que les autorités de contrôle puissent verbaliser les équipages qui ne peuvent communiquer dans une langue commune. <p>Tâches relevant du comité STF :</p> <ul style="list-style-type: none"> - consultation des commissions d'examen sur les examens de connaissance linguistique (novembre 2011) - création d'un module de langue dans l'examen de conducteur ou pour l'obtention du certificat d'opérateur radio - inscrire dans le livret de service la ou les langue(s) maîtrisée(s) par le titulaire. 	<p>Modification du RPNR pour l'adoption d'un Riverspeak</p> <p>Modification du catalogue des contraventions</p> <p>Modification du RPN pour compléter le programme de l'examen de la patente et modifier le modèle de livret de service</p>	
Durée	1 à 2 ans	2012 – 2013	
Avantages	pour la profession	Garantie essentielle pour la sécurité de la navigation Peut contribuer à revaloriser l'image de la profession	+
	pour l'administration	réduire les coûts liés aux accidents	+
	du point de vue institutionnel		
Coûts	pour la profession	Augmente éventuellement la difficulté de l'examen	Faible
	pour l'administration	Coût éventuel pour organiser un examen linguistique Coût de la modification réglementaire	Faible
	du point de vue institutionnel	Coût d'un agent international chargé de suivre le dossier (sujet peu difficile mais demandant un suivi dans le temps)	
Bilan	Sujet de première importance pour la sécurité mais qui relève davantage du comité RP à ce stade. Etroite collaboration requise entre les comités RP et STF pour le traitement de ce sujet		

Thème 2		Modalités d'examen des connaissances du secteur : établissement de lignes directrices communes pour la passation des examens	Priorité II
Problème à résoudre		<p>L'examen de connaissance de secteur requis pour la conduite entre Iffezheim et le bac de Spijk diffère dans l'ensemble des Etats de la CCNR. Ceci complique la préparation des examens pour les conducteurs et crée des risques de divergences quant au niveau requis, selon le lieu de passage de l'examen, ce qui est peu acceptable du point de vue de l'équité de la procédure d'examen. Cette situation n'aide pas à donner du secteur une image moderne.</p> <p>Le problème concerne aussi les examens de connaissance de secteurs organisés pour la conduite sur le Danube.</p>	
Mandat/Objet PRE(05)31 STF/G (05) 42		<p>Rapprocher les modalités d'examen pratiqué dans les différents Etats.</p> <p>L'alternative consiste à laisser les choses en l'état. S'agissant des connaissances requises sur le Rhin, la plupart des conducteurs titulaires d'un certificat non rhénan passeront l'examen de connaissance de secteur dans un Etat germanophone (Suisse et Allemagne), où un examen oral est requis. Ceux qui maîtrisent le néerlandais passeront l'examen en Belgique ou aux Pays-Bas, où un QCM avec carte aveugle est organisé. Le coût de la préparation de ces examens restera à la charge de chacun des Etats, qui peuvent toutefois convenir entre eux de mettre en commun l'élaboration de leurs questions.</p> <p>S'agissant des connaissances requises sur d'autres fleuves, l'on peut plaider que les conducteurs rhénans sont encore peu concernés.</p> <p>Le comité pourrait, dans l'intervalle, étudier la possibilité de réduire le nombre de voyages requis grâce au passage d'un examen pratique sur simulateur (v. thème 6).</p>	
Méthode		<ol style="list-style-type: none"> 1. état des lieux des pratiques, après consultation des commissions d'examen 2. options possibles de protocoles d'examen, 3. rédaction de lignes directrices communes dans le cadre du groupe commun 4. adoption de protocoles d'examen et désignation de différents centres d'examen, dont certains pourront être délocalisés, sur la base d'un accord avec les Etats danubiens 	<p>Modification de l'instruction de service n°2 (appendice 3)</p> <p>Adoption de lignes directrices dans le cadre du groupe commun</p>
Durée Travaux entamés en 2005 et inscrits au programme de travail depuis 2006		<p>2 ans pour l'adoption de lignes directrices</p> <p>3 ans avec la transposition réglementaire</p> <p>4 ans jusqu'à la mise en œuvre effective</p>	2012-2016
Avantages	pour la profession	Simplifier les obligations des professionnels en facilitant la préparation et l'accès aux examens de connaissance de secteurs, tout en maintenant le niveau de sécurité (cf étude de la CE sur les barrières administratives).	+
	pour l'administration	Réduire le coût de la préparation des examens par une mutualisation de leur conception. Accroître les garanties d'équité et d'égalité de traitement	+
	du point de vue institutionnel	Manifester la volonté des Etats membres de faciliter l'accès au marché rhénan, dans un contexte européen.	+

Thème 2		Modalités d'examen des connaissances du secteur : établissement de lignes directrices communes pour la passation des examens	Priorité II
Coûts	pour la profession	La modalité d'examen finalement retenue pourra être perçue comme plus difficile par certains candidats, mais plus facile par d'autres.	très peu de coûts
	pour l'administration	Coût lié à la mise en place de nouvelles modalités d'examen Coût de la modification réglementaire.	coûts sans doute moindres qu'en cas de traitement au niveau national
	du point de vue institutionnel	Coût d'un agent chargé de suivre le dossier (sujet sensible mais techniquement peu difficile).	
Bilan	<ul style="list-style-type: none"> - Si l'on inscrit la navigation rhénane dans le contexte européen : Très positif pour la profession Relativement positif pour l'administration Positif du point de vue institutionnel - Si l'on s'inscrit dans un contexte purement rhénan : Moindre importance, sauf si la pénurie de conducteurs sur le Rhin s'aggrave <p>=> Sujet dont la priorité doit être déterminée en accord avec l'ensemble des Etats membres et dont le traitement nécessitera une préparation préalable au sein du groupe STF/G.</p>		

Thème 3		Uniformisation des modes d'attestation de l'aptitude physique et psychique	Priorité II
Problème à résoudre		Les Etats ont des exigences communes mais des modes d'attestation de l'aptitude physique et psychique distincts. Ceci complique inutilement les démarches administratives pour les bateliers et rend les contrôles moins fiables.	
Mandat/Objet		Le but est de convenir d'un ou plusieurs modes d'attestations commun(s), en concertation avec les Etats tiers Alternatives : - laisser les choses en l'état et n'intervenir que sur demande de la profession ou lorsque les pratiques divergentes auront donné lieu à des difficultés pratiques avérées - passer à un livret de service/certificat de conduite électronique; toutefois, ce passage ne peut être escompté à court terme et les travaux proposés, plus accessibles, pourraient être une première pierre vers l'informatisation des titres de qualification.	
Méthode STF(08)39 Rév. 1, point 2		Sur la base d'un recensement préalable des pratiques, organiser quelques réunions communes avec les Etats tiers (4 au maximum), en partenariat avec les autres commissions fluviales.	Modification réglementaire au sein de la CCNR et dans les différents Etats et organisations impliqués, tenant compte du résultat des travaux
Durée		2 à 3 ans	2013-2015
Avantages	pour la profession	Simplifier les démarches administratives des conducteurs. Réduire les coûts, en raison du moindre nombre d'attestations à solliciter auprès de l'administration	+
	pour l'administration	Réduire le coût de la délivrance des titres de conduite	+
	du point de vue institutionnel	Manifester la disposition de la CCNR à travailler de concert et sur un pied d'égalité avec les autres Etats européens de navigation intérieure pour une plus grande harmonisation au niveau européen	+
Coûts	pour la profession		Pas de coûts
	pour l'administration	Coût de la modification éventuelle des procédures nationales de délivrance des documents. Coût de la modification réglementaire	faible
	du point de vue institutionnel	Coût d'un agent chargé de suivre le dossier (sujet peu difficile et relativement court)	faible
Bilan		<p>Dans un contexte européen : Très positif pour la profession. Relativement positif pour l'administration Positif du point de vue institutionnel.</p> <p>Dans le contexte rhénan : Faciliterait les contrôles.</p> <p>=> Sujet relativement facile à atteindre. Pourrait constituer un bon premier sujet de rodage pour le groupe de travail commun</p>	

Thème 4		Qualification de matelot : reconnaissance mutuelle de certains examens et formations	Priorité I
Problème à résoudre		Le manque de personnel concerne principalement les matelots qualifiés. Les causes de cette pénurie résident notamment dans la durée pour l'obtention de la qualification, jugée trop longue pour être attractive, et le manque de passerelles d'un métier à un autre (en particulier pour les marins matelots souhaitant se recycler dans la navigation intérieure).	
Mandat/Objet STF/G (07) 8 STF (08) 1 rev. 1		Action proposée : promouvoir la formation en reconnaissant certaines formations de matelot et certains programmes d'examen de matelot. Cette action constituerait la deuxième étape du processus de reconnaissance mutuelle des livrets de service. Alternative : attendre l'adoption du STCIN au niveau européen.	
Méthode		<ul style="list-style-type: none"> - Rassemblement et comparaison des programmes d'examen des Etats de navigation intérieure. - Consultation des partenaires sociaux et d'EDINNA dans le cadre d'une réunion STF/G pour une première analyse des programmes d'examen des Etats membres de la CCNR et des cursus des écoles rhénanes. - Réunion commune sur la base des conclusions du groupe STF/G. - Fixation d'un programme d'examen minimum requis pour procéder à la reconnaissance. 	<ul style="list-style-type: none"> - Elaboration d'un avenant à l'arrangement administratif pour la reconnaissance mutuelle de certains examens nationaux - Modification du RPN
Durée		environ 3 ans	2012-2014
Avantages	pour la profession	Faciliter l'accès à la profession. Revaloriser le métier	+
	pour l'administration	Réduire les coûts de préparation des examens par une mutualisation des travaux de conception. Promouvoir la formation et ainsi mieux garantir la sécurité de la navigation.	+
	du point de vue institutionnel	Manifester la volonté des Etats membres de faciliter l'accès au marché rhénan, dans un contexte européen.	+
Coûts	pour la profession		Pas de coûts
	pour l'administration	Coût de la modification réglementaire.	faible
	du point de vue institutionnel	Coût d'un agent chargé de suivre le dossier. (lourd et long travail ; un suivi dans le temps serait souhaitable)	moindre coût qu'en cas de traitement au niveau national ou européen
Bilan		Sujet important permettant une évolution par étapes, avec la possibilité de résultats à court terme. Sujet pouvant être traité dans un cercle purement rhénan en cas de blocage au niveau européen.	

Thème 5		Certificat de conduite allégé pour bateaux de marchandises d'une longueur de moins de 40 mètres	Priorité I
Problème à résoudre		Les exigences pour l'obtention d'un certificat de conduite sont trop élevées pour la conduite de petits bateaux. L'absence de progression dans l'obtention des certificats empêche une entrée progressive dans le métier.	
Mandat/Objet STF/G (09) 8		Créer un certificat de conduite simplifié pour la conduite de bateaux jusqu'à 40 m utilisés à des fins commerciales	
Méthode		<ul style="list-style-type: none"> - Recensement des pratiques des Etats membres, puis consultation des partenaires sociaux dans le cadre d'une réunion STF/G et élaboration d'une proposition concrète avalisée par le Comité. - Discussion au sein d'une réunion commune sur la base de la proposition de la CCNR et, éventuellement, des autres commissions fluviales. La discussion peut être aussi conduite dans un cadre purement rhénan, dès lors que les modifications proposées restent conformes à la directive 96/50(CE). 	Modification réglementaire du RPN Chapitre 7
Durée		2 ans	2012-2013
Avantages	pour la profession	Faciliter l'accès à la profession et permettre des évolutions de carrière	+
	pour l'administration	Réduire les catégories de patentes délivrées	+ à moyen terme (temps de l'adaptation à de nouvelles pratiques)
	du point de vue institutionnel	Manifester la disposition de la CCNR à travailler de concert et sur un pied d'égalité avec les autres Etats européens de navigation intérieure, tout en gardant la maîtrise de la décision finale.	+
Coûts	pour la profession		pas de coûts
	pour l'administration	Coût de la modification réglementaire.	coût moindre qu'en cas de traitement au niveau national ou européen
	du point de vue institutionnel	Coût d'un agent chargé de suivre le dossier (sujet peu difficile)	coût relativement faible et moindre qu'en cas de traitement au niveau national ou européen
Bilan		<p>Mesure utile pour</p> <ul style="list-style-type: none"> - faciliter l'accès à la profession et permettre des évolutions de carrière - dynamiser l'activité économique des petits bateaux, - harmoniser le parcours professionnel au niveau européen (en uniformisant les catégories de patentes rhénanes et les catégories de certificats de conduite européens) <p>=> Sujet de première importance, pouvant être résolu à court terme.</p>	

Thème 6		Réduction des temps de navigation requis et (à terme) examen pratique avec simulateur	Priorité I
Problème à résoudre		La durée d'expérience requise pour devenir conducteur (4 ans) est jugée trop longue pour que le métier soit attractif. Par ailleurs, la durée d'expérience requise ne garantit pas que le conducteur ait acquis les connaissances nécessaires pour une conduite sûre du bateau	
Mandat/Objet STF/G (09)m 59 final STF/G (10) 15 rev. 1		Réduction du temps de navigation requis pour l'obtention du certificat. Le but final est de permettre de faire passer un examen pratique sur un simulateur	
Méthode		<ul style="list-style-type: none"> - Organisation d'une table ronde avec les partenaires sociaux, Etats observateurs et organisations internationales intéressées sur la base d'une première description des fonctionnalités - Développer un standard technique minimum des simulateurs servant à s'exercer afin de réduire le temps de navigation requis et fixer la réduction du temps de navigation (év. par type de simulateur), dans le cadre d'un groupe ad hoc d'experts nationaux. - Etablir le programme de(s) examen(s) pratique(s) sur le simulateur - Développer un standard technique minimum des simulateurs servant à faire passer les examens - Réduire le temps de navigation requis lorsqu'un examen pratique est passé sur un simulateur - Etablir un système de certification de simulateurs utilisés pour le passage d'un examen pratique. 	Modification réglementaire du RPN
Durée		<ul style="list-style-type: none"> - Fixer la réduction du temps de navigation suite à une expérience sur simulateurs en 2012-2013 - Fixation du programme de l'examen pratique et détermination de la réduction consécutive du temps de navigation en 2012-2013. - Adoption des standards techniques minimum et d'un système de certification des simulateurs en 2013-2014. 	2012-2014
Avantages	pour la profession	Améliore le niveau de sécurité, facilite l'accès à la profession, modernise l'image du métier.	++
	pour l'administration	Améliore le niveau de sécurité. Plus grande fiabilité des examens.	++
	du point de vue institutionnel	Manifester la disposition de la CCNR à travailler de concert avec les autres commissions fluviales, la CE et les autres Etats européens de navigation intérieure, tout en gardant la maîtrise de la décision finale.	++
Coûts	pour la profession	Augmentation éventuelle du coût de l'examen, compensée par une réduction du temps de navigation requis.	
	pour l'administration	Coût de la modification réglementaire. Coût de la conception, de la construction, de l'entretien et d'utilisation du simulateur.	développement économiquement coûteux pour l'Etat
	du point de vue institutionnel	Coût d'un agent chargé de suivre le dossier (travail spécialisé, lourd et difficile ; suivi dans le temps souhaitable).	coût moindre qu'en cas de traitement au niveau national ou européen
Bilan		=> Sujet de première importance pour la sécurité et la modernisation du métier, et qui peut aboutir à moyen terme	

Thème 7		Actualiser le programme d'examen de conducteur : - stabilité du bateau - outils électroniques (RIS, etc...) - conduite respectueuse de l'environnement - conduite de bateaux spécifiques (double coque, porte-conteneurs, gros bateaux à passagers, etc)	Priorité I
Problème à résoudre		Faible prise en compte des évolutions techniques des bateaux et des nouvelles exigences environnementales dans le contrôle des connaissances des conducteurs	
Mandat/Objet COA (11)m 3 CC/CP (11) 13		Mettre à jour le programme de l'examen de conducteur. Alternative : proposer des modules facultatifs de perfectionnement pour une conduite écologique, l'usage des outils électroniques, la stabilité du bateau, la conduite de bateaux sensibles (bateaux citernes à double coque, etc...).	Quelle que soit l'alternative retenue (examen obligatoire ou modules facultatifs) l'investissement sera identique pour le comité STF
Méthode		<ul style="list-style-type: none"> - Consultation des commissions d'examen (novembre 2011). - Consultation des partenaires sociaux et d'EDINNA dans le cadre d'une réunion STF/G et élaboration d'une proposition concrète avalisée par le comité. - Discussion au sein du groupe commun. 	Modification du RPN (Annexe D7)
Durée		1 à 2 ans pour chaque mise à jour.	2012-... échéances de 1 à 2 ans
Avantages	pour la profession	Améliorer les conditions de sécurité et revaloriser le métier.	+
	pour l'administration	Améliorer les conditions de sécurité.	+
	du point de vue institutionnel	Manifester la disposition de la CCNR à travailler de concert avec les autres commissions fluviales, la CE et les autres Etats européens de navigation intérieure, tout en gardant la maîtrise de la décision finale.	+
Coûts	pour la profession	Examen plus difficile. Cet inconvénient peut être atténué en contrôlant les nouvelles matières dans le cadre d'un examen de perfectionnement ou de modules facultatifs	+
	pour l'administration	Coût de la modification réglementaire et coût de la mise en place de nouveaux modules d'examens	-/+
	du point de vue institutionnel	Coût d'un agent chargé de suivre le dossier ; ce coût peut être réduit si le dossier est pris en charge par un expert national.	coût moindre qu'en cas de traitement au niveau européen. Ce sujet peut difficilement être traité au niveau national
Bilan		Positif pour la sécurité, l'image de la profession et le caractère écologique de la navigation intérieure. Sujet de première importance et pouvant aboutir à moyen terme.	

Thème 8	Usage de nouvelles technologies en vue d'améliorer les contrôles (tachygraphe numérique) et assouplissement des règles concernant l'équipage et les temps de navigation		Priorité I
Problème à résoudre	Le manque d'attractivité de la profession trouve sa cause principale dans les conditions de travail difficiles. En particulier, le contrôle du respect du temps de travail et des temps de repos est jugé inefficace. Remplir le livre de bord et les livrets de service constitue pour le conducteur une contrainte administrative qui s'avère de surcroît peu fiable. Les règles relatives à l'équipage minimum et aux temps de navigation mériteraient d'être assouplies en raison de la pénurie de personnel et pour que le transport fluvial reste un mode de transport compétitif.		
Mandat/Objet ECO(08)19 STF (09)m 48 final STF/G (09)m 49 final STF(10)10	<ul style="list-style-type: none"> - Remplacer le livre de bord ou le livret de service par des outils plus modernes, capables d'enregistrer les données de manière plus fiable et moins contraignante. - Fixer un standard technique pour la construction des nouveaux outils. - Examiner dans quelle mesure les nouvelles technologies utilisées sur les navires et les nouveaux modes d'exploitation peuvent entraîner un assouplissement des exigences en matière d'équipage et des temps de navigation et de repos. 		
Méthode	à établir sur la base de l'étude néerlandaise	Modification du RPN	
Durée	A déterminer sur la base de l'étude néerlandaise		
Avantages	pour la profession	Garantit une concurrence loyale. Allège les contraintes administratives pesant sur l'équipage. Modernise l'image du secteur.	+
	pour l'administration	Contrôle plus effectif des règles en vigueur. Réduction des coûts par la numérisation des documents (livret de service et certificat de conduite).	+
	du point de vue institutionnel	Manifester la disposition de la CCNR à travailler de concert et sur un pied d'égalité avec les autres Etats européens de navigation intérieure.	+
Coûts	pour la profession	Coût d'investissement pour installer de nouveaux équipements à bord.	-
	pour l'administration	Coût de la modification réglementaire Coût de la formation des autorités de contrôle	-
	du point de vue institutionnel	Coût d'un agent chargé de suivre le dossier (sujet lourd et complexe nécessitant des compétences spécifiques et un suivi dans le temps)	-
Bilan	<p>Mesure utile pour améliorer les conditions de travail et moderniser l'image du secteur, ainsi que pour la réduction des coûts d'exploitation. Projet à long terme nécessitant la participation de la CE et des autres commissions fluviales.</p> <p>=> Attendre la finalisation de la première étape par le comité RP (2013) et l'étude néerlandaise pour poursuivre les travaux.</p>		

Thème 9		Simplification et restructuration des instructions de service basées sur le Règlement relatif au personnel de navigation sur le Rhin (RPN)	Priorité II (à reporter à la période biennale suivante)
Problème à résoudre		Les instructions de service ne correspondent pas au RPN en termes de structure et le contenu n'est plus suffisamment en adéquation avec les pratiques actuelles.	
Mandat/Objet			
STF/G (10) 42			
Méthode		Consultation des autorités rhénanes compétentes	
Durée		2 ans	
		2014-2015	
Avantages	pour la profession	Meilleure adéquation des instructions de service avec les pratiques actuelles	+
	pour l'administration	Simplification et meilleure adéquation des instructions de service avec les pratiques actuelles	+
	du point de vue institutionnel		+
Coûts	pour la profession	aucun	-
	pour l'administration	Coût pour la modification des instructions de service et l'instruction des autorités chargées de l'application	faible
	du point de vue institutionnel	Coût d'un agent chargé de suivre le dossier	faible
Bilan	Sujet important. Facilite l'application des instructions de service et augmente la fiabilité et le respect, parce qu'elles sont plus en adéquation avec les pratiques actuelles. Une expérience avec le (nouveau) Règlement relatif au personnel de navigation sur le Rhin doit d'abord être acquise.		

Thème 10		Nouvelle patente de sport pour les bateaux de plaisance de moins de 40 mètres	Priorité I
Problème à résoudre		Les exigences pour l'obtention d'un certificat de conduite sont trop élevées pour la conduite de grands bateaux de sport et des bateaux logements.. Pas de patente de sport au-delà de 25 mètres.	
Mandat/Objet STF/G (09) 8		Créer un certificat plus adapté pour la conduite de bateaux de moins de 40 m utilisés à des fins non commerciales.	
Méthode		La discussion peut être conduite dans un cadre purement rhénan, dès lors que les modifications proposées restent conformes à la directive 96/50(CE).	Modification réglementaire du RPN, Chapitre 7
Durée		2 ans	2012-2013
Avantages	pour la profession	Pas d'incidence	+
	pour l'administration	Clarification des catégories de patentes délivrées	+
	du point de vue institutionnel		+
Coûts	pour la profession		pas de coûts
	pour l'administration	Coût de la modification réglementaire.	coût moindre qu'en cas de traitement au niveau national ou européen
	du point de vue institutionnel	Coût d'un agent chargé de suivre le dossier (sujet peu difficile)	coût relativement faible et moindre qu'en cas de traitement au niveau national ou européen
Bilan	Mesure utile pour : - faciliter l'accès à la conduite des grands bateaux à usage non professionnel - clarification de la réglementation rhénane (en uniformisant les catégories de patentes rhénanes) => Sujet important, facile à traiter, et pouvant être résolu à court terme.		

II - Méthode de travail

Depuis 2007, les programmes de travail contiennent trois catégories de tâches :

- *première catégorie de tâches* : les tâches habituelles du groupe de travail
- *deuxième catégorie de tâches* : reconnaissance mutuelle
- *troisième catégorie de tâches* : évolution des règles

Les tâches habituelles du groupe de travail sont désormais des tâches résiduelles. La plupart des travaux supposent un travail commun avec l'ensemble des Etats dont les certificats ont été reconnus. Pour ce faire, la structure du groupe STF/G ne convient pas.

A. Création d'un groupe de travail commun

Les arrangements administratifs signés à l'appui des décisions de reconnaissance mutuelle prévoient la tenue de réunions communes avec les experts des Etats dont les titres ont été reconnus. Les arrangements prévoient en outre que ces réunions pourront être ouvertes aux Etats et organisations ayant le statut d'observateur. Ces réunions paraissent être un cadre adapté pour poursuivre les travaux de reconnaissance et faire évoluer les règles. Elles pourraient être le précurseur d'une groupe de travail commun Commissions fluviales-CE, qui pourrait ensuite être avalisé par un texte réglementaire européen.

La CEE/ONU a elle aussi constaté la nécessité d'établir un mécanisme de coopération régulière avec l'ensemble des commissions fluviales et leurs Etats membres pour faire évoluer de concert les règles relatives aux qualifications. Elle a annoncé qu'une première proposition de mécanisme de coopération serait préparée par la CEE/ONU et les commissions fluviales, et le groupe SC.3/WP.3 a décidé de dédier sa quarantième session de février 2012 à la question¹.

La création d'un groupe de travail commun apparaît dès lors non seulement comme une étape nécessaire à la promotion de la navigation intérieure, mais aussi comme une évolution utile de la structure institutionnelle et des méthodes de travail.

Si la CCNR n'émet pas rapidement des propositions concrètes manifestant sa volonté politique de s'investir en la matière, il est probable que les autres instances internationales concernées soumettront prochainement des propositions alternatives.

Lors du comité préparatoire de Bruxelles², les délégations ont souhaité que la CCNR conserve la maîtrise du sujet. La proposition de la présidence néerlandaise pour la création d'un groupe de travail commun constitue une réponse concrète à la position exprimée par le comité préparatoire.

Adoption des règles de fonctionnement du groupe

La délégation néerlandaise propose qu'un accord fixant les grandes lignes du fonctionnement de ce groupe soit signé durant sa présidence. La composition du groupe, la fréquence des réunions, les tâches du Secrétariat, etc...y seraient précisées.

Un premier projet, élaboré par la présidence néerlandaise en collaboration avec le Secrétariat, serait soumis au comité STF, puis au comité PRE pour approbation. Une fois avalisé par les organes de la CCNR, il serait transmis aux autres Etats et organisations appelés à participer aux travaux de ce groupe et ferait l'objet du premier point de l'ordre du jour d'une première réunion commune.

¹ ECE/TRANS7SC.3/2011/5, point 26, page 5.

² PRE(11)m22, point 4.a), p. 3.

Financement et gestion communes

Des moyens complémentaires devront être trouvés pour faire fonctionner ce nouveau groupe.

Plusieurs pistes pourraient être proposées :

- une participation financière de la CE (Naiades), des autres commissions fluviales, de la CEE/ONU et/ou des Etats non membres participants pour le fonctionnement du groupe, en particulier les Etats signataires des arrangements administratifs de reconnaissance mutuelle. Ces fonds complémentaires devraient permettre l'embauche d'un agent international supplémentaire au sein du Secrétariat, qui serait chargé spécifiquement de ces questions ; cet agent pourrait être un ressortissant d'un des 7 Etats signataires des arrangements administratifs ;
- une prise en charge à tour de rôle, par les différentes institutions internationales, des frais d'organisation des réunions, qui se dérouleraient alternativement à Budapest, Strasbourg, Genève, Bruxelles ou Trèves ;
- un travail préalable de préparation au niveau des Secrétariats, par exemple dans le cadre du groupe commun Platina, Edinna, CCNR, CD, partenaires sociaux.

L'enjeu majeur pour la réussite de ce processus sera de garantir la participation active des Etats non rhénans, sur un pied d'égalité avec les Etats rhénans. Une implication financière et logistique pourra y aider et marquer une rupture avec le statut traditionnel d'observateur.

Par cette nouvelle structure, la CCNR garderait un rôle de moteur pour la promotion de la navigation intérieure, rôle indispensable qu'aucune autre instance n'est actuellement en mesure de tenir. Elle manifesterait en même temps sa volonté d'agir de concert et sur un pied d'égalité avec les autres Etats de navigation intérieure et se montrerait ouverte à une évolution institutionnelle tournée vers l'Europe.

B. Réduction de la charge de travail pour le groupe STF/G

Parallèlement, la CCNR devra tirer les conséquences de cette nouvelle organisation sur ses propres structures. La périodicité des réunions du groupe STF/G pourrait être réduite et le rôle du groupe s'orienter progressivement vers un rôle de préparation des réunions communes, visant à dégager des positions communes à présenter, au nom de la CCNR, lors des réunions communes.

La transition pourra être progressive. L'activité du groupe STF/G (autrement dit, en cercle purement rhéan) dépendra en effet de l'intérêt et du dynamisme manifestés par les Etats tiers au sein du groupe commun. Dans un premier temps, il conviendra que le groupe STF/G assume un rôle d'impulsion pour accompagner la transition. C'est pourquoi la fréquence de ses réunions devrait être maintenue en 2012, afin qu'il puisse conduire les travaux préparatoires et dégager des propositions concrètes qui serviront de base pour la discussion au sein du groupe commun. Les premiers sujets retenus devraient être des sujets pour lesquels un traitement au niveau européen (c'est-à-dire dans le cadre du groupe commun) serait souhaitable, mais qui pourront être finalisés dans un cadre purement rhéan en cas de blocage au niveau européen (positions trop divergentes ou manque de dynamisme au sein du groupe commun).

Conclusion

Aucune des mesures devant servir à régler les problèmes d'effectifs ne peut être terminée dans les deux ans. Toutes les tâches déjà entreprises ou planifiées demandent plus de temps.

Il faut également tenir compte de l'ampleur de la tâche. Les sujets évoqués ne peuvent pas tous être traités en même temps. Un ordre de priorité doit donc être fixé et il faudra décider des sujets qui devront être traités dans les deux années à venir. Pour les sujets où des pays tiers sont impliqués, la priorité devra être fixée en accord avec ces pays.

Pour la période biennale 2012-2013, la délégation néerlandaise propose d'orienter sa présidence comme suit :

Année 2012

- a) Le groupe de travail STF/G se réunit à la fréquence habituelle et concentre ses travaux sur les thèmes suivants :
- Travaux préparatoires pour la reconnaissance de la qualification de matelot acquise par voie de formation ou d'examen (thème 4, priorité 1)
 - Élaboration d'un programme pour la réduction du temps de navigation requis et (à terme) passage de l'examen pratique avec un simulateur (thème 6, priorité 1)
 - Actualisation du programme d'examen de conducteur (stabilité, conduite écologique, outils électroniques, conduite de bateaux spécifiques) (thème 7, priorité 1)
 - Certificat de conduite allégé pour la conduite de bateaux de marchandises de moins de 40 m (thème 5, priorité 2)
 - Démarrage prudent de l'étude des possibilités d'utilisation de nouvelles technologies afin d'améliorer les contrôles (tachygraphe numérique) et d'assouplissement des règles relatives à un équipage minimum et aux temps de navigation (thème 8, priorité 1)
 - Etat des lieux et rapprochement éventuel des modalités d'examen des connaissances de secteur (thème 2, priorité 2)
 - Langue : assurer que les conducteurs naviguant sur le Rhin puissent communiquer de manière suffisante entre eux et avec les services à terre dans la langue de l'Etat dans lequel ils font route, en langue allemande ou le cas échéant en langue anglaise ainsi qu'en utilisant le Riverspeak Réfléchir à l'adoption – à plus long terme -d'une langue commune pour la navigation intérieure en Europe (thème 1, priorité 2)
 - Nouvelle patente de sport pour la navigation de plaisance pour les bateaux de moins de 40 mètres (thème 10, priorité I).
- b) Le comité pose les bases pour la création d'un groupe de travail commun :
- Adoption des règles de fonctionnement d'un groupe de travail commun au sein du comité STF puis du comité préparatoire
 - Convocation de la première réunion du groupe de travail commun (par exemple, réunion d'une demi-journée en marge de la table ronde sur le simulateur).
- c) Le comité, éventuellement en collaboration avec Platina, organise une table ronde sur le passage d'un examen pratique sur simulateur pour les conducteurs.

Année 2013

- a) Le groupe de travail STF/G se réunit à une fréquence moindre et concentre ses travaux sur les thèmes suivants :
- Fixation du programme de l'examen pratique sur simulateur pour l'obtention de la qualification de conducteur et de la réduction consécutive du temps de navigation requis
 - Adoption des modifications réglementaires relatives à
 - la création d'un certificat de conduite allégé pour la conduite de bateaux de marchandises de moins de 40 m
 - Qualification matelot : la reconnaissance mutuelle de certains examens et formations de matelot
 - L'actualisation du programme d'examen pour les conducteurs
 - connaissances suffisantes en allemand ou éventuellement en anglais (modification RPN) des personnes naviguant sur le Rhin
 - Nouvelle patente de sport pour la navigation de plaisance pour les bateaux de moins de 40 mètres

- b) Le groupe de travail commun se réunit deux fois et concentre ses travaux sur tout ou partie des thèmes suivants :
- Qualification matelot : reconnaissance mutuelle de certains examens et formations de matelot
 - Modalités d'examen concernant les connaissances des parties du fleuve
 - Uniformisation des modes d'attestation de l'aptitude physique et psychique
 - Actualisation du programme d'examen des conducteurs
 - Utilisation de nouvelles technologies en vue d'améliorer les contrôles (tachygraphe numérique) et assouplissement des règles relatives au minimum d'équipage et aux temps de navigation.

VI – Comité du règlement de visite

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITE RV :

Sécurité technique des bateaux, construction et équipement des bâtiments

Règlements concernés

Annexes à la directive 2006/87/CE établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure ;

Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) ;

Instructions de service pour les autorités compétentes et commissions de visite

Principales tâches du Comité du règlement de visite pour les années 2012/2013

poursuite de l'amélioration des caractéristiques environnementales des bateaux de la navigation intérieure ;

Harmonisation à l'échelle communautaire de dispositions nationales ;

Modernisation et simplification des prescriptions techniques ;

Analyse et mise en œuvre d'enseignements pratiques

N°	Tâches	Prescription	Analyse de problème	Traitement	Priorité
1.	Facilitation de l'application des prescriptions				
1.1	Simplification de la procédure pour la délivrance de recommandations, y compris en cas d'éventuelle expiration de la clause de sauvegarde	RVBR Articles 2.19, 24.04	RV (11) 45 = RV/G (11) 66 = JWG (11) 72	RV/G	II
1.2	Uniformisation des documents techniques à bord	Annexe II / RVBR Article 2.02	RV (11) 55 = RV/G (11) 71 = JWG (11) 77	JWG	II
1.3	Modernisation des exigences relatives à la stabilité	Annexe II / RVBR Articles 3.02, chiffre / paragr. 3, 15.03, 15bis.03, 17.06, 17.07, 17.08, Chapitre 22 / Articles 22bis.04, 22ter.06	RV (11) 53 = RV/G (11) 76 = JWG (11) 81 RV (11) 61 = RV/G (11) 88 = JWG (11) 91	JWG	I
1.4	Précision des exigences relatives à la solidité	Annexe II / RVBR Article 3.02	RV (11) 61 = RV/G (11) 88 = JWG (11) 91	JWG	II
1.5	Différenciation de la vitesse minimum de convois poussés ¹	Annexe II article 5.06	RV (11) 53 = RV/G (11) 76 = JWG (11) 81	JWG	II
1.6	Révision des prescriptions transitoires	Annexe II / RVBR Chapitre 24	RV (11) 47 = RV/G (11) 79 RV (11) 45 = RV/G (11) 66 = JWG (11) 72	RV/G	I

¹ Ces tâches sont inscrites ici à titre d'information, étant donné qu'elles ne concernent que la directive 2006/87/CE.

N°	Tâches	Prescription	Analyse de problème	Traitement	Priorité
1.7	Révision du modèle de certificat de visite / certificat de navigation et adaptation de l'instruction de service relative à la délivrance	Annexe V / RVBR Annexe B, instruction de service n° 11	RV (11) 48 = RV/G (11) 80 = JWG (11) 84	JWG-RV/G	I
1.8	Préparation de la réunion commune des commissions de visite			JWG-RV/G	II
2.	Harmonisation des prescriptions				
2.1	Modernisations des exigences relatives à la vue directe	(Annexe II) RVBR article 7.02	RV (11) 46 = RV/G (11) 78 = RP (11) 21 = RP/G (11) 43	RV/G	I
			RV (11) 61 = RV/G (11) 88 = JWG (11) 91		
2.2	Adaptation des prescriptions relatives aux feux de signalisation, installations radar et indicateurs de vitesse de rotation à l'annexe IX de la directive 2006/87/CE	RVBR Article 7.05, Annexe M	RV (11) 54 = RV/G (11) 77 = JWG (11) 82	RV/G	II
2.3	Harmonisation des prescriptions pour les zones 1, 2 et 4 et ajout de compléments ¹	Annexe II Chapitre 19ter, Annexe III et IV	RV (11) 45 = RV/G (11) 66 = JWG (11) 72	JWG	I
			RV (11) 54 = RV/G (11) 77 = JWG (11) 82		
			RV (11) 61 = RV/G (11) 88 = JWG (11) 91		
3.	Protection des équipages, de l'environnement et du climat				
3.1	Complément aux exigences applicables aux dispositifs de prévention du surremplissage de citernes journalières	Annexe II / RVBR Article 8.05	RV (11) 53 = RV/G (11) 76 = JWG (11) 81	JWG	II
3.2	Abaissement des valeurs limites pour les émissions sonores	Annexe II / RVBR Articles 8.10, 11.09	RV (11) 54 = RV/G (11) 77 = JWG (11) 82	RV/G	I
3.3	Adaptation permanente des prescriptions relatives aux émissions, prise en compte des systèmes de post-traitement des gaz d'échappement	RVBR Chapitre 8bis, Annexe J, Instruction de service n° 16	RV (11) 62 = RV/G (11) 89 = JWG (11) 92	RV/G	I
		Annexe II Chapitre 8bis	RV (11) 54 = RV/G (11) 77 = JWG (11) 82	JWG	

¹ Ces tâches sont inscrites ici à titre d'information, étant donné qu'elles ne concernent que la directive 2006/87/CE.

N°	Tâches	Prescription	Analyse de problème	Traitement	Priorité
3.4	Atelier consacré aux exigences applicables aux "Logements"	Annexe II / RVBR, Chapitre 12	RV (11) 54 = RV/G (11) 77 = JWG (11) 82	RV	II
3.5	Travaux portant sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure ¹			RV/G	I
4.	Prise en compte de nouveaux développements				
4.1	Révision du chapitre 9 "Installations électriques"	Annexe II / RVBR Chapitre 9	RV (11) 54 = RV/G (11) 77 = JWG (11) 82	JWG	I
4.2	Ajout de prescriptions relatives aux installations de diffusion de brouillard d'eau sous pression	Annexe II / RVBR Article 10.03ter	RV (11) 45 = RV/G (11) 66 = JWG (11) 72 RV (11) 69 = RV/G (11) 85 = JWG (11) 89	JWG-RV/G	I
4.3	Modernisation des exigences applicables aux treuils et dispositifs d'accouplement	Annexe II / RVBR Articles 11.11, 16.01	RV (11) 69 = RV/G (11) 85 = JWG (11) 89	JWG	I
4.4	Ajout à la directive de prescriptions spéciales applicables aux bateaux traditionnels ²	Annexe II Chapitre 19	RV (11) 54 = RV/G (11) 77 = JWG (11) 82 RV (11) 61 = RV/G (11) 88 = JWG (11) 91	JWG	
4.5	Ajout de prescriptions concernant l'autorisation d'utiliser du GNL en tant que carburant	Annexe II / RVBR Chapitre 8, 8bis	RV (11) 72 = RV/G (11) 92 = MD (11) 23 = JWG (11) 97	RV/G	I
4.6	Adaptation de prescriptions concernant les appareils d'information et de navigation ³	Annexe II / RVBR		RV/G	I

¹ Les travaux résultant du rapport "Possibilités de réduire la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre en navigation intérieure" seront détaillées au printemps 2012.

² Ces tâches sont inscrites ici à titre d'information, étant donné qu'elles ne concernent que la directive 2006/87/CE.

³ Ces travaux qui résultent de la stratégie SIF seront vérifiés au printemps 2012.

VII – Comité des matières dangereuses

MISSIONS PRINCIPALES du COMITE MD^{*)} :

- Veiller au maintien et le cas échéant à l'amélioration de la sécurité du transport de matières dangereuses sur le Rhin.
- Préparer les propositions communes destinées au Comité de Sécurité et au Comité d'Administration de l'ADN.

Règlement concerné

ADN

N°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquence pour le Règlement	Priorité

*) Aucune activité concrète n'est prévue actuellement

PROTOCOLE 7

Présidence et vice-présidence des comités pour la période 2012-2013

Résolution

La Commission Centrale

approuve le tableau ci-annexé relatif à la présidence et la vice-présidence des organes de la Commission Centrale pour la période 2012-2013.

Présidence des Comités pour la période 2012-2013

PERIODE	ORGANES									CDNI
	PRE	BUD	ECO	DF	RP	RV	MD	STF	TP	CPC
Présidence 2012/2013	FR	FR	CH	CH	DE	BE	DE	NL	FR	NL

Vice-Présidence des Comités pour la période 2012-2013

PERIODE	ORGANES									CDNI
	PRE	BUD	ECO	DF	RP	RV	MD	STF	TP	CPC
Vice-Présidence 2012/2013	NL	NL	NL	BE	CH	FR	CH	DE	DE	CH

PROTOCOLE 8

Sécurité et fiabilité de la voie d'eau rhénane

Résolution

La Commission Centrale,

vu la résolution 2011-I-5,

prend acte du rapport sur la sécurité et la fiabilité de la voie d'eau rhénane établi par son secrétariat (annexe) et remercie le secrétariat pour ce travail,

constate que les programmes de travail établis par ses comités pour la période 2012-2013 prennent en compte de manière satisfaisante la préoccupation de renforcer la sécurité et la fiabilité de la voie d'eau rhénane,

prend note des propositions de modification du Règlement ADN élaborées par l'Allemagne,

charge le Secrétariat de soumettre au Comité préparatoire à l'occasion des sessions plénières de printemps de 2012 et 2013 les résultats des études et les propositions qui en résultent pour la mise en œuvre.

Annexe

Rapport intérimaire sur la sécurité et la fiabilité de la voie d'eau

I) Introduction

Par la résolution 2011-I-5, la CCNR a demandé à son secrétariat de lui soumettre un rapport intérimaire :

- sur les résultats des discussions relatives à la sécurité et à la fiabilité de la voie d'eau rhénane ;
- présentant des propositions concernant les suites à donner aux questions soulevées.

Si cette résolution fait suite à l'accident du « Waldhof », le présent rapport n'entend cependant pas entrer dans le détail des causes, probablement diverses, qui ont entraîné cet accident. Pour la CCNR, il s'agit avant tout de développer des réflexions générales qui permettront d'éviter à l'avenir ce type d'événement et d'en réduire les conséquences négatives. A cette fin, le présent document vise dans un premier temps à réaliser un tour d'horizon de l'ensemble des questions soulevées.

1) **Résumé des principales conclusions**

Les questions posées à cette occasion dans les milieux du transport ont été les suivantes : y-a-t-il un problème de sécurité et de fiabilité de la voie d'eau ? Que faut-il faire en tout cas pour que la sécurité et la fiabilité soient encore renforcées ?

En réponse à ces questions générales, il est possible de faire les observations générales suivantes :

- Les accidents sérieux sur la voie d'eau sont rares. En l'espace de 50 ans, seule une demi-douzaine d'événements a entraîné sur le Rhin une interruption de la circulation supérieure à 48 heures.
- Toutefois il est possible de percevoir une évolution dans le contexte général de l'exercice de la navigation intérieure qui incite à la vigilance : ce mode de transport est caractérisé par une complexité accrue, avec le recours à des moyens technologiques de plus en plus sophistiqués, dans un contexte de concurrence et de recherche de rentabilité renforcés. Il existe des difficultés croissantes de trouver du personnel qualifié. Les chargements sont plus complexes. Tous ces éléments ne sont pas eux-mêmes des sources nécessaires de réduction de la sécurité mais appellent une attention renouvelée sur ce point.
- Les experts considèrent qu'il n'y a pas de problèmes majeurs au niveau des prescriptions techniques, de sécurité concernant l'aménagement des bateaux eux-mêmes. Cette question est suivie en permanence par le groupe de travail commun CCNR-UE (JWG) et des améliorations sont apportées régulièrement. Il convient cependant de maintenir de bonnes conditions de fonctionnement à ce groupe de travail : il faut éviter que celui-ci perde de son efficacité en raison des réductions générales des moyens humains et financiers.
- Tout le monde s'accorde qu'un effort supplémentaire doit être fait au niveau de la formation du personnel en particulier en ce qui concerne la maîtrise de la stabilité des bateaux. Les investigations menées montrent que compte tenu de la complexité accrue de certains types de bateaux (porte-conteneurs, double-coques, etc.), les conditions de calcul et de contrôle de la stabilité ne sont pas toujours satisfaisantes. Cette question ne paraît pas soulever de problèmes pour les transports traditionnels mais concerne des produits et des bateaux spécifiques.

- Au-delà des mesures préventives, destinées à éviter l'accident, les mesures curatives doivent être améliorées : le traitement de l'accident après qu'il soit survenu. Il est nécessaire de renforcer les mesures garantissant le maintien ou le rétablissement le plus rapidement possible de la navigation et donc de développer des instruments de gestion des situations de crise.

2) Etudes et discussions en cours

A la suite de l'accident du bateau-citerne "Waldhof", plusieurs initiatives ont été prises pour examiner les questions de la sécurité et de la fiabilité de la voie d'eau :

- La Commission Centrale a invité les secteurs professionnels à discuter ces questions dans le cadre de sa conférence consultative. Celle-ci s'est réunie les 9 mai et 4 octobre pour en débattre.
- L'Allemagne a convié à des réunions de travail sur la stabilité de bateaux-citernes de navigation intérieure afin d'examiner les améliorations possibles du règlement annexé à l'ADN. Le groupe s'est réuni plusieurs fois (27 et 28 avril, 30 juin et 1^{er} juillet, 4 et 5 octobre 2011). Dans ce cadre, l'Allemagne a élaboré des propositions qui seront soumises au comité de sécurité de l'accord ADN (Doc. CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/14 = ADN/WP.15/AC.2/2012/14).
- L'IVR a organisé un atelier en juin 2011 sur le thème du blocage des voies de navigation intérieure par des accidents et sur les conséquences économiques. Un compte rendu a été diffusé (**voir appendice 1**).
- Le Parlement européen a organisé une audition du secrétariat de la CCNR le 31 août sur les questions soulevées par l'accident du bateau-citerne "Waldhof".

Différents organes compétents de CCNR avaient déjà entamé de nombreux travaux concernant la stabilité des bateaux de navigation intérieure avant que ne survienne cette avarie..

3) Incidence sur les travaux des comités de la CCNR

L'**appendice 5** comporte une série de tâches susceptibles d'être entreprises en vue de renforcer la sécurité et la fiabilité de la voie d'eau ainsi que pour réduire les risques d'accidents graves.

En vue de tenir compte de l'objectif du renforcement de la sécurité et de la fiabilité de la voie d'eau, les programmes de travail de la CCNR pour la période 2012-2013 ont été établis au regard des informations recueillies et des études déjà réalisées.

II) La maîtrise de la stabilité des bateaux

Cette question est traitée actuellement dans les différents règlements relatifs à la navigation intérieure, par exemple dans le règlement de police, mais plus particulièrement dans le règlement de visite.

Dans certains cas, il existe des prescriptions précises (notamment en ce qui concerne les bateaux porte-conteneurs). Mais souvent l'obligation de disposer d'une maîtrise et d'un contrôle de la stabilité est formulée de manière générale et peu contrôlable. Une clarification de ces prescriptions paraît dès lors souhaitable.

Les questions qui se posent à cet égard sont les suivantes :

1) Quels sont les supports réglementaires les plus appropriés pour améliorer les prescriptions ?

Il peut être souhaitable de développer des prescriptions spécifiques aux bateaux transportant des marchandises dangereuses. Mais la question de la stabilité concerne tous les bateaux, ce qui peut inciter à compléter des règlements de caractère général (règlement de police) ou d'autres règlements (règlement de visite, règlement relatif au personnel de la navigation). Il serait d'ailleurs préoccupant qu'une distance grandissante s'établisse entre le règlement annexé à l'ADN et la réglementation générale concernant la sécurité de la navigation intérieure. Cela risque de réduire la cohérence globale de la réglementation et de provoquer des doubles emplois.

Pour des raisons de temps, il pourrait sembler souhaitable d'amender le règlement annexé à l'ADN. Dans le cadre d'une optimisation ultérieure des prescriptions relatives à la stabilité, il conviendrait d'y incorporer aussi les prescriptions applicables aux bateaux-citernes. Ceci permettrait ensuite de supprimer les prescriptions redondantes figurant dans le règlement annexé à l'ADN afin de les rendre plus concises.

2) Comment renforcer la compétence technique du personnel ?

Une amélioration des prescriptions réglementaires risque de rester sans efficacité si elle n'est pas complétée par des mesures destinées à garantir que le personnel concerné dispose effectivement des compétences techniques appropriées. Cette observation conduit à s'interroger sur le caractère satisfaisant des modalités concernant la formation et sur les qualifications du personnel.

Cette question relève principalement pour le Rhin du règlement relatif au personnel de la navigation. L'annexe D7 de ce règlement prévoit un contrôle des connaissances du candidat à l'obtention de la patente du Rhin en ce qui concerne ses connaissances en matière «de flottabilité et de stabilité et leur application pratique». Le Comité STF pourra examiner la question du caractère suffisamment précis de cette exigence.

S'agissant du transport de matières dangereuses, et dans le cadre du groupe de travail susmentionné, il est proposé de compléter le règlement annexé à l'ADN en ce qui concerne la formation des experts ADN pour préciser que les cours que ces experts sont tenus de suivre doivent également porter sur la stabilité du bateau et sur l'utilisation des logiciels de vérification du chargement. En outre, il est proposé que les conducteurs qui transportent des marchandises dangereuses en tant que conducteurs principalement responsables doivent également suivre une formation pour être « expert » tel que défini dans le règlement annexé à l'ADN.

La question peut se poser si, à l'instar de ce qui est prévu pour les bateaux transportant des matières dangereuses, il ne serait pas souhaitable d'exiger des conducteurs de bateaux un complément de formation pour la conduite de bateaux techniquement complexes. Cette formation ferait l'objet d'une attestation spécifique.

Enfin, dans le cas des bateaux transportant des marchandises dangereuses comme pour tous les bateaux, il convient de vérifier que :

- les modalités de formation,
- les modalités de contrôle des formations,

sont adaptées à garantir l'effectivité des règles exigeant une connaissance et une maîtrise des questions de stabilité des bateaux.

3) Comment favoriser la maîtrise des questions de stabilité par la disposition d'outils de calcul ?

En raison de la complexité de certains bateaux, il semble acquis qu'en sus d'une formation appropriée, le conducteur de bateaux doit disposer d'outils adéquats pour calculer la stabilité. Des logiciels existent déjà à cette fin. Leur caractère suffisant et leur utilisation effective doivent être mieux assurés. Cette préoccupation ne peut être limitée aux bateaux transportant des marchandises dangereuses. Les conditions garantissant la disposition effective de tels instruments et la capacité de leur utilisation par le conducteur de bateaux doivent être clarifiées.

L'évaluation de la fiabilité des logiciels de calcul de stabilité utilisés se pose également. Une procédure de certification de ces logiciels pourrait être envisagée. Le rôle des sociétés de classification dans le contrôle de la qualité de ces instruments serait à préciser.

Par ailleurs, sur la base des discussions menées au cours des réunions de travail organisées par l'Allemagne, il a été proposé de compléter les prescriptions relatives au certificat d'agrément afin de préciser le règlement annexé à l'ADN. La liste des marchandises dangereuses admises au transport par le bateau citerne concerné (dite "liste des matières") devrait à l'avenir préciser pour des marchandises dangereuses les critères particuliers de stabilité à prendre en considération.

Il a également été proposé d'améliorer les équipements permettant de connaître avec précision le niveau des eaux de ballast au moyen d'indicateurs de niveau.

4) Comment améliorer le cadre institutionnel pour assurer un suivi approprié ?

Le contrôle par les autorités du respect de ces prescriptions, de la disposition du matériel approprié et d'une mise en œuvre effective de ces connaissances et techniques doit être garanti.

Pour autant que des prescriptions sont modifiées, il faut s'interroger sur les délais et les modalités pratiques nécessaires pour que le personnel acquière les connaissances supplémentaires exigées et que les outils nécessaires (logiciels de calcul du chargement et de la stabilité) soient disponibles pour les bateaux concernés.

Actuellement divers organes de travail se préoccupent des questions relatives à la stabilité (**voir appendice 2**). A priori, il peut paraître approprié de confier ces différentes questions aux diverses instances spécialisées concernées (comité de sécurité ADN, différents comités techniques CCNR).

Toutefois, cette seule démarche peut aboutir à un manque de cohérence et à des doublons des travaux. Une structure de travail ad hoc assurant un examen transversal de toutes les questions liées à la stabilité des bateaux pourrait être utile.

Sans préjudice des propositions à soumettre au comité de sécurité de l'Accord ADN, la CCNR peut être considérée comme l'organisation la mieux outillée pour avoir une vision d'ensemble et une fonction coordinatrice de la problématique de la stabilité, d'autant que celle-ci ne doit pas être isolée des questions juridiques et du domaine des opérations de sauvetage traitées ci-après.

III) Questions juridiques

Le cadre juridique pour les questions de stabilité peut avoir une influence importante.

1) **Les responsabilités respectives du conducteur, de l'armateur et du chargeur**

L'obligation mentionnée à l'article 1.07 du règlement de police, selon lequel « le chargement ne doit pas compromettre la stabilité du bâtiment ni la résistance de la coque » pèse directement sur le conducteur du bateau, lequel doit personnellement veiller à la sécurité du transport.

Toutefois, le transport met en jeu une chaîne complexe d'acteurs parmi lesquels le conducteur peut constituer un maillon fragile s'il est un salarié soumis aux injonctions de son employeur et s'il peut être appelé à intervenir sur des bateaux divers dont il ne connaît pas nécessairement toutes les caractéristiques.

Sans remettre en cause le principe selon lequel le conducteur doit personnellement répondre des conditions de chargement et de stabilité de son bateau, il convient de veiller à ce que cette responsabilité ne soit pas exclusive.

Le propriétaire de bateau (transporteur/armateur) doit être regardé comme responsable de ce que le bateau qu'il met à disposition pour un transport soit adapté à la cargaison notamment en ce qui concerne la qualité de la marchandise concernée. Il doit veiller aussi à ce que le bateau soit équipé des outils techniques nécessaires (logiciel de calcul de la stabilité). Il doit veiller à ce que le conducteur du bateau soit effectivement en mesure d'exercer ses propres responsabilités et veiller à ce que celui-ci ait reçu la formation adéquate au regard des caractéristiques du bateau pour charger celui-ci dans le respect des règles de sécurité.

Il peut être rappelé que certains Etats ont institué une présomption de responsabilité de l'employeur notamment dans le domaine routier en cas de surcharge du véhicule. Une telle règle pourrait être reprise en navigation intérieure. C'est en effet, l'armateur qui conclut le contrat de transport, désigne le bateau dans lequel la marchandise est transportée et désigne le conducteur du bateau. Reconnaître une obligation vis-à-vis de l'armateur de vérifier que le bateau est en mesure de transporter la marchandise convenue permettrait de retenir sa responsabilité, même si, par ailleurs, le conducteur s'est rendu responsable d'une faute nautique.

En principe, le chargeur n'a pas de responsabilité en ce qui concerne la sécurité des opérations de transport. Cependant, le chargeur peut se voir reconnaître une responsabilité propre s'il n'a pas pris les précautions suffisantes avant de confier une marchandise dangereuse à un transporteur. Cette règle a été mise en œuvre pour les cas dramatiques de pollution dans le domaine maritime. Aujourd'hui déjà les chargeurs exercent un contrôle des garanties de sécurité offertes par un transporteur dans le cadre du système EBIS et reconnaissent ainsi implicitement qu'ils ne sauraient confier une matière dangereuse à un transporteur sans prendre certaines garanties. Le système EBIS pourrait inclure un contrôle des mesures prises en matière de stabilité.

On peut considérer que, pour garantir un transport sûr, l'ensemble des acteurs doivent exercer de manière combinée toutes leur responsabilité afin que soit assuré un système de contrôles successifs.

En ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses, le chapitre 1.4 du règlement annexé à l'ADN précise déjà les « obligations de sécurité des intervenants », ce qui aboutit à une précision des responsabilités desdits intervenants (expéditeur, transporteur, destinataire, chargeur, emballer, remplisseur).

Mais plutôt qu'une modification des textes juridiques, il paraît possible de clarifier les responsabilités des différents acteurs de la chaîne logistique par un code de bonne conduite, comme cela a déjà été fait pour les opérations entre les bateaux-citernes de la navigation intérieure et les terminaux pour les produits chimiques et pétroliers (code ISGINTT).

2) Assurances : la question de l'obligation d'assurance

La survenance d'accidents importants soulève la question du régime des assurances.

La navigation intérieure est l'un des rares modes de transport pour lequel aucune obligation d'assurance n'est posée au niveau international.

Certains Etats (par exemple la République tchèque) posent une obligation d'assurance mais celle-ci n'est pas toujours à la hauteur des risques réellement encourus. Son intérêt est alors relativement faible.

La plupart des entreprises de navigation intérieure exerçant dans le bassin rhénan sont toutefois assurées. Il reste que le maintien de cette situation juridique soulève des questions :

- la combinaison sur les mêmes voies de navigation intérieure de transports faisant l'objet d'une assurance et de transports dépourvus d'assurance peut créer une distorsion de concurrence ;
- en l'absence d'assurance, les conséquences d'un accident peuvent être aggravées si l'entreprise responsable n'est pas en mesure d'indemniser les victimes ni de payer les travaux de renflouage ou de rétablissement du trafic.

L'introduction d'une obligation d'assurance soulève cependant une pluralité de questions.

- Quel serait l'instrument juridique pour introduire une telle obligation. Cette obligation pourrait-elle être instituée par la CCNR pour les bateaux circulant sur le Rhin ? Devrait-on envisager une réglementation européenne ?
- L'obligation d'assurance devrait probablement comporter une limite de couverture qui pourrait varier selon les types de dommages. Ces limites seraient à déterminer.
- Il conviendrait aussi de préciser quels seraient les dommages qui feraient l'objet d'une obligation de couverture par une assurance.

L'on peut distinguer trois catégories de dommages couverts par les assurances :

- les dommages causés au bateau de l'assuré (assurance tout risque/ Kaskoversicherung) ;
- les dommages causés aux tiers (responsabilité civile/Haftpflichtversicherung) ;
- les dommages causés aux contractants (cargaison, passagers).

Les polices d'assurance varient d'un pays à l'autre. Dans certains pays, elles ne couvrent qu'une des catégories d'assurance distinguées ci-dessus. Dans d'autres pays, elles couvrent plusieurs catégories d'assurance (le cas en France par exemple).

Des assurances spécifiques peuvent aussi être souscrites pour certains dommages spécifiques : assurance pour perte d'exploitation, assurance spécifique au transport de marchandises dangereuses, etc.

Les réflexions sur l'opportunité d'instaurer une assurance obligatoire devraient donc examiner le type et les montants des dommages que cette assurance devrait couvrir.

Compte tenu de la complexité des questions posées, la question de l'introduction d'une obligation d'assurance ne paraît pas devoir être abordée à court terme.

3) Le cadre juridique des opérations de renflouement

Certaines personnes ont évoqué le risque que le mécanisme des assurances retarde les opérations de renflouement.

La procédure pour le renflouement ou l'enlèvement du bateau semble suivre les étapes suivantes dans l'ensemble des Etats : l'administration compétente émet une injonction de renflouement du bateau ou d'enlèvement de la voie navigable de l'épave à l'égard du propriétaire du bateau, à moins que celui-ci ait choisi d'abandonner l'épave. Dans ce dernier cas, le dégagement incombe aux autorités publiques compétentes pour la gestion de la voie navigable. L'injonction est assortie d'un délai d'exécution, durant lequel l'assureur du propriétaire procède à une expertise puis à un appel d'offre auprès de sociétés de renflouement. Si plusieurs assureurs assurent le bateau, un litige peut survenir pour désigner l'assureur qui prendra en charge le paiement de l'expertise et de la société de renflouement. Cette étape peut ainsi retarder d'autant l'opération de renflouement ou de dégagement du chenal de navigation. De plus, la couverture d'assurance ne suffit pas toujours à payer la société de renflouement. Dans ce cas, la société de renflouement hésitera à accepter le contrat. Si, au terme de cette étape, il y a défaillance du propriétaire, l'administration compétente doit prendre en charge le paiement de l'opération de renflouement.

Les caractéristiques de cette procédure peuvent dans certains cas aboutir à un retard dans les opérations de remise en état de la voie d'eau. Des moyens plus efficaces pourraient être recherchés.

Une procédure plus rapide est par exemple mise en œuvre en cas d'accident de la route : l'administration prend immédiatement en charge la remise en état de la voie routière et ce n'est que dans un deuxième temps qu'elle sollicite le remboursement des frais encourus, auprès de l'assureur du conducteur. Cette procédure n'est peut-être pas immédiatement transposable au transport fluvial, où les coûts de renflouement peuvent être plus élevés, en sorte que l'administration peut avoir des difficultés pour les prendre à sa charge. Par ailleurs, la situation d'assureurs multiples est peut-être moins fréquente dans le secteur routier.

Une autre voie pourrait consister à créer un fonds de renflouement/dégagement, alimenté par les compagnies d'assurance. Les opérations de renflouement/dégagement seraient payées par le fonds, qui, dans un deuxième temps, procéderait aux démarches nécessaires pour obtenir le remboursement des frais auprès de l'assureur.

L'article 1.18, -« Obligation de dégager le chenal »- du Règlement de police pour la navigation du Rhin stipule en son chiffre 4 que les autorités compétentes peuvent procéder sans délai à l'enlèvement si elles estiment que l'opération ne peut être différée. Toutefois, la question peut être posée si les autorités publiques disposent dans les différents Etats membres de pouvoirs de police appropriés leur permettant d'intervenir de manière rapide et efficace dans le cas d'un accident dans le cas où le transporteur n'entreprendrait pas toutes les diligences utiles.

4) La question de l'indemnisation des transporteurs bloqués par un accident

Dans le cas où un accident entraîne sur une période prolongée un blocage d'une voie de navigation importante comme le Rhin, le dommage causé aux utilisateurs de la voie d'eau peut être considérable.

Dans le cas de l'accident du bateau-citerne "Waldhof", l'IVR estime que le dommage dû à l'interruption du trafic s'est monté à 1,6 Millions d'Euros par jour d'interruption. L'Institut de recherche NEA a effectué une étude sur le coût de l'interruption de la navigation survenue à la suite de cet accident. Un bateau bloqué par un accident peut subir une perte allant jusqu'à 4.000 Euros par jour.

La question de savoir si les transporteurs bloqués par un accident peuvent obtenir une indemnisation de l'auteur de l'accident en raison du blocage du trafic n'est pas totalement claire. Il semble que jusqu'à présent la jurisprudence n'ait pas accepté de reconnaître un lien de causalité direct entre l'accident et le dommage subi par les utilisateurs de la voie d'eau. Mais la jurisprudence peut évoluer.

A défaut d'une indemnisation assurée par l'auteur de l'accident, la question se pose si d'autres modes d'indemnisation sont envisageables :

- Chaque entreprise peut souscrire une assurance individuelle pour perte d'exploitation.
- On pourrait envisager l'institution d'un fonds d'indemnisation qui serait alimenté par des contributions des usagers de la voie d'eau et qui pourrait verser des indemnités pour le dommage causé par l'interruption du trafic. Une telle hypothèse paraît cependant très théorique et ne semble guère avoir de chance de concrétisation.

IV) Les opérations de sauvetage, de renflouement et dégagement de la voie d'eau

Pour une opération de renflouement d'un bateau naufragé les phases suivantes peuvent être distinguées :

- la stabilisation de l'épave afin de la préparer aux activités suivantes ;
- l'enlèvement de la cargaison comprenant la vidange des cales inondées afin de délester la coque en vue de son enlèvement par des grues flottantes ;
- la sortie de l'eau et l'enlèvement de l'épave.

La mise en œuvre du renflouement dépend largement des caractéristiques de la cargaison. L'enlèvement de celle-ci s'impose du fait que la rigidité de la coque et la capacité des grues ne permet pas d'enlever un bateau chargé.

Le transport des marchandises dangereuses représente une part importante des transports effectués par la voie d'eau. La quasi-totalité des transports en bateau-citerne et une grande partie des trafics dans le domaine des conteneurs sont concernés par les marchandises dangereuses. Cependant, il existe également des flux de transport importants de marchandises qui peuvent être considérées comme moins problématiques (tels que les matériaux de construction). Dans ces derniers cas, le renflouement pourrait être réalisé de manière plus facile et plus rapide.

1) Questions posées par le renflouement d'un bateau naufragé

a) Disposition des équipements appropriés

La question a été posée de l'opportunité de développer et de maintenir en état des équipements adaptés au renflouement et au dégagement de bateaux accidentés à des endroits stratégiques le long des voies navigables afin de pouvoir intervenir d'une manière rapide et efficace :

- dans la plupart des cas, l'enlèvement des épaves nécessite le recours à des grues de grande capacité qui ne sont disponibles que dans le secteur maritime. Dans l'arrière-pays, de tels matériels ne trouveraient pas d'emplois et leur mise à disposition dans le seul objectif d'une intervention de renflouement ne se justifierait pas au plan opérationnel et économique ;

- cependant, pour la première étape du renflouement, à savoir la stabilisation du bateau naufragé, la question de la disponibilité de matériels adaptés à proximité peut se poser notamment la disposition de pontons, pour l'enlèvement de la cargaison et pour l'ouverture des citernes ainsi que de pompes et des grues pour sortir la cargaison sèche des cales.

b) Organisation des équipes de secours

La prise de décision concernant le renflouement se concentre sur deux pôles : l'équipe d'intervention (les autorités compétentes) ainsi que l'équipe du renflouement (l'opérateur, les experts techniques et l'assureur).

La nature d'une opération de renflouement et le contexte dans lequel elle a lieu nécessitent des concertations étroites et permanentes entre ces équipes sur un grand nombre de questions qui doivent être résolues d'une manière satisfaisante du point de vue de la sécurité et de l'environnement. Ces concertations et les prises de décision concernées ont un caractère multidisciplinaire.

La question de l'enlèvement de la cargaison, notamment lorsqu'il s'agit de matières dangereuses, peut présenter de grandes incertitudes. Afin de pouvoir trancher les différentes questions ponctuelles d'une manière diligente, il importe que les compétences requises dans ce domaine soient disponibles au sein de chacune des deux équipes.

Il peut exister des conflits d'intérêt entre le chargeur et le transporteur d'une part, et les instances chargées du rétablissement du trafic d'autre part. Le propriétaire de la marchandise sera avant tout soucieux d'éviter que celle-ci ne crée ou ne subisse un dommage. Le transporteur est quant à lui intéressé en priorité à la sauvegarde du bateau et à la limitation des dommages causés aux tiers. Par contre, les autorités chargées de la voie d'eau doivent rechercher avant tout à dégager celle-ci afin de rétablir le trafic. Ces autorités ne doivent par conséquent pas être dépendantes des informations et de l'expertise du transporteur et du chargeur.

Les autorités compétentes devront par ailleurs pouvoir réquisitionner le matériel nécessaire afin de créer les conditions cadres pour une intervention efficace aux différents niveaux.

c) Disposition de plans d'intervention conçus en fonction des types d'accident

Il paraît adapté d'élaborer sur la base de l'expérience, des scénarii d'accidents afin de servir de base pour la planification et la gestion des secours. Ces scénarii devraient correspondre à un nombre restreint de situations de naufrage en fonction des caractéristiques du sinistre :

- dangers pour l'homme et pour l'environnement ;
- présence de matières dangereuses et leurs caractéristiques ;
- stabilité et conditions de l'épave au regard de la cargaison et du lit du chenal ;
- nature de l'opération de renflouement ou d'enlèvement;
- incidences sur la navigation (interruption complète ou partielle ; durée estimée, ...).

Ces situations préconçues de naufrages serviront à soutenir les préparations et les prises de décision.

Les plans de gestion d'accident devraient porter en particulier sur les points suivants :

- les méthodes pour sortir une cargaison des cales et des citernes et pour sortir des conteneurs tombés à l'eau;
- l'identification du matériel et des outils nécessaires ;
- l'évaluation des conséquences d'un déversement éventuel des matières concernées dans l'eau;
- la connaissance des produits transportés en ce qui concerne les risques qu'ils comportent en cas d'accident et la mise au point à l'avance de procédés de manipulation de ces produits pour éviter ces risques ;
- le développement de méthodes de crise de gestion du trafic en cas d'accident afin de gérer au mieux l'immobilisation de bateaux et leur stationnement et d'optimiser la situation de trafic réduit ;
- la question du stationnement et approvisionnement de bateaux en attente dans le cas d'une interruption de la navigation.

La mise au point par anticipation de modèles de situations de naufrage pourrait faciliter la prise de décision d'une manière substantielle ; des stratégies préconçues constituent des outils indispensables de situations de crise. Des mesures dites « no regret » pourraient être des compléments utiles dans ce contexte. Ces instruments pourraient être réalisés à l'instar des modèles d'ores et déjà disponibles dans les domaines du rail et de la navigation maritime.

2) Communication

Dans le but de pouvoir informer les professionnels concernés sur une situation d'interruption de la navigation, la CCNR a établi en 2008 une procédure d'information. La mise en œuvre de celle-ci repose sur les postes de trafic.

Si cette procédure semble répondre globalement au besoin des usagers des voies navigables, force est de constater, que :

- le modèle élaboré et les autres éléments de la procédure ne conviennent pas dans la situation d'une interruption prolongée (> 4 jours) ;
- le format retenu et la distribution des informations ne tiennent pas assez compte des besoins en dehors du cercle de la batellerie, tels que les chargeurs et les destinataires de cargaison, expéditeurs et opérateurs logistiques dans l'ensemble ;
- la mise en œuvre dans la pratique laisse à désirer du fait que le format n'a pas encore été suffisamment adapté à l'utilisation dans les réseaux électroniques.

Une évaluation en vue des améliorations à prévoir et dans le contexte de l'accident du bateau-citerne « Waldhof » pourrait être envisagée.

Le rôle utile que le secrétariat de la CCNR pourrait jouer pour l'information au plan international reste à clarifier.



Postbus 23210 3001 KE Rotterdam Vasteland 12 E 3011 BL Rotterdam Telefoon +31 (0)10 411 60 70
Telefax +31 (0)10 412 90 91 E-mail: info@ivr.nl Internet: www.ivr.nl Postbank 102793 ABN-Amro 50.34.23.076

RECOMMANDATIONS RESULTANT DE L'ATELIER IVR SUR LE THEME "BLOCAGES DE LA VOIE NAVIGABLE"

L'introduction d'un concept pour la gestion des avaries sur les voies de navigation intérieure est indispensable pour lever rapidement les blocages sur les voies navigables

1. Dans le cadre du congrès 2011 de l'IVR a été organisé un atelier sur le thème des blocages des voies navigables dues aux avaries et de leurs conséquences économiques. A cette occasion, des représentants du secteur des chargeurs et du port de Rotterdam ont examiné les conséquences et effets sur l'intégralité de la chaîne logistique des interruptions de longue durée de la navigation. Des représentants des autorités ont décrit les mesures prises en cas de blocage de la voie navigable.

2. Il a été souligné une nouvelle fois que pour la navigation, en tant que partenaire fiable des chargeurs, il est essentiel de limiter autant que possible les entraves à la navigation afin de garantir la sécurité d'approvisionnement des clients. Afin de pouvoir garantir cette fiabilité, la navigation intérieure doit être assurée de la suppression rapide des entraves en cas d'accident. Ceci nécessite un **système d'urgence** pouvant être mis en œuvre dans de tels cas.

3. Les blocages répétés du Rhin survenus dans un passé récent et ses conséquences sur le système que constitue la voie navigable témoignent de la nécessité d'un **concept adéquat pour la gestion des avaries**, sur la base duquel les mesures nécessaires peuvent être prises sans délai et à un niveau de décision approprié.

4. Après une interruption de longue durée survenue il y a quelques années, les autorités compétentes avaient déjà constaté la nécessité de prendre les mesures suivantes :

- ⇒ (1) Mise à disposition permanente d'une capacité de renflouement suffisante, notamment des engins de levage
- ⇒ (2) Garantie d'une expertise en matière d'avarie d'un niveau qualitatif élevé
- ⇒ (3) Analyse rapide de la situation d'avarie et action rapide après sa survenance
- ⇒ (4) Communication intensive avec toutes les parties concernées

5. Lors de la longue interruption de la navigation sur le Rhin survenue en janvier 2011, laquelle a menacé la **sécurité d'approvisionnement de secteurs de l'économie européenne**, il a hélas été constaté que des mesures identifiées dans le passé comme étant nécessaires n'avaient pas été mises en œuvre ou ne l'avaient pas été de manière suffisante.

La profession de la navigation intérieure, qui a énormément souffert des conséquences de cette interruption, a estimé que les pertes moyennes subies par les bateaux concernés – en fonction de la catégorie de bateau et du port en lourd, ont atteint jusqu'à 4000 Euro par jour, **ce qui a représenté pour les entreprises de la navigation intérieure concernée une perte de recettes atteignant 1.600.000 Euro par jour.**

Face à cette situation et afin de maîtriser des situations d'avarie complexes, la profession de la navigation intérieure représentée au sein de l'IVR et de l'UENF a demandé l'établissement d'une gestion des situations d'urgence et d'un commandement général des avaries tel qu'il existe pour la navigation maritime.

6. Au cours de l'atelier, les représentants des autorités ont reconnu et souligné que des déficits avaient déjà été constatés avant que ne survienne l'avarie du bateau-citerne "Waldhof". L'analyse des déficits réalisée à cet égard fait actuellement l'objet d'une évaluation sur le plan national. Alors que le seul appui actuellement disponible pour maîtriser les situations d'avarie est un "Guide pour les situations d'avarie", les conclusions de cette évaluation devraient aboutir à l'établissement d'un concept exhaustif pour la gestion des avaries sur le Rhin allemand.

7. Afin de garantir la fiabilité de la navigation intérieure en tant que mode de transport, une réaction appropriée est nécessaire en cas d'avarie.

Outre la disponibilité d'engins de renflouement appropriés, ceci inclut aussi l'application de procédures adéquates avec des **compétences clairement définies au plus haut niveau.**

L'introduction de concepts pour les situations d'avarie suivant l'exemple de la navigation maritime doit rendre possible à l'avenir une réaction appropriée face à un blocage de la voie de navigation intérieure. En outre, si des marchandises dangereuses sont concernées, la limitation des dommages subis par l'environnement dépend fortement de l'efficacité d'un concept de gestion des situations d'avarie.

8. L'élaboration et la mise en œuvre de concepts pour la gestion des situations d'avarie sur les voies navigables doivent être assurées sans délai afin d'éviter à la navigation intérieure et aux secteurs économiques qui y ont recours de subir une nouvelle fois les conséquences désastreuses d'un blocage. A cet effet, des actions doivent être menées au niveau

- des Etats membres
- des institutions internationales (CCNR, UE) et
- des milieux économiques et des associations

Dans l'intérêt de la navigation intérieure et de la sécurité d'approvisionnement de l'économie européenne, l'IVR appelle la CCNR et l'UE ainsi que leurs Etats membres à prendre toutes les mesures nécessaires pour introduire sans délai les concepts nécessaires pour la gestion des situations d'avarie suivant l'exemple de la navigation maritime et propose de mettre à disposition son expertise dans le cadre de l'élaboration du système.

Rotterdam, 24 août 2011

Appendice 2

Synthèse des travaux actuels des différents organes concernant les aspects particuliers de la stabilité des bateaux de la navigation intérieure destinés au transport de marchandises

Aspects		Types de bateaux concernés	CCNR / UE ¹					CEE-ONU		EDINNA	BMVBS ²
			RP		RV		STF	SC3	WP.15		
			RP/G ³	GE ERI	RV/G	JWG	STF/G	WP3 ⁴	AC.2 ⁵		
Exigences relatives à la stabilité	Exigences techniques	Tous				X ⁶					
		Bateaux ≥ 110 m				X ⁷					
		BC (Bateaux Conteneurs)			X ^{8 9}	X ¹⁰					
		BMD (Bateaux à marchandises dangereuses)								X ¹¹	
	Exigences opérationnelles	Tous	X ¹²								
		BC	X ¹³								
		BMD								X ¹⁴	
	Cargaison mixte	X ¹⁵									
Liste des marchandises selon 1.16.1.2.5 ADN	Exigences techniques	BMD								X ^{16 17}	
Programmes de planification du chargement		BC	X ¹⁸	X ¹⁹							
Calculateur de chargement		BC			X ²⁰	X ²¹					
		BMD								X ²²	
Installations d'alarme		BMD								X ²³	
Conducteur	Formation	Tous							X ²⁴		
		BC					X ²⁵				
		BMD								X ^{26 27}	
	Contrôle	Tous						X ²⁸			
		BC									
		BMD								X ²⁹	
Certificat d'agrément		BMD								X ³⁰	

- 1 Dans le cadre de l'UE ne sont pris en compte que les travaux concernant les prescriptions techniques et le standard ERI (Spécifications concernant les annonces électroniques) ; les travaux actuels de l'UE concernant les prescriptions relatives au personnel ne portent pas sur la preuve de capacités concrètes.
- 2 La réunion de travail "ADN – Stabilité de bateaux-citernes de la navigation intérieure" organisé par le ministère allemand du transport (BMVBS) prépare une série de propositions de modifications en vue de l'adaptation du règlement annexé à l'ADN.
- 3 Le groupe RP/G examine actuellement les aspects opérationnels de la stabilité, notamment en ce qui concerne la navigation conteneurs, en vue de l'analyse des différents accidents impliquant des bateaux conteneurs.
- 4 Les travaux concernant les prescriptions techniques de la CEE-ONU ne sont pas pris en compte, celles-ci étant globalement identiques à celles de la directive 2006/87/CE.
- 5 Les comités prévus par l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure (ADN) n'examine pas actuellement les aspects particuliers de la stabilité.
- 6 Différentes parties concernées estiment que les exigences relatives à la stabilité sont insuffisantes. Différentes délégations ont proposé que les exigences soient précisées. Il n'est pas prévu que ceci implique des exigences plus restrictives. Tel est le cas aussi pour les exigences concernant la solidité.
- 7 Les exigences correspondantes ont été révisées en 2010/2011. Différentes parties concernées estiment que les exigences relatives à la stabilité à l'état intact sont insuffisantes. Différentes délégations ont proposé que les exigences soient précisées. Il n'est pas prévu que ceci implique des exigences plus restrictives. La situation est similaire en ce qui concerne les exigences relatives à la solidité.
- 8 Le Germanischer Lloyd a examiné les prescriptions et les juge suffisantes, au moins en ce qui concerne le Rhin (zone R)
- 9 L'analyse d'accidents a fait apparaître la nécessité de vérifier si la distinction entre les exigences applicables aux conteneurs sécurisés et non-sécurisés sont justifiées. Le groupe RP/G a invité les groupes de travail chargés des prescriptions techniques à examiner la situation.
- 10 L'analyse d'accidents a fait apparaître la nécessité de vérifier si la distinction entre les exigences applicables aux conteneurs sécurisés et non-sécurisés sont justifiées. Le groupe RP/G a invité les groupes de travail chargés des prescriptions techniques à examiner la situation.
- 11 L'eau de ballastage Il doit être prise en compte lors du calcul de la stabilité à l'état intact. (Proposition de modification concernant le 7.2.3.20.1 de l'ADN)
- 12 Examen de l'obligation de mentionner les documents relatifs à la stabilité dans le certificat de navigation, afin de faciliter les contrôles ; institutionnalisation de l'échange d'enseignements entre les commissions d'enquête chargées des accidents.
- 13 Examen détaillé de l'article 1.07, chiffre 4, du RPNR ; exactitude des indications concernant la masse des conteneurs chargés ; coopération avec le secteur des chargeurs.
- 14 "La preuve d'une stabilité suffisante à l'état intact doit être apportée pour tous les stades de chargement ou de déchargement et pour le stade de chargement final." (Proposition de modification du 9.3.1.13.3 de l'ADN)
- 15 Contrôle / preuve de la stabilité de bateaux transportant une cargaison mixte (notamment des conteneurs et de la cargaison en vrac).
- 16 La liste des marchandises admises au transport par les bateaux visée au 1.16.1.2.5 de l'ADN doit être élaborée par les sociétés de classification et doit être complétée par des conditions supplémentaires. "degré de remplissage en fonction de la stabilité du bateau ou compatibilité des matériaux constitutifs des citernes et équipements et des revêtements. (Proposition de modification du 1.16.1.2.5 de l'ADN)
- 17 La liste des marchandises concernant les bateaux visée au 1.16.1.2.5 de l'ADN doit être rapidement adaptée aux modifications de l'ADN. Elle doit être mise à la disposition de l'autorité compétente qui délivre le certificat d'agrément dans sa version actualisée. (Proposition de modification du 1.16.1.2.5 de l'ADN)
- 18 La CCNR a prévu d'examiner la possibilité d'étendre les prescriptions relatives aux annonces électroniques. Ceci concerne notamment des indications supplémentaires concernant les conteneurs chargés. La navigation intérieure utilise déjà des logiciels de planification du chargement à cet effet. Toutefois, ni la réalisation ni l'utilisation de ces logiciels de planification du chargement ne sont soumises à des exigences techniques concernant la sécurité, ce qui a déjà donné lieu à des problèmes dans la pratique.
- 19 Le groupe d'experts ERI (annonces électroniques) élabore actuellement des exigences applicables aux logiciels de planification du chargement destinés aux bateaux-conteneurs ; ces logiciels sont nécessaires pour l'obtention d'indications correctes et complètes relatives aux conteneurs chargés, qui doivent faire l'objet d'une annonce électronique ; les données relatives au plan de chargement peuvent être reprises dans le calculateur de chargement en tant que données d'entrée.
- 20 Les analyses d'accidents ont fait apparaître la nécessité de vérifier si une validation des programmes de calcul est nécessaire. Le groupe RP/G a invité les groupes de travail chargés des prescriptions techniques à examiner la situation.
- 21 Les analyses d'accidents ont fait apparaître la nécessité de vérifier si une validation des programmes de calcul est nécessaire. Le groupe RP/G a invité les groupes de travail chargés des prescriptions techniques à examiner la situation.
- 22 "A bord de bateaux ou barges de poussage à double-coque dépourvues d'une cloison médiane longitudinale, le degré de remplissage des différentes citernes doit être déterminé au moyen d'un système de calculateur de chargement agréé par une société de classification." (Proposition de modification concernant le 7.2.4.21.3 de l'ADN)
- 23 Des "installations d'alarme et indicateurs de niveau de remplissage pour les cellules de ballastage" doivent être mis en place. (Proposition de modification du 1.6.7.2.2.2 de l'ADN)
- 24 Détermination de compétences minimum que doit posséder le conducteur, lesquelles incluent notamment des compétences concernant la stabilité des bateaux.
- 25 Le groupe RP/G estime qu'il est urgent d'améliorer la formation des conducteurs de bateaux transportant des conteneurs ou des colis lourds et a invité le comité STF à examiner la situation ; proposition pour le programme de travail STF.
- 26 Les conducteurs de bateaux transportant des marchandises dangereuses doivent posséder l'attestation d'expert ADN. (Proposition de modification concernant le 7.2.3.15 de l'ADN)
- 27 "Stabilité et solidité des bateaux, systèmes de calculateurs de chargement", "Utilisation de systèmes de calculateurs de chargement", "questions liées à la stabilité (théorie), utilisation de calculateurs de chargement (théorie + pratique)" sont des points devant être incorporés aux cours de formation à la fonction d'expert ADN. (Propositions de modifications concernant les 8.2.2.3.1.3, 8.2.2.3.3.1 et 8.2.2.4 de l'ADN.)
- 28 La Commission de la Save a proposé de prévoir différentes qualifications pour les conducteurs. La qualification requise dépend du danger potentiel inhérent aux bateaux et convois à bord desquels intervient le conducteur.
- 29 Le catalogue de questions doit être complété par l'ajout des thèmes proposés. (Proposition de modification concernant les 8.2.2.7.1.3 et 8.2.2.7.2.3 de l'ADN)
- 30 Limitation de l'agrément de bateaux transportant des matières dangereuses exclusivement pour le transport des marchandises dangereuses mentionnées dans la liste des marchandises figurant au 1.16.1.2.5 de l'ADN. (Proposition de modification concernant le 8.6.1.3 de l'ADN)

Synthèse des prescriptions actuelles concernant les aspects particuliers de la stabilité des bateaux de la navigation intérieure destinés au transport de marchandises

Aspects		Types de bateaux concernés	CCNR / EU ³¹				CEE-ONU		
			Prescriptions relatives au trafic	Standard SIF	Prescriptions techniques		Prescriptions relatives au personnel	Prescriptions relatives au trafic ³²	Prescriptions relatives aux marchandises dangereuses
			RPNR	Standard ERI	RVBR	Directive 2006/87/CE	RPN	CEVNI	ADN ³³
Exigences relatives à la stabilité	Exigences techniques	Tous			Art. 3.03, ch. 3 ³⁴	Annexe II Art. 3.03, par. 3 ³⁵			
		Bateaux ≥ 110 m			Chap. 22bis ³⁶	Annexe II Chap. 22bis ³⁷			
		BC			Chap. 22 ³⁸	Annexe II Chap. 22bis ³⁹			
		BMD							9 x 0.93 à 95 & 9.3.x.13 à 15 ⁴⁰ 9.3.2.15 ⁴¹
	Exigences opérationnelles	Tous	Art. 1.07, ch. 3 ⁴² , Art. 1.10 ⁴³					Art. 1.07, par. 144, Art. 1.10 ⁴⁵	
		BC	Art. 1.07, ch. 4 ⁴⁶					Art. 1.07, par. 4 ⁴⁷	
		BMD							8.1.2.3 c) ⁴⁸ 9.3.2.14 ⁴⁹

Aspects		Types de bateaux concernés	CCNR / EU ³¹				CEE-ONU		
			Prescriptions relatives au trafic	Standard SIF	Prescriptions techniques		Prescriptions relatives au personnel	Prescriptions relatives au trafic ³²	Prescriptions relatives aux marchandises dangereuses
			RPNR	Standard ERI	RVBR	Directive 2006/87/CE	RPN	CEVNI	ADN ³³
		Cargaison mixte							
Liste des marchandises selon 1.16.1.2.5 ADN	Exigences techniques	BMD							1.16.1.2 ⁵⁰
Programmes de planification du chargement		BC							7.1.4.11 ⁵¹
Calculateurs de chargement		BC			Art. 9.21 ⁵²	Annexe II Art. 9.21 ⁵³			
		BMD							8.1.2.3 c) ⁵⁴
Installations d'alarme		BMD			Art. 9.21 ⁵⁵	Annexe II Art. 9.21 ⁵⁶			
Cargaison		BMD							Partie 7 ⁵⁷
Conducteur	Formation	Tous							
		BC							
		BMD							1.3.2.1 ⁵⁸ 8.2 ⁵⁹
	Examen	Tous							
		BC							
		BMD							8.2.2.1 ⁶⁰

-
- 31 Dans le cadre de l'UE ne sont pris en compte que les travaux concernant les prescriptions techniques et le standard ERI (Spécifications concernant les annonces électroniques) ; les prescriptions de l'UE relatives au personnel ne portent pas sur la preuve de capacités concrètes.
 - 32 Les prescriptions techniques de la CEE-ONU ne sont pas prises en compte, celles-ci étant globalement identiques à celles de la directive 2006/87/CE. Il pourrait toutefois être utile de réexaminer ce point dans la perspective d'éventuelles dispositions supplémentaires susceptibles de revêtir une importance en liaison avec la stabilité des bateaux de la navigation intérieure.
 - 33 L'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure (ADN) porte sur les aspects de la stabilité en liaison avec les points mentionnés dans cette colonne.
 - 34 Exigence générale et non différenciée d'une stabilité suffisante ; par conséquent, nécessité d'une interprétation et guère contrôlable.
 - 35 Exigence générale et non différenciée d'une stabilité suffisante ; par conséquent, nécessité d'une interprétation et guère contrôlable.
 - 36 Prescriptions détaillées, des exigences vérifiables concernant la stabilité à l'état intact faisant toutefois largement défaut.
 - 37 Prescriptions détaillées, des exigences vérifiables concernant la stabilité à l'état intact faisant toutefois largement défaut.
 - 38 Prescriptions détaillées.
 - 39 Prescriptions détaillées, des exigences vérifiables concernant la stabilité à l'état intact faisant toutefois largement défaut.
 - 40 Les sous-sections 9.x.0.93 à 95 et 9.3.x.13 à 15 de l'ADN exigent la preuve d'une stabilité, stabilité en cas d'avarie et stabilité à l'état intact suffisante. En outre doivent être déterminées les valeurs de base pour le calcul de la stabilité.
 - 41 Dans la sous-section 9.3.2.15 de l'ADN est exigée pour la stabilité en cas d'avarie la prise en compte de la courbe de bras de levier (stabilité en cas d'avarie).
 - 42 Exigence générale et non différenciée d'une stabilité suffisante ; par conséquent, nécessité d'une interprétation et guère contrôlable.
 - 43 Prescriptions concernant la présence à bord des documents (relatifs à la stabilité).
 - 44 Exigence générale et non différenciée d'une stabilité suffisante ; par conséquent, nécessité d'une interprétation et guère contrôlable.
 - 45 Prescriptions concernant la présence à bord des documents (relatifs à la stabilité).
 - 46 Description des chargements de conteneurs pour lesquels des contrôles particuliers de la stabilité ne sont pas nécessaires.
 - 47 Description des chargements de conteneurs pour lesquels des contrôles particuliers de la stabilité ne sont pas nécessaires.
 - 48 La sous-section 8.1.2.3 c) de l'ADN prescrit que les documents suivants doivent se trouver à bord sous une forme compréhensible par le conducteur. plan de sécurité en cas d'avarie, documents relatifs à la stabilité à l'état intact, cas de stabilité du bateau à l'état intact.
 - 49 La sous-section 9.3.2.14 de l'ADN prescrit que les exigences relatives à la stabilité du bateau intact déterminées par le calcul de stabilité doivent être respectées (stabilité, intact).
 - 50 La sous-section 1.16.1.2 prescrit que, pour les bateaux-citernes, le certificat d'agrément doit être complété d'une liste de toutes les marchandises dangereuses pouvant être transportées à bord du bateau-citernes. Cette liste est établie par la société de classification qui a agréé le bateau.
 - 51 La sous-section 7.1.4.11 de l'ADN prescrit que le conducteur doit inscrire dans un plan de chargement quelles sont les marchandises dangereuses entreposées dans les différentes cales ou sur le pont. Si les marchandises dangereuses sont transportées en conteneurs, le numéro du conteneur suffit.
 - 52 Exigences relatives à la compatibilité électromagnétique applicables à tous les appareils électroniques à bord.
 - 53 Exigences relatives à la compatibilité électromagnétique applicables à tous les appareils électroniques à bord.
 - 54 La sous-section 8.1.2.3 c) de l'ADN prescrit que les documents suivants doivent se trouver à bord sous une forme compréhensible par le conducteur. plan de sécurité en cas d'avarie, documents relatifs à la stabilité à l'état intact, cas de stabilité du bateau à l'état intact.
 - 55 Exigences relatives à la compatibilité électromagnétique applicables à tous les appareils électroniques à bord.
 - 56 Exigences relatives à la compatibilité électromagnétique applicables à tous les appareils électroniques à bord.
 - 57 La partie 7 de l'ADN fixe les prescriptions générales relatives au chargement, au transport, au déchargement et à la manutention de la cargaison.
 - 58 La sous-section 1.3.2.1 de l'ADN prescrit que le personnel participant au transport de marchandises dangereuses doit être familiarisé avec les dispositions générales des prescriptions pour le transport de marchandises dangereuses.
 - 59 Le chapitre 8.2 fixe les prescriptions concernant la formation de l'expert.
 - 60 La sous-section 8.2.2.1 de l'ADN prescrit que les connaissances théoriques doivent être attestées par un examen.

Appendice 4

Synthèse des propositions visant à compléter ou réviser des prescriptions concernant les aspects particuliers de la stabilité des bateaux de la navigation intérieure destinés au transport de marchandises

Aspects		Types de bateaux concernés	CCNR / UE ⁶¹				CEE-ONU		
			Prescriptions relatives au trafic	Standard SIF	Prescriptions technique		Prescriptions relatives au personnel	Prescriptions relatives au trafic ⁶²	Prescriptions relatives aux marchandises dangereuses
			RPNR	Standard ERI	RVBR	Directive 2006/87/CE	RPN	CEVNI	ADN ⁶³
Exigences relatives à la stabilité	Exigences techniques	Tous			Art. 3.03, ch. 3 ⁶⁴	Annexe II Art. 3.03 par. 3 ⁶⁵			
		Bateaux ≥ 110 m			Chap. 22bis ⁶⁶	Annexe II Chap. 22bis ⁶⁷			
		BC			Chap. 22 ⁶⁸	Annexe II Chap. 22bis ⁶⁹			
		BMD							
	Exigences opérationnelles	Tous	Art. 1.07, ch. 3 ⁷⁰ Art. 1.10 ⁷¹					Art. 1.07 par. 1 ⁷²	
		BC	Art. 1.07, ch. 4 ⁷³					Art. 1.07 par. 4 ⁷⁴	
		BMD						9.3.1.13.3 ⁷⁵	
		Cargaison mixte	Art. 1.07, ch. 4 ⁷⁶					Art. 1.07 par. 4 ⁷⁷	
Liste des marchandises selon 1.16.1.2.5 ADN	Exigences techniques	BMD						1.16.1.2.5 ⁷⁸ , 1.16.1.2.5 ⁷⁹	

Aspects		Types de bateaux concernés	CCNR / UE ⁶¹				CEE-ONU		
			Prescriptions relatives au trafic	Standard SIF	Prescriptions technique		Prescriptions relatives au personnel	Prescriptions relatives au trafic ⁶²	Prescriptions relatives aux marchandises dangereuses
			RPNR	Standard ERI	RVBR	Directive 2006/87/CE	RPN	CEVNI	ADN ⁶³
Programmes de planification du chargement		BC	Art. 1.07 ch. 4 ⁸⁰	Standard ⁸¹	Exigences minimum ⁸²				
Calculateurs de chargement		BC	Art. 1.07 ch. 3 ^{83 84 85}		Exigences minimum ⁸⁶		Art. 1.07 par. 4 ⁸⁷		
		BMD						7.2.4.21.3 ⁸⁸	
Installations d'alarme		BMD			Chap. 9 ⁸⁹	Annexe II Art. 9.21 ⁹⁰			1.6.7.2.2.2 ⁹¹
Cargaison		BMD							7.2.3.20.1 ⁹²
Conducteur	Formation	Tous							
		BC							
		BMD							7.2.3.15 ⁹³ 8.2.2.3.1.3, 8.2.2.3.3.2, 8.2.2.3.3.1 et 8.2.2.4 ⁹⁴
	Examen	Tous							
		BC							
		BMD							8.2.2.7.1.3 et 8.2.2.7.2.3 ⁹⁵
Certificat d'agrément									8.6.1.3 ⁹⁶

- 61 Dans le cadre de l'UE ne sont pris en compte que les travaux concernant les prescriptions techniques et le standard ERI (Spécifications concernant les annonces électroniques) ; les prescriptions de l'UE relatives au personnel ne portent pas sur la preuve de capacités concrètes.
- 62 Les prescriptions techniques de la CEE-ONU ne sont pas prises en compte, celles-ci étant globalement identiques à celles de la directive 2006/87/CE. Il pourrait toutefois être utile de réexaminer ce point dans la perspective d'éventuelles dispositions supplémentaires susceptibles de revêtir une importance en liaison avec la stabilité des bateaux de la navigation intérieure.
- 63 La réunion de travail "ADN – Stabilité de bateaux-conteneurs" du ministère allemand du transport (BMVBS) a abouti à une série de propositions de modifications en vue de l'adaptation du règlement annexé à l'ADN.
- 64 Reprise de possibles propositions de modifications pour la directive 2006/87/CE.
- 65 Précision des exigences générales relatives à la stabilité sans renforcement des exigences ; prise en compte des chargements de colis lourds. Eviter les difficultés lors de l'application ; rendre possible le contrôle. (des travaux similaires pourraient aussi être effectués en ce qui concerne la solidité)
- 66 Précision des exigences relatives à la stabilité, notamment pour la stabilité à l'état intact, sans renforcement des exigences. Eviter les difficultés lors de l'application ; rendre possible le contrôle. Les prescriptions spéciales ne devront être que des prescriptions dérogatoires aux exigences générales relatives à la stabilité.
- 67 Reprise de possibles propositions de modifications pour le RVBR.
- 68 Adaptation de la distinction entre les exigences applicables aux conteneurs sécurisés et non sécurisés, si la nécessité en a été préalablement constatée. Si possible, précision des exigences concernant les documents relatifs à la stabilité, de sorte qu'à la fois les exigences et les documents soient clairement compréhensibles et gérables pour le conducteur.
- 69 Reprise de possibles propositions de modifications pour le RVBR. Ajout d'exigences supplémentaires applicables aux bâtiments exploités sur les voies navigables des zones 1 et 2.
- 70 Ajout de prescriptions concernant les transports de colis lourds, si la nécessité en a été préalablement constatée
- 71 Rendre plus claires les prescriptions relatives aux documents (concernant la stabilité) devant se trouver à bord, si la nécessité en a été préalablement constatée.
- 72 Reprise de possibles propositions de modifications pour le RPNR..
- 73 Correction et précision des prescriptions concernant des chargements de conteneurs pour lesquels des contrôles particuliers de la stabilité sont nécessaires.
- 74 Reprise de possibles propositions de modifications pour le RPNR.
- 75 Complément à la prescription relative à la preuve d'une stabilité suffisante à l'état intact pour tous les stades de chargement ou de déchargement et pour le stade de chargement final, par l'ajout de "toutes les densités de marchandises figurant dans la liste des marchandises du 1.16.1.2.5."
- 76 Ajout de prescriptions concernant les cargaisons mixtes, notamment pour les cas où aucun contrôle particulier de la stabilité n'est requis.
- 77 Reprise de possibles propositions de modifications pour le RPNR.
- 78 Ajout d'une prescription prévoyant que la liste des marchandises dangereuses admises au transport dans le bateau visée au 1.16.1.2.5 de l'ADN doit être dressée par la société de classification et ajout de conditions supplémentaires concernant le "degré de remplissage en liaison avec la stabilité du bateau ou la compatibilité des matériaux constituant la citerne et les équipements et les revêtements".
- 79 Ajout d'une prescription prévoyant que la liste des marchandises admises au transport par le bateau visée au 1.16.1.2.5 de l'ADN doit être "immédiatement adaptée" aux modifications apportées au règlement annexé à l'ADN et que "l'autorité compétente pour la délivrance du certificat d'agrément doit disposer de la version actualisée".
- 80 Ajout d'un renvoi au RVBR concernant les exigences minimum applicables aux appareils destinés à élaborer des plans de chargement. Ajout d'une obligation de posséder l'équipement, si la nécessité en a été préalablement constatée.
- 81 Elaboration d'un standard technique pour les logiciels de planification de chargement, à l'instar des autres standards SIF.
- 82 Ajout d'exigences minimum et de conditions de contrôle pour les appareils destinés à l'élaboration de plans de chargement. (Procédure éventuellement comme pour les tachygraphes ou les appareils AIS Intérieur). Renvoi au standard du groupe d'experts ERI).
- 83 Ajout d'un renvoi au RVBR pour les exigences minimales applicables aux calculateurs de chargement.
- 84 Ajout d'une obligation de posséder l'équipement, si la nécessité en a été préalablement constatée.
- 85 Extension des prescriptions aux transports de colis lourds, si la nécessité en a été préalablement constatée.
- 86 Ajout d'exigences minimum et de conditions de contrôle pour les calculateurs de chargement. (Procédure éventuellement comme pour les tachygraphes ou les appareils AIS Intérieur). Vérifier s'il y a lieu d'incorporer dans le règlement annexé à l'ADN ou le RVBR des exigences applicables aux calculateurs de chargement.
- 87 Reprise de possibles propositions de modifications pour le RPNR.
- 88 Ajout d'une prescription prévoyant que "A bord de bateaux ou barges de poussage à double-coque dépourvues d'une cloison médiane longitudinale, le degré de remplissage des différentes citernes doit être déterminé au moyen d'un système de calculateur de chargement agréé par une société de classification."
- 89 Etendre aussi la révision prévue des exigences applicables aux installations électroniques aux appareils utilisés pour le contrôle de la stabilité ou pour le contrôle d'autres aspects de sécurité en liaison avec la cargaison.
- 90 Reprise de possibles propositions de modifications pour le RVBR.
- 91 Des "installations d'alarme et indicateurs de niveau de remplissage pour les cellules de ballastage" doivent être prescrites.

-
- 92 Prescrire que "l'eau de ballastage doit être prise en compte lors du calcul de la stabilité à l'état intact."
- 93 Prescrire que le conducteur de bateaux transportant des marchandises dangereuses doit posséder l'attestation d'expert ADN.
- 94 "Stabilité et solidité des bateaux, systèmes de calculateurs de chargement", "Utilisation de systèmes de calculateurs de chargement", "questions liées à la stabilité (théorie), utilisation de calculateurs de chargement (théorie + pratique)" sont des points devant être incorporés aux cours de formation à la fonction d'expert ADN.
- 95 Il est prévu que le catalogue de questions soit complété par l'ajout des thèmes proposés aux cycles de formation à la fonction d'expert ADN.
- 96 Limitation de l'agrément de bateaux transportant des marchandises dangereuses exclusivement pour le transport des marchandises dangereuses mentionnées dans la liste des marchandises figurant au 1.16.1.2.5 de l'ADN.]

Travaux susceptibles d'être entrepris

La présente annexe ne constitue pas un programme de travail mais seulement un relevé des travaux possibles mentionnés dans le rapport.

Formation

- Compléter le RPNR et/ou le RPN en ce qui concerne la formation des conducteurs de bateaux ;
- Etendre la teneur de la formation et du catalogue de questions destinés à la formation du conducteur et du personnel par l'ajout d'aspects concernant la stabilité et l'utilisation de calculateurs de chargement ;

Prescriptions relatives à la construction et à l'équipement des bateaux

- Compléter les prescriptions relatives aux bateaux par l'ajout d'un calculateur de chargement destiné aux bateaux conteneurs et bateaux-citernes ainsi que d'exigences minimales et conditions d'essai ;
- Réviser les prescriptions relatives aux bateaux concernant les indicateurs et alarmes de niveau de remplissage ;
- Définir les exigences minimum et conditions d'essai pour les appareils destinés à l'élaboration de plans de chargement ;
- Etendre aussi la révision des exigences applicables aux installations électroniques aux appareils utilisés pour le contrôle de la stabilité ou pour le contrôle d'autres aspects de sécurité en liaison avec la cargaison ;
- Réviser les prescriptions relatives à la stabilité applicables aux bateaux-citernes dans les prescriptions relatives à la construction des bateaux ;
- Préciser les exigences relatives à la stabilité, notamment pour la stabilité à l'état intact, sans renforcement des exigences ;
- Préciser les exigences générales relatives à la stabilité en prenant en compte les chargements de colis lourds et en permettre le contrôle ;
- Vérifier la distinction faite entre conteneurs sécurisés et non sécurisés en ce qui concerne les exigences qui leurs sont applicables ;

Exploitation des bateaux

- Elaborer des exigences concernant la présence à bord d'attestations du constructeur relatives à la compatibilité des matériaux ;
- Compléter les exigences en liaison avec les plans de chargements ;
- Elaborer des standards techniques pour les logiciels de planification du chargement comparables aux autres standards ;
- Compléter les prescriptions applicables aux transports de colis lourds ;
- Corriger et préciser les prescriptions applicables aux chargements de conteneurs dispensés de contrôles de la stabilité ;
- Compléter les prescriptions applicables aux transports de cargaisons mixtes ;

Autres points

- Réviser les compétences, obligations et responsabilités des sociétés de classification ;
- Etablir des règles de bonne conduite tendant à préciser les compétences et responsabilités respectives des différents maillons de la chaîne logistique dans le contrôle de la stabilité par un code de bonne conduite ;
- Examiner la question de l'institution d'une obligation d'assurance ;
- Améliorer les conditions d'indemnisation des transporteurs victimes du blocage de la voie d'eau ;
- Etablir un inventaire géographique des équipements et matériels disponibles pour le renflouement des épaves et au dégagement de la voie d'eau ;
- Améliorer les connaissances et techniques concernant l'évacuation des marchandises dangereuses en cas d'accident ;
- Améliorer la communication internationale en cas de blocage de la voie d'eau rhénane.

PROTOCOLE 9

Changement climatique et navigation rhénane

Résolution

La Commission Centrale,

se référant à ses résolutions 2008-I-12, 2009-I-5 et 2009-II-8 ainsi qu'aux rapports sur lesquels sont basées ces résolutions,

confirmant l'objectif

- de réduire les émissions de gaz à effet de serre de la navigation rhénane conformément aux objectifs de réduction des émissions de ses Etats membres,
- de prendre les mesures nécessaires pour l'adaptation du Rhin en tant que voie navigable et des chaînes logistiques de la navigation intérieure de sorte que la navigation rhénane puisse assurer aussi à l'avenir sa prestation de transport de manière fiable et rentable et puisse contribuer ainsi au maintien d'importants sites industriels,

ayant pris connaissance du rapport ci-annexé de son Comité du règlement de visite, de son Comité technique permanent et de son Comité économique,

constate

- que la navigation intérieure dispose d'un potentiel pour réduire de manière significative 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 pour la protection du climat,
- que, selon l'état actuel des connaissances,] la voie d'eau rhénane ne subira dans un avenir proche (d'ici 2050) aucune modification manifeste par rapport à la situation,
- que des effets plus marqués du changement climatique sur le fonctionnement des infrastructures ne sont pas à exclure à partir de l'année 2050,
- que, malgré l'impact éventuellement très limité du changement climatique au cours de la première moitié de ce siècle, il convient d'accorder de l'attention à la fiabilité de la navigation intérieure en tant que mode de transport en liaison avec les variations plus fortes de l'hydraulicité,

charge

- son Comité du règlement de visite de lui soumettre d'ici la session plénière du printemps 2012 le rapport de situation annoncé et de proposer à cette occasion de manière détaillée et sur la base d'une approche stratégique les travaux supplémentaires nécessaires,
- son Comité technique permanent,
 - de poursuivre activement l'examen de la question du changement climatique et de lui soumettre au plus tard en 2020 une version révisée du rapport qui lui est soumis à présent,
 - de suivre les travaux pertinents d'autres organisations internationales qui se penchent sur le changement climatique et sur les possibilités d'adaptation de la navigation intérieure, afin de recueillir des connaissances pour l'adaptation ultérieure du rapport présenté,

- son Comité économique de poursuivre sa participation aux recherches dans le domaine de l'économie, d'évaluer les résultats conjointement avec la profession concernée dans le cadre de manifestations communes et de lui soumettre des rapports intermédiaires à cet égard,
- son Secrétariat de poursuivre les travaux qui lui ont été confiés par la résolution 2009-II-8,

décide d'organiser une conférence avant la prochaine révision du rapport de son Comité technique permanent afin de souligner le rôle de la CCNR en tant que plateforme pour le thème "Changement climatique et navigation", les résultats de cette conférence étant à prendre en compte dans le prochain rapport.

Annexe

Changement climatique et navigation rhénane

Rapport commun du Comité du règlement de visite, du Comité technique permanent et du Comité économique de la CCNR présenté à l'occasion de la session d'automne 2011

A l'échelle mondiale, les émissions de gaz augmentent plus vite que prévu. Il est probable que le changement climatique soit plus marqué que cela n'est envisagé actuellement. Ceci renforce encore la portée de la détermination des Etats membres de la CCNR à prendre des mesures visant à éviter et réduire les émissions de gaz à effet de serre (mitigation) ainsi que des mesures d'adaptation visant à prévenir les risques et à exploiter des opportunités à la fois économiques et sociales (adaptation).

Par sa résolution 2009-II-8, la CCNR s'est déjà engagée en faveur des objectifs suivants :

- réduire les émissions de gaz à effet de serre de la navigation rhénane conformément aux objectifs de réduction des émissions de ses Etats membres,
- prendre les mesures nécessaires pour l'adaptation de la voie d'eau rhénane et des chaînes logistiques de la navigation intérieure de sorte que la navigation rhénane puisse assurer aussi à l'avenir sa prestation de transport de manière fiable et rentable et puisse contribuer ainsi au maintien d'importants sites industriels.

C'est pourquoi elle a chargé

- son Comité du règlement de visite de lui soumettre d'ici la session d'automne 2011 un rapport basé sur les études et contributions correspondantes de ses États membres et observateurs ainsi que des organisations internationales et organisations professionnelles avec lesquelles elle coopère, dans lequel seront évaluées des mesures et possibilités permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre par la navigation intérieure et comportant une proposition concernant la manière dont celles-ci pourront être communiquées de manière appropriée à la batellerie ainsi qu'à d'autres usagers potentiels.
- son Comité technique permanent de procéder d'ici la session d'automne 2011 à un inventaire des possibles mesures d'adaptation de la voie navigable et de développer des scénarios permettant de préserver aussi à long terme la navigation rhénane en cas de poursuite du changement climatique.
- son Comité économique de vérifier quelles mesures régulatrices ou autres ou quels programmes pourraient convenir pour contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à examiner comment des adaptations des chaînes logistiques pourraient contribuer à la mitigation et à l'adaptation.

Les comités ont effectué les travaux ou les ont entamés et ont rédigé chacun un rapport individuel correspondant. Ces rapports figurent aux annexes 1 à 3.

En vue de l'élaboration de son rapport, le **Comité du règlement de visite** a organisé un atelier en avril 2011. Les interventions et principales conclusions de cet événement, très réussi sur le plan de sa fréquentation et de l'étendue des connaissances et enseignements qui y ont été présentés, sont publiées sur le site Internet de la CCNR www.ccr-zkr.org. Les principales conclusions du rapport soumis à présent sont les suivantes :

- Si la navigation intérieure souhaite conserver son avantage concurrentiel de "respect du climat", elle doit réduire encore ses émissions de gaz à effet de serre.

- La navigation intérieure dispose d'un grand nombre de mesures permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre résultant de l'exploitation des bateaux. Ces mesures concernent d'une part l'exploitation des bateaux, leur construction et leurs équipements et d'autre part des mesures dont l'objectif est de "décarboniser" le carburant, c'est-à-dire d'utiliser des carburants produisant de moindres émissions de CO₂.
- Les mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure peuvent présenter des avantages supplémentaires, notamment la réduction des émissions polluantes et des effets négatifs de la navigation intérieure sur l'écologie fluviale.
- Au cours des prochaines décennies, la navigation intérieure devra procéder à une conversion étendue aux carburants alternatifs en tant que source d'énergie, ceci en raison de la raréfaction des carburants issus du pétrole et de l'enchérissement qui en résulte et parce que des objectifs ambitieux de protection climatique ne peuvent être atteints qu'avec des carburants alternatifs.
- Un calcul modélisé des émissions de gaz à effet de serre fait apparaître pour un scénario selon lequel seraient exploités essentiellement les potentiels d'économie résultant de l'augmentation des dimensions moyennes des bateaux et ceux résultant de l'exploitation et de la technique navale, les émissions globales de la navigation intérieure pourraient demeurer constantes aussi en cas d'augmentation de la prestation de transport. Si sont utilisés parallèlement des carburants alternatifs sans carbone ou à faible teneur en carbone, les émissions globales pourraient même diminuer d'environ deux tiers.

Le Comité du règlement de visite a prévu de présenter au printemps 2012 un rapport de situation bien plus exhaustif et de soumettre à cette occasion à la CCNR sur la base d'une approche stratégique des propositions détaillées concernant les travaux supplémentaires nécessaires. Ce rapport de situation existe à l'état de projet et a tenu lieu de base pour le rapport du Comité du règlement de visite soumis à présent. Compte tenu de l'importance générale que revêt ce rapport pour la navigation rhénane et intérieure européenne, le Comité du règlement de visite organisera un deuxième atelier auquel seront conviés tous les secteurs économiques concernés ainsi que les organisations internationales compétentes afin de procéder à un échange de vues sur les principales conclusions du rapport. L'objectif est de prendre en compte dans le rapport les observations et compléments de tous les acteurs, d'assurer une acceptation étendue des constats et conclusions formulés dans le rapport et de coordonner les travaux ultérieurs avec les principaux acteurs de la navigation rhénane et intérieure européenne.

Le **Comité technique permanent** a conclu son rapport avec le constat important suivant :

- Selon l'état actuel des connaissances, aucune modification nette par rapport à aujourd'hui n'apparaît dans un futur proche (jusqu'à 2050) pour les échelles étudiées.
- A partir de 2050, des incidences sur le fonctionnement des infrastructures en conséquence du changement climatique ne sont pas exclues.
- Aucune mesure structurale immédiate ne s'impose actuellement.

Le rapport décrit les principales options ou mesures possibles qui permettront de préserver aussi la navigation rhénane à long terme si le changement climatique devait se poursuivre.

Le **Comité économique** a entrepris ses travaux en tenant compte de l'aspect de la fiabilité du mode de transport. Le principal résultat est le constat que les exigences dans le domaine de la logistique requièrent dès à présent une attention particulière, même si les effets du changement climatique ne se feront sentir qu'au cours de la deuxième moitié de ce siècle. Certains enseignements du passé récent ont permis d'évaluer la dépendance de la navigation intérieure par rapport à l'hydraulicité et de préciser la corrélation entre ce mode de transport et les principaux secteurs économiques. La science a identifié les questions économiques correspondantes et a initié des projets de recherche dont les résultats seront disponibles au cours des prochaines années.

Deux orientations stratégiques s'esquissent ainsi pour le renforcement de la navigation intérieure :

- optimisation de la composition de la flotte par rapport à l'hydraulicité et aux variations plus fréquentes des hauteurs d'eau ;
- intégration de la navigation intérieure dans les concepts de co-modalité afin de garantir et d'optimiser la fiabilité.

En ce qui concerne l'examen d'éventuelles mesures régulatrices visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, une évaluation générale des projets politiques au niveau communautaire n'a pas abouti à des conclusions directes. Des réglementations concernant les droits d'émission de CO₂ ont certes été introduites pour différents secteurs du transport, mais de telles mesures ne sont pas prévues à court ou moyen terme pour l'intégralité des secteurs du transport terrestre. C'est pourquoi le Comité économique n'a pas retenu ce thème très politique parmi les points à examiner ultérieurement.

Le Comité économique inscrira en tant que thèmes prioritaires dans son programme de travail pour les années à venir la fiabilité du mode de transport et l'intégration de la navigation intérieure dans des concepts de co-modalité.

Dans leur globalité, les rapports des comités font apparaître les conclusions suivantes :

- 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 d'adaptation nécessaires afin d'éviter des 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.
- 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 de mode de transport respectueux de l'environnement et du climat et de la nécessaire transition vers un système de transport durable. Ceci engage également tous les acteurs importants de la navigation intérieure à exploiter les mesures possibles et à prendre les dispositions nécessaires.

Annexes :

1. Rapport de la CCNR relatif aux possibilités de réduire la consommation de carburant et les émissions de CO₂ en navigation intérieure
2. Mesures d'adaptation de la voie navigable et scénarios permettant de préserver à long terme la navigation rhénane en cas de poursuite du changement climatique
3. Changement climatique et logistique en navigation rhénane

**Possibilités de réduire la consommation de carburant
et les émissions de gaz à effet de serre en navigation intérieure**

A l'occasion de sa session d'automne 2009, dans le cadre de sa responsabilité pour une navigation rhénane et intérieure durable, la CCNR s'est fixé pour objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre de la navigation rhénane en accord avec les objectifs de réduction des émissions de ses États membres. Afin d'atteindre cet objectif, la CCNR a demandé à son Comité du règlement de visite de lui présenter d'ici à la session d'automne 2011 un rapport fondé sur des études correspondantes et sur des contributions de ses États membres et observateurs ainsi que des organisations internationales et professionnelles avec lesquelles elle coopère, d'y regrouper les mesures et possibilités de réduire les émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure, de les évaluer et de soumettre une proposition quant à la manière dont elles pourraient être rendues adéquatement accessibles à la batellerie et aux autres utilisateurs potentiels.

Le rapport concerne les émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure au sens strict, à savoir les émissions de CO₂ qui sont produites par l'exploitation des bateaux de navigation intérieure. Les émissions d'autres substances que le CO₂ ne sont pas prises en compte, de même que les émissions qui ne résultent pas de l'exploitation des bateaux. Cette limitation est principalement due au fait que, pour les émissions de la navigation intérieure autres que les émissions de CO₂ lors de l'exploitation des bateaux, il n'existe que peu d'études ou données utilisables. Cette limitation n'est pas dommageable à la définition des objectifs du rapport, d'une part parce que le CO₂ est de loin le principal gaz à effet de serre émis par la navigation intérieure et, d'autre part, parce que les émissions autres que celles de l'exploitation des bateaux peuvent - au moins dans une première approche - être laissées de côté étant donné leurs faibles quantités. Les émissions provenant du chargement qui apparaissent en navigation citerne ne sont pas imputables à la navigation intérieure, mais aux chaînes de production dont les chargements font partie.

Objectifs pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure

En valeur absolue, les émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure sont d'une très faible importance si on les compare à l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre des transports, et encore plus si on les compare à toutes les émissions de gaz à effet de serre anthropiques. Les raisons en sont la bonne efficacité énergétique de la navigation intérieure, et ses parts très faibles parmi les modes de transport en Europe. Mais les modes de transport qui sont en concurrence avec la navigation intérieure font des progrès dans la réduction de leurs émissions de gaz à effet de serre. Si la navigation intérieure veut conserver son avantage concurrentiel de "respect du climat", elle doit elle aussi continuer à réduire ses émissions.

Une augmentation continue des émissions de gaz à effet de serre des transports affecterait les objectifs de réduction globale des émissions de l'UE. Il faut donc mettre en place des mesures pour que les émissions de gaz à effet de serre des transports soient en harmonie avec les objectifs de protection globale du climat. Si les différents États ainsi que la Commission européenne ont quantifié les objectifs de réduction des émissions pour les transports dans leur ensemble, tel n'est pas le cas pour la navigation intérieure. Une telle quantification est objectivement une opération complexe, notamment en raison des connaissances incomplètes sur les émissions actuelles, les possibilités de réduction des émissions et l'évolution globale de l'économie.

Une telle quantification des objectifs serait cependant utile pour toutes les personnes concernées. Elle minimiserait les incertitudes et leur permettrait de diriger vers cet objectif les processus politiques, économiques, techniques et autres. La nécessité de quantifier les objectifs et la méthodologie nécessaire pour définir et atteindre des objectifs de protection du climat sont déjà confirmées au niveau ministériel dans le cadre de l'OCDE. Comme les États membres de la CCNR sont responsables d'environ les trois-quarts des prestations de transport et donc des émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure dans l'UE, il est logique qu'ils assurent, conjointement avec la CCNR, un rôle directeur dans la concrétisation des objectifs de protection du climat de la navigation intérieure.

Bilan carbone de la navigation intérieure

Pour le transport de marchandises, l'intensité CO₂ d'un mode de transport est essentiellement exprimée en g/tkm sur la base des émissions de CO₂ rapportées à la prestation de transport, mais une indication en g/EVPkm est également possible. Ce rapport est souvent appelé aussi facteur d'émission CO₂¹. Comme pour les autres modes de transport, le facteur d'émissions de CO₂ constitue l'élément central de la détermination du bilan carbone de la navigation intérieure. Il existe un grand nombre d'études qui tentent de quantifier le facteur d'émissions de CO₂ de la navigation intérieure. Mais la marge de fluctuation des valeurs résultant des ces études est telle qu'elles ne permettent ni une détermination fiable du bilan carbone de la navigation intérieure à des fins de politique des transports ou de protection du climat, ni d'en déduire avec précision les émissions de CO₂ des chaînes logistiques. Une solution consisterait à regrouper les données des entreprises de navigation intérieure sur la consommation de carburant et la prestation de transport des différents types de bateaux, et les statistiques collectées par la CCNR. Des valeurs fiables et acceptées par tous devraient en résulter pour les émissions de CO₂ de la navigation intérieure. A cet égard devraient être prises en compte les études menées dans ce domaine. La CCNR pourrait amorcer cette procédure, la modérer et la soutenir par ses connaissances ainsi que par le gros volume de données dont elle dispose.

La détermination des émissions spécifiques d'un mode de transport est complexe et comporte de nombreuses incertitudes. Il est d'autant plus difficile de comparer entre-elles les émissions de différents modes de transport. Les études menées dans ce domaine semblent toutefois se rejoindre sur le fait que les émissions spécifiques de CO₂ imputables à la navigation intérieure sont à peu près équivalentes à celles du transport ferroviaire et nettement inférieures à celles du transport routier.

Le projet de norme européenne prEN 16258:2011 "Méthodologie pour le calcul et la déclaration de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre des prestations de transport (passagers et marchandises)" est actuellement mis à disposition pour prise de position Les États membres et en particulier les associations de la profession de la navigation peuvent faire usage de cette possibilité de prendre position afin d'obtenir que la navigation intérieure soit prise en compte de manière appropriée dans la version finale de la norme.

Mesures pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure

Fondamentalement, on peut faire appel aux stratégies suivantes pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans les transports :

1. Suppression de transports,
2. Transfert de transports vers des modes de transport plus respectueux du climat,
3. Réduction des émissions spécifiques.

Concrètement, la politique du transport tentera de mettre en œuvre trois stratégies fondamentales.

¹ Il semble qu'en anglais on utilise l'expression "intensité CO₂", en allemand on utilise davantage l'expression "facteur d'émission de CO₂". Ci-après est utilisée systématiquement l'expression "facteur d'émission de CO₂".

Le présent rapport se réfère uniquement à l'option stratégique 3. Cette option est approfondie dans les sections suivantes du présent rapport. L'option 1 peut entraîner une limitation de la demande de transport fluvial. L'option 2 n'est profitable pour la navigation intérieure que si elle parvient à obtenir des succès dans la réduction de ses émissions de gaz à effet de serre.

Les mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre présentent des avantages supplémentaires :

- Si la réduction des émissions de gaz à effet de serre résulte d'une réduction de la consommation de carburant, les autres émissions polluantes s'en trouvent presque toujours réduites.
- Une réduction de la consommation de carburant réduit aussi la consommation de ressources, à savoir de pétrole. Ceci renforce la durabilité de la navigation intérieure et réduit ses coûts.
- Si la réduction des émissions de gaz à effet de serre est atteinte par la réduction de la motorisation, ceci se traduit en règle générale par une réduction de la formation de vagues et des variations des courants dans les masses d'eau environnantes. Cette baisse contribue à son tour à réduire les contraintes exercées sur le lit et le fond de la voie navigable. Les conséquences négatives de la navigation intérieure sur l'écologie fluviale s'en trouvent réduites.

La navigation intérieure est soumise à des conditions générales particulières en ce qui concerne les possibilités de réduire la consommation de carburant et les émissions de CO₂ et ces conditions ne s'appliquent pas ou seulement dans une moindre mesure aux autres modes de transport. Il convient d'identifier ces conditions générales et d'en tenir compte s'il s'agit de déterminer ou de réduire la consommation de carburant et les émissions de CO₂ de la navigation intérieure. Les bateaux de la navigation intérieure naviguent sur des eaux relativement peu profondes et sont par conséquent soumis par principe aux lois de l'hydrodynamique en eaux peu profondes. Ceci influe de manière significative sur les besoins des bateaux de la navigation intérieure en termes de puissance et donc sur leur consommation de carburant et sur leurs émissions de CO₂.

Les propriétaires de bateaux disposent d'un grand nombre de mesures possibles, relatives à la technique des bateaux, pour réduire la consommation de carburant et les émissions de CO₂. Ils peuvent choisir parmi elles celles qui sont économiquement et techniquement les plus avantageuses pour leurs bateaux et leurs usages. En mettant en œuvre simultanément plusieurs mesures, il semble possible d'envisager une réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ de 30 % et plus par rapport aux bateaux actuellement courants. Pour les transformations de bateaux existants, le potentiel d'économie est nettement moindre. Toutefois, toute quantification des potentiels de réduction possibles dépend d'une pluralité de conditions cadres qui peuvent nettement varier selon le type de bateau et les conditions d'utilisation. Lors de la mise en œuvre de certaines mesures contribuant à réduire les émissions, on a constaté qu'elles n'étaient pas couvertes par les prescriptions techniques de la CCNR et de l'UE pour les bateaux de navigation intérieure. Les exigences doivent être modernisées afin d'éviter à l'avenir des problèmes de sécurité. L'augmentation des dimensions et du port en lourd des bateaux présente un important potentiel de réduction des émissions. Étant donné son importance majeure pour l'évolution future des émissions, cette question doit être étudiée en profondeur. À cet égard, des limites sont essentiellement fixées par l'infrastructure. Si les dimensions supérieures des bateaux nécessitent des mesures d'aménagement, les aspects écologiques de l'aménagement des voies d'eau doivent être pris en compte.

Les mesures d'exploitation pour réduire la consommation de carburant et les émissions de CO₂ présentent des similitudes fondamentales avec les mesures techniques. Les propriétaires de bateaux disposent d'un grand nombre de mesures possibles, et ils peuvent choisir parmi elles celles qui sont économiquement les plus avantageuses pour leurs bateaux et leurs usages. En mettant en œuvre simultanément plusieurs mesures, il semble possible d'envisager une réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ de 20 % et plus par rapport à l'exploitation actuelle des bateaux. A la différence des mesures relatives à la technique des bateaux, il n'existe pas pour les mesures d'exploitation de différences importantes entre les nouvelles constructions et les bateaux existants. C'est l'optimisation de la vitesse des bateaux qui présente le plus grand potentiel d'économie : l'optimisation consiste à choisir une vitesse la plus faible possible en tenant compte de la date/heure d'arrivée imposée et des conditions de voie d'eau qui seront rencontrées sur les différents tronçons de l'itinéraire. Toutefois, toute quantification des potentiels d'économie possibles dépend d'une pluralité de conditions cadres qui peuvent nettement varier selon le type de bateau et en particulier selon les conditions d'utilisation. Si ce sont en général les propriétaires et les conducteurs des bateaux qui déterminent par leurs actions la consommation de carburant et donc les émissions des bateaux, il existe parmi les mesures d'exploitation certaines mesures pour lesquelles les administrations des voies navigables doivent créer les conditions nécessaires, par exemple l'introduction de certaines applications des services d'information fluviale (SIF).

Carburants et sources d'énergie alternatifs pour la navigation intérieure

Comme carburants, la navigation intérieure actuelle utilise presque exclusivement du gazole ou du carburant diesel. Ces deux carburants produisent des émissions nettes importantes de CO₂ lors de leur combustion. En liaison avec les évolutions sur le marché des carburants, une conversion à des carburants et modes de propulsion alternatifs constitue à plus long terme pour la navigation intérieure une option qui permettra non seulement de réduire ses émissions de CO₂ mais aussi d'assurer sa pérennité. Ces énergies alternatives doivent avoir un bilan carbone faible, voire nul et doivent être disponibles plus longtemps, voire de manière illimitée. Les biocarburants liquides sont certes les successeurs logiques des huiles minérales actuelles, mais ils ne pourront pas être produits durablement dans les quantités nécessaires. Un mix de carburants s'établira donc dans la navigation intérieure, comprenant le GNL et des biocarburants liquides et gazeux. L'énergie électrique, stockée à bord dans des batteries ou par transformation en hydrogène, devrait être également utilisée pour la propulsion des bateaux de navigation intérieure, au moins dans certaines applications. L'utilisation de ces énergies nécessite des préparatifs considérables, également en considération des prescriptions techniques pour la navigation intérieure. Il faut notamment garantir que le futur mix énergétique permettra d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de la navigation intérieure. Une stratégie est donc nécessaire pour la conversion de la navigation intérieure à des énergies alternatives. Cette stratégie doit être harmonisée à un échelon supérieur à celui des États, car la navigation intérieure européenne présente une orientation internationale. La CCNR pourrait être requise pour développer cette stratégie si la stratégie de carburants attendue au niveau de l'UE, couvrant l'ensemble du secteur des transports, ne tient pas suffisamment compte de la navigation intérieure.

Scénarios concernant l'évolution des émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure

La navigation intérieure dispose d'un grand nombre de mesures permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre résultant de l'exploitation des bateaux. Ces mesures concernent l'exploitation des bateaux, leur construction et leurs équipements. La mise en œuvre étendue de cette première catégorie de mesures à l'avenir pourrait être qualifiée de scénario conservateur, ces mesures ayant déjà fait leur entrée en navigation intérieure et paraissant être globalement acceptées par la navigationle carburant, c'est-à-dire à utiliser des carburants ou des sources d'énergie alternatives induisant de plus faibles émissions nettes de CO₂. Ces mesures ne sont mises en œuvre par la navigation intérieure que dans des cas exceptionnels. Une mise en œuvre plus étendue de ces mesures en plus de celles qui relèvent de la première catégorie pourrait par conséquent constituer un scénario optimiste en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Un aspect particulièrement important pour les deux scénarios est l'augmentation du port en lourd moyen des bateaux résultant de la poursuite de la modernisation de la flotte de navigation intérieure. Un calcul modélisé des émissions de gaz à effet de serre pour ces scénarios fait apparaître qu'en retenant le scénario conservateur les émissions globales resteraient à peu près constantes même en cas de hausse de la prestation de transport et qu'elles pourraient baisser de manière significative en retenant le scénario optimiste. Les conclusions possibles ci-après présentent un intérêt en particulier pour la politique du transport et la politique environnementale :

- Une application étendue des mesures techniques et opérationnelles visant à économiser de l'énergie qui sont déjà mises en œuvre de diverses manières ainsi qu'une augmentation supplémentaire des dimensions moyennes des bateaux permettent de maintenir à peu près constantes en valeur absolue les émissions de gaz à effet de serre résultant de l'exploitation des bateaux de la navigation intérieure même en cas de hausse continue des prestations de transport de marchandises.
- Une baisse significative en valeur absolue du volume net des gaz à effet de serre résultant de l'exploitation des bateaux de la navigation intérieure sera possible en cas de hausse simultanée et continue des prestations de transport de marchandises lorsque seront utilisés aussi à grande échelle, outre le GNL, des biocarburants ou des sources d'énergie alternatives. De tels carburants nécessitent toutefois la réalisation d'essais de compatibilité avec les moteurs et systèmes de post-traitement des gaz d'échappement existants.

Travaux complémentaires

En plus de l'identification et du développement de mesures concrètes pour la réduction de la consommation de carburant, la navigation intérieure ne fait qu'entamer un long processus visant à réduire ses émissions de gaz à effet de serre. Le présent rapport énonce les tâches nécessaires pour assurer le succès de ce processus :

- Détermination du bilan carbone de la navigation intérieure,
- Détermination d'objectifs quantitatifs pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure,
- Examen du potentiel de réduction des émissions de CO₂ par l'utilisation du GNL et d'autres sources d'énergie alternatives (carburants) en navigation intérieure,
- Elaboration d'une stratégie pour les futures sources d'énergie (carburants) de la navigation intérieure,
- Elaboration de scénarios concernant l'évolution des émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure,
- Détermination de la réduction de la consommation de carburant due à l'augmentation du port en lourd moyen des bateaux de la navigation intérieure,

- Adaptation des prescriptions techniques applicables aux bateaux de la navigation intérieure dans la perspective de l'autorisation de sources d'énergie alternatives (carburants),
- Examen général de l'introduction obligatoire de l'indice de rendement énergétique de la conception (Energy Efficiency Design Index - EEDI) pour la navigation intérieure,
- Examen général d'un standard obligatoire de l'indice opérationnel de rendement énergétique de la conception (Energy Efficiency Operational Indicator - EEOI) pour la navigation intérieure,
- Etudes supplémentaires relatives aux mesures techniques à bord des bateaux de navigation intérieure permettant de réduire la consommation de carburant et les émissions de CO₂,
- Etudes supplémentaires relatives aux mesures opérationnelles à bord des bateaux de navigation intérieure permettant de réduire la consommation de carburant et les émissions de CO₂,
- Elaboration d'une de standards de qualité pour les futures sources d'énergie (carburants) de la navigation intérieure,
- Elaboration de mesures sur les voies navigables et dans les ports de mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure.

La CCNR - compte tenu notamment de ses ressources limitées - ne pourra appuyer qu'un certain nombre des travaux mentionnés. Elle se concentrera par conséquent sur les travaux

- pour lesquels elle dispose de données ou d'informations qui ne sont pas disponibles ailleurs dans la même ampleur ou qualité, par exemple en liaison avec l'activité réglementaire ou l'observation du marché,
- qui permettent de développer des stratégies et ainsi de fixer des orientations à moyen et long terme pour les travaux de la CCNR,
- qui constituent des travaux préparatoires nécessaires pour des mesures prises par ailleurs, notamment par la profession de la navigation, ou pour des travaux ultérieurs de la CCNR.

Par conséquent sont énoncés ci-après des travaux ultérieurs dont la CCNR pourrait assurer la coordination dans le contexte européen en concertation avec la Commission européenne, la profession de la navigation et l'industrie. Si la Commission européenne a l'intention de réaliser elle-même ces travaux, la CCNR pourrait proposer son appui et sa coopération.

- Détermination du bilan carbone de la navigation intérieure
- Détermination de la réduction de la consommation de carburant due à l'augmentation du port en lourd moyen des bateaux de la navigation intérieure
- Elaboration d'une stratégie et adaptation des prescriptions techniques applicables aux bateaux de la navigation intérieure dans la perspective de l'autorisation de sources d'énergie alternatives
- Examen général de l'introduction obligatoire de l'indice de rendement énergétique de la conception (Energy Efficiency Design Index - EEDI) pour la navigation intérieure
- Examen général d'un standard obligatoire de l'indice opérationnel de rendement énergétique (Energy Efficiency Operational Indicator - EEOI) pour la navigation intérieure
- Examen général de la nature des autres mesures susceptibles d'être prises par la CCNR en vue d'aboutir à une réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO₂ des bateaux de la navigation intérieure, par exemple les systèmes de guidage du trafic
- Elaboration de scénarios et d'objectifs quantitatifs pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre de la navigation intérieure

Mesures d'adaptation de la voie navigable et scénarios permettant de préserver à long terme la navigation rhénane en cas de poursuite du changement climatique

1. Situation

Par sa résolution 2009-II-8, le Comité technique permanent a été chargé de procéder d'ici la session d'automne 2011 à un inventaire des possibles mesures d'adaptation de la voie navigable et de développer des scénarios permettant de préserver aussi à long terme la navigation rhénane en cas de poursuite du changement climatique.

Ce rapport constitue une partie du rapport complet à établir par la CCNR.

La Conférence interministérielle du Rhin¹ a chargé, le 18.10.2007, la Commission Internationale pour la protection du Rhin (CIPR) d'élaborer une "étude de scénarios relatifs pour le régime des débits du Rhin". L'étude et ses résultats sont décrits au chapitre 2.6.

Selon l'état actuel de la technique, le changement climatique n'aura d'incidence sur la navigation qu'en cas de modifications des hautes et basses eaux.

2. Etat de la recherche 2011

Ce chapitre décrit brièvement les contenus et objectifs des actuels travaux de recherche nationaux et internationaux. Ne sont mentionnés ici que les projets qui portent exclusivement sur le Rhin ou sur la navigation rhénane.

Pour une étude ultérieure, les tendances de développement représentées dans le projet RheinBlick 2050 de la Commission Internationale pour l'hydrologie du bassin rhénan (CHR) servent pour l'essentiel de base, étant donné qu'une synthèse a déjà été réalisée à partir des résultats de tous les travaux nationaux (date : fin 2010).

2.1 Suisse

Projekt CCHydro²

Le projet CCHydro (changement climatique et hydrologie en Suisse) de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) a pour but, sur la base des scénarios climatiques actuels, de mettre à disposition, pour les différentes régions climatiques, les différents étagements et les différentes configurations géomorphologiques de Suisse, des scénarios à haute résolution, dans le temps et l'espace, relatifs au cycle de l'eau et aux débits pour la période 2050 / 2100.

Ce projet s'articule en 7 modules :

- scénarios climatiques pour la Suisse jusqu'en 2100
- ressources naturelles en eau de Suisse et leurs bassins les plus importants
- changement climatique et réserves en eau dans les régions sensibles (bilan).
- changement climatique et périodes de basses eaux
- modélisation du débit de l'eau provenant des glaciers suisses
- changement climatique et périodes de hautes eaux
- changement climatique et température de l'eau

¹ Communiqué de la Conférence interministérielle pour la protection du Rhin du 18 octobre 2007

² www.bafu.admin.ch/wasser/01444/01991/10443/index.html?lang=de

Le projet a été lancé en 2008. Sa conclusion est prévue en décembre 2011.

Les premiers résultats des différents modules font partie du projet RheinBlick 2050 de la CHR.

Les derniers scénarios climatiques du projet indiquent pour l'Europe un net réchauffement au cours des 40 prochaines années et plus particulièrement d'ici à la fin du siècle, si la tendance n'est pas stoppée par des mesures de protection climatique. Les modèles informatiques laissent entrevoir pour les grands glaciers suisses un avenir assez sombre. En plus des petits et moyens glaciers, tous les grands glaciers devraient fondre intégralement dans les sommets les plus élevés.

2.2 Allemagne

Le projet central de la recherche allemande sur le climat en liaison avec la gestion des eaux et du trafic est le programme de recherche "Incidences du changement climatique sur les voies navigables et la navigation - Développement d'options d'adaptation" (en bref : KLIWAS¹; BMVBS, 2009). Ce programme de recherche financé par le Ministère fédéral des Transports, de la Construction et du Développement urbain doit s'achever en 2013. Il est mis en œuvre par le Comité des hautes autorités du Ministère allemand du transport, de la construction et du développement urbain (BMVBS) (*Bundesanstalt für Gewässerkunde*, BfG; *Deutscher Wetterdienst*, DWD; *Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie*, BSH et *Bundesanstalt für Wasserbau*, BAW), sous la responsabilité du BfG et intégré dans des réseaux de recherche nationaux et internationaux. Les objectifs de KLIWAS consistent d'une part à améliorer les performances de ce mode de transport et d'autre part à veiller à la qualité de l'eau et aux espaces vitaux des fleuves (Rhin, Elbe, Danube) et des côtes.

Le Rhin et sa fonction de voie navigable font partie du projet central KLIWAS (KLIWAS 4.01 – Réserves d'eau – Hauteur d'eau – Capacité de transport), qui définit depuis 2007 les bases de données et les concepts du programme de recherche. L'ensemble des bases de données relatives au changement climatique actuellement accessibles font en ce moment l'objet d'évaluations complètes. Les résultats sont intégrés dans une chaîne de modèles de simulation scientifiques qui couvrent les principaux sous-systèmes du champ de relations de la voie de navigation intérieure. Un pont est ainsi jeté entre la concentration des gaz à effet de serre dans l'atmosphère (1), les systèmes climatiques global et régional (2), les réserves d'eau dans les bassins fluviaux (3), la voie navigable (4) et les structures de coût de la navigation intérieure (5).

Les méthodes du projet central KLIWAS appliquées au Rhin ont été approuvées aux niveaux national et international. Les résultats de KLIWAS (p. ex. Nilson et al. 2010b) forment la base essentielle du projet de coordination RheinBlick2050 de la CHR et du groupe d'experts KLIMA de la CIPR, ainsi que de ce rapport. Ils sont en outre intégrés dans des projets européens en cours (p. ex. EU-ECCONET, AdaptAlp²).

2.3 France

Dans le cadre du plan national d'adaptation au changement climatique est menée sous la direction de VNF une étude de vulnérabilité du réseau fluvial français. Le cahier des charges pour cette étude de vulnérabilité est en cours d'élaboration.

1 <http://www.kliwas.de>

2 <http://www.adaptalp.org/>

2.4 Pays-Bas

2.4.1 Etudes actuelles

Deux études consacrées au rapport entre la navigation intérieure et les développements climatiques ont été réalisées aux Pays-Bas au cours de la période.

Projet de recherche "Climat et navigation intérieure"

Au sein du Ministère des Infrastructures et de l'Environnement, l'administration des voies navigables Rijkswaterstaat a demandé une étude des conséquences du changement climatique à moyen terme et à long terme.

Les scénarios climatiques de l'Institut Royal Météorologique Néerlandais (KNMI) ont servi de base à cette étude. Le scénario extrême est W+. Ce dernier prévoit une augmentation de température de +2°C en 2050 par rapport à l'année 1990, des hivers humides et doux et des étés chauds et secs, avec un renforcement du vent et des flux d'air.

W+	Warm +	En 2050, température sur terre de 2 °C supérieure à celle de 1990 + hivers plus doux et plus humides en raison d'un vent d'ouest accru + étés plus chauds et plus secs en raison d'un vent d'est accru
----	--------	--

Le projet traite les aspects suivants, en partant de la situation en 2050 :

- les incidences du changement climatique sur les réserves d'eau et les conséquences pour la navigation intérieure (basses et hautes eaux et affaissement du sol/ensablement),
- les incidences du changement climatique sur des points critiques de l'infrastructure (écluses et ponts), sur le réseau principal de voies navigables et
- les incidences du changement climatique sur le port de Rotterdam.

Les principales conclusions sont les suivantes :

- périodes de précipitations plus fréquentes et plus importantes en hiver et périodes de sécheresse en été si le scénario W+ se réalise,
- entraves à la navigation en raison de hautes et basses eaux sur le Waal, le Rhin et l'IJssel, en conséquence, modifications des temps de navigation et des coûts de déplacement, de la fiabilité, des itinéraires alternatifs et enfin augmentation des frais de transport.

Projet de recherche "Changement climatique et navigation intérieure : incidences sur le secteur de la navigation intérieure, le port de Rotterdam et solutions possibles"

Le projet de recherche "Climat et navigation intérieure" est en partie devenu l'enquête du consortium "Kennis voor Klimaat, Hotspot Rotterdam" (connaissance du climat, point de convergence Rotterdam), menée par l'Université technique de Delft, l'Université libre d'Amsterdam, des bureaux d'ingénieurs et les institutions spécialisées TNO, Arcadis et Deltares, la Gestion des terminaux de Rotterdam et le Ministère des Infrastructures et de l'Environnement. La figure 1 présente l'articulation de ce projet.

Le scénario climatique W+ du KNMI pour l'année 2050 a également servi de point de départ pour ce projet de recherche. Les principales conclusions sont les suivantes :

- a) périodes de précipitations plus fréquentes et plus importantes en hiver et périodes de sécheresse en été si le scénario W+ se réalise,
- b) entraves à la navigation en raison des hautes et basses eaux des fleuves,
- c) augmentation des frais de transport et retards dans la livraison de marchandises,
- d) transfert de la navigation intérieure sur les voies routières et ferroviaires.

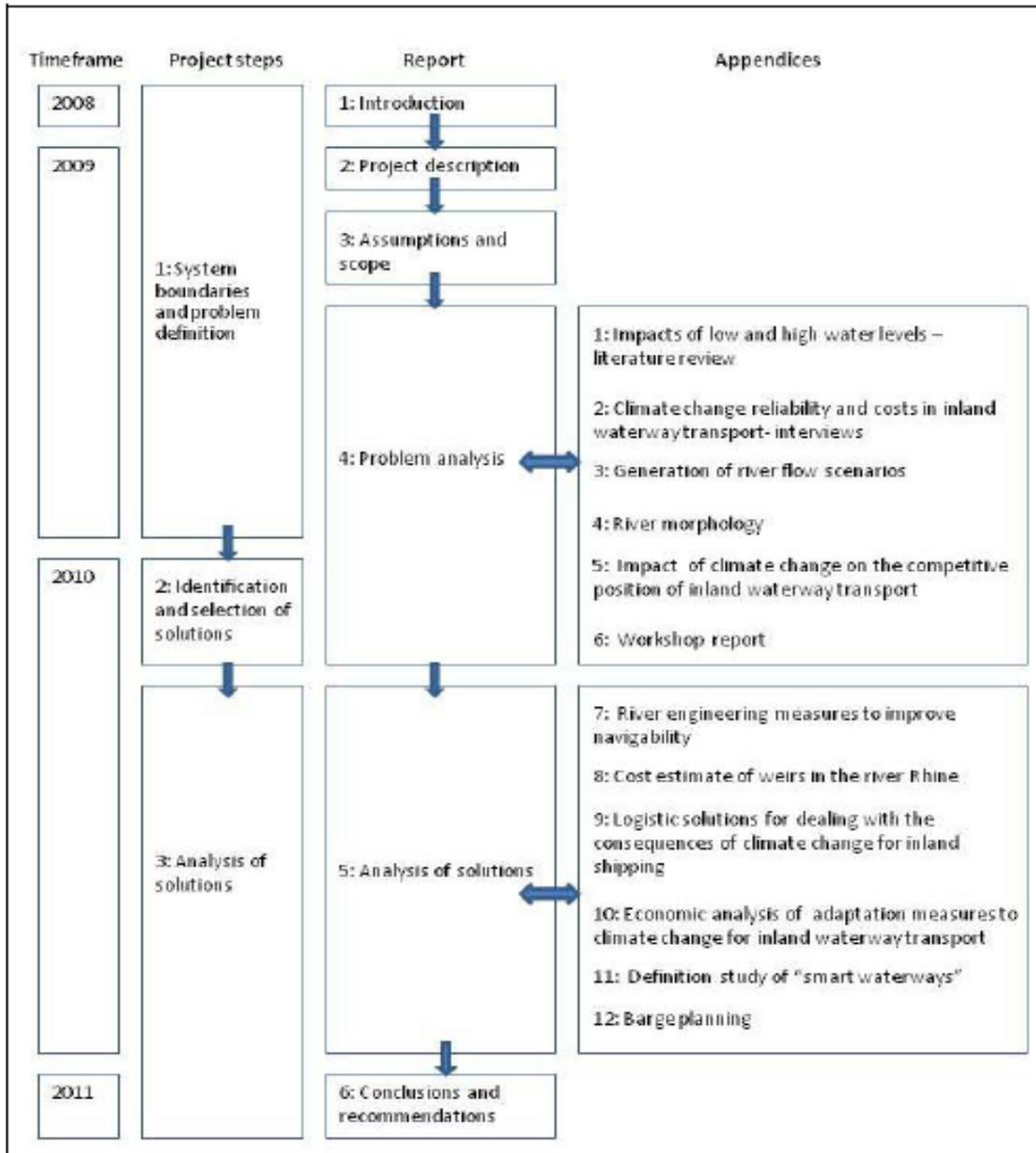


Figure 1 : Articulation du projet de recherche "Changement climatique et navigation intérieure : incidences sur le secteur de la navigation intérieure, le port de Rotterdam et solutions possibles"

2.4.2 Etudes futures

Dans le cadre du "Deltaprogramma"¹, d'autres études seront prochainement entreprises. L'objectif de ces dernières consistera avant tout à réévaluer et à développer l'instrument de modélisation pour les fleuves. La dynamique probable du système des fleuves peut ainsi être définie selon différents scénarios climatiques.

Cette modélisation couvre l'intégralité du Rhin. Il convient toutefois de noter que pour le changement climatique, les disparités régionales des modifications de la répartition des précipitations ne sont pas prises en compte.

La première étude "Climat et navigation intérieure aux Pays-Bas" doit parallèlement se poursuivre dans le cadre du "Deltaprogramma".

Il est prévu que le KNMI publie en 2013 des scénarios actualisés.

2.5 RheinBlick2050²

Depuis près de 20 ans, la (CHR) travaille sur l'étude des incidences du changement climatique sur le débit du Rhin et de ses affluents. A la suite des grands progrès réalisés dans le domaine de la recherche climatique, on s'est demandé si ces derniers permettraient d'établir des pronostics optimisés concernant les futurs débits fluviaux. Pour répondre à cette question, la CHR a lancé le projet "RheinBlick2050" (Görgen et al., 2010), qui traite des incidences d'un changement climatique régional sur l'écoulement du Rhin et de la Moselle et du Main, ses principaux affluents. Un groupe de travail international composé d'experts d'instituts de recherche et d'administrations chargées de la gestion des eaux a réalisé les analyses et calculs, dont les résultats ont été présentés fin 2010. RheinBlick2050 sert de base pour les travaux d'instances nationales et d'autres organisations internationales. Les résultats du projet déterminent par exemple dans une large mesure les actuels travaux de la (CIPR) relatifs au changement climatique (voir la section 2.6 du présent rapport).

RheinBlick2050 se concentre exclusivement sur les incidences, à savoir les modifications du système physique. Le projet ne traite pas des mesures d'adaptation ou de réduction en rapport avec le changement climatique. L'une des caractéristiques du projet est qu'il ouvre une perspective commune, concertée et transfrontalière sur les modifications du débit. La structure de l'expérience suit une étude caractéristique relative à l'influence du changement climatique sur l'hydrologie. Un scénario précis d'émissions de gaz à effet de serre est ainsi utilisé avec différents modèles climatiques internationaux. A l'aide d'un modèle climatique régional (RCM), un lien est établi entre les observations larges (conditions atmosphériques p. ex.) et les informations de la station (température p. ex.) (régionalisation). A partir des jeux de données ainsi disponibles, une correction des erreurs systématiques dans les résultats des simulations quotidiennes du RCM relatives à la température de l'air et aux précipitations est effectuée après une évaluation complète et le choix d'une chaîne de modélisation. Des calculs de modèles hydrologiques en vue de l'analyse de l'évolution future de l'écoulement et des basses et hautes eaux des cours d'eau sont ensuite exécutés. La fourchette et les tendances des scénarios servent à déterminer les modifications et facilitent la communication des résultats. Les évaluations sont effectuées pour le niveau d'eau choisi sur le Rhin, le Main et la Moselle.

¹ Le Plan Delta hollandais (ouvrages Delta de l'avenir) vise à protéger durablement les Pays-Bas contre les inondations causées par la mer et les fleuves, et à maintenir l'alimentation en eau douce.

² <http://www.chr-khr.org/de/projekte/rheinblick2050>.

RheinBlick2050 n'entrevoit pas pour la zone d'observation concernée (Rhin, Main, Moselle), dans un avenir proche (2021 à 2050), de tendances nettes au changement par rapport à la période de comparaison (1961 à 1990) au cours de l'été hydrologique (mai à octobre) pour les débits moyens et faibles. Des débits croissants seront probablement constatés durant l'hiver hydrologique (novembre à avril) en période de basses eaux. Si l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre persiste d'ici à la fin du 21^{ème} siècle, les modifications du régime hydrologique seraient toutefois, d'après l'état actuel des connaissances, plus nettes. Pour le débit moyen du Rhin, du Main et de la Moselle, des augmentations comprises entre 5 % et 40 % en hiver et des baisses comprises entre 5 % et 30 % en été sont par exemple simulées dans ces conditions pour un avenir lointain (2071 à 2100).

RheinBlick2050 montre notamment qu'il n'existe pas qu'une seule projection du régime hydrologique. Des évolutions possibles variées produisent une fourchette de probabilité des développements futurs. Compte tenu de la période de simulation prolongée et des incertitudes qui en résultent, des améliorations futures prévisibles des modèles de climat ainsi que des nombreux autres facteurs d'influence sur l'évolution future des débits, les responsables du projet estiment qu'il est nécessaire de développer des projets tels que RheinBlick2050 à des intervalles réguliers.

Les résultats concrets des calculs modélisés sont présentés au chapitre 3.

2.6 Étude des scénarios du régime hydrologique du Rhin¹

A la demande de la CIPR, un groupe d'experts, aux délibérations duquel le secrétariat de la CCNR a participé, a réalisé entre 2008 et 2011, l'"étude de scénarios du régime hydrologique du Rhin". Ces derniers comprennent des analyses et des représentations complètes des modifications passées et futures possibles du climat, des réserves d'eau et des températures de l'eau pour la période, pertinente pour la planification, allant jusqu'à 2050 (au total, des analyses de scénarios climatiques jusqu'en 2100). L'étude doit constituer la base d'autres travaux de la CIPR, et permettre ainsi l'identification des dangers et risques potentiels et le développement de concepts de prévention/ stratégies d'adaptation durables concernant la gestion des eaux.

L'étude vise à assembler les résultats actuels relatifs aux conséquences possibles du changement climatique sur le Rhin. Des activités de recherche et projets associant de nombreuses institutions ont traité, pour différentes paramètres hydrologiques du bassin du Rhin, des jeux de données étendus à l'aide de méthodes définies à l'échelle transfrontalière, et garantissent ainsi une vue intégrale des connaissances actuelles de la technique. Des prévisions précises et "véridiques" ne sont par conséquent pas possibles. Les résultats évoluent dans des marges de variation très larges.

Ceci vaut tout particulièrement pour les débits extrêmes simulés. Des déficits méthodiques apparaissent en ce qui concerne traitement de la fréquence de survenance des crues. Celles-ci surviennent plus particulièrement sur le Rhin supérieur. Quelques aspects hydrodynamiques, comme p. ex. l'effet de rétention des débordements et des ruptures de digues, l'effet de rétention du lit majeur, des mesures de prévention des hautes eaux, etc. ne sont actuellement pas pris en considération.

¹ Étude des scénarios du régime hydrologique du Rhin, avril 2011, rapport n° 188, Commission internationale pour la protection du Rhin (CIPR)

Les marges de variation présentées rendent transparentes les incertitudes liées aux simulations effectuées avec les modèles actuels. Il convient à cet effet de tenir compte du fait qu'en dépit de la complexité élevée et de la variété des modèles utilisés, le "véritable avenir" pourrait se situer en dehors de cette marge de variation. Les modèles actuels ne tiennent pas encore compte de tous les éléments du système climatique ou du régime des eaux ; les modèles climatiques globaux ne sont p. ex. pas toujours couplés à un cycle de carbone. La situation devrait toutefois changer avec la présentation du rapport d'état de l'Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) attendu d'ici à 2013/2014.

Les résultats présentés sont toutefois globalement plus modérés que ceux qui ont été publiés jusqu'ici. On ne peut toutefois en aucun cas parler de "levée d'alerte". Selon des calculs plus récents, les modifications exprimées en pourcentages se situent pour certaines nettement dans la fourchette à deux chiffres et, si elles devaient se confirmer, elles contraindraient l'hydrosystème du Rhin à faire preuve d'une capacité d'adaptation élevée, en plus de celle déjà exigée pour réagir aux modifications du 20^{ème} siècle.

Des modifications nettement plus importantes devraient en outre être enregistrées – comme le montrent les études de sensibilité – dans l'hypothèse d'une augmentation continue de la concentration des gaz à effet de serre d'ici à la fin du 21^{ème} siècle.

Ce rapport a volontairement renoncé à la représentation d'un ensemble de modèles. Ce dernier représente dans le cas de la médiane, uniquement le point central d'une plage de simulations, dont la probabilité doit être considérée comme égale pour toutes¹. Son choix ne peut pas être justifié de façon objective. Une réduction des discussions d'adaptation à une seule "valeur climatique" peut donner une impression erronée des connaissances réelles relatives aux possibles conséquences du changement climatique.

L'étude de scénarios pour le régime des débits du Rhin aboutit à la conclusion que la prise de décision relative à une stratégie d'adaptation doit tenir compte des incertitudes liées aux projections d'avenir. Il est notamment de la responsabilité du décideur de dimensionner une mesure d'adaptation selon la valeur supérieure ou inférieure ou à partir de l'estimation médiane de l'ensemble des projections.

2.7 Incidence du changement climatique sur le réseau de voies de navigation intérieure (ECCONET)²

L'objectif de ce projet de recherche est de rassembler l'expertise de partenaires issus de domaines tels que la météorologie, l'hydrologie, les infrastructures, le transport et l'économie afin d'étudier les conséquences du changement climatique sur le réseau de transport en retenant l'exemple des voies de navigation intérieure.

Dans le cadre de ce projet sont pris en compte aussi les projets EWENT³ et WEATHER⁴, qui étudient les effets de conditions météorologiques extrêmes sur le secteur du transport dans son ensemble, sans porter spécifiquement sur la navigation intérieure.

Le projet ECCONET comporte deux objectifs de recherches parallèles :

- Analyse des différents effets du changement climatique sur la navigation intérieure ;
- Analyse de stratégies d'adaptation et de leurs conséquences pour le secteur.

Dix partenaires européens participent au projet ECCONET dans le cadre du septième programme cadre européen de recherche. Les résultats du projet sont attendus en 2012 et devraient conduire à la définition d'orientations politiques ainsi que d'un cadre stratégique pour la navigation intérieure.

¹ En règle générale, il n'y a pas lieu de mentionner des probabilités objectives dans les analyses basées sur des scénarios. A cet égard, les "probabilités" sont toujours conditionnées par les suppositions et modèles choisis de manière subjective.

² www.ecconet.eu

³ <http://virtual.vtt.fi/virtual/ewent/index.htm>

⁴ <http://www.weather-project.eu>

3. Evolution hydrologique

Le Rhin présente aujourd'hui un débit régulier grâce, au printemps et en été, à l'eau provenant de la fonte des neiges et des précipitations alpines et, en automne et en hiver, aux précipitations tombant dans les régions de moindre altitude. L'eau provenant de la fonte des couches de neige hivernales et des glaciers est aujourd'hui une source importante qui permet au Rhin de conserver un débit régulier à une époque où les précipitations se font plus rares. Cette influence régulatrice va régulièrement décroître à l'avenir en raison de la fonte des glaciers. La probabilité de périodes plus longues de basses eaux avec un niveau exceptionnellement bas se trouve renforcée à long terme (2071 à 2100).

Plusieurs régimes hydrologiques se superposent dans la région du Rhin. La zone sud située à proximité des Alpes est caractérisée par l'alternance de couches de neige hivernales et de fontes des neiges estivales et par des précipitations estivales assez importantes. On parle de "régime de neige" ou de "régime nival". Les événements de basses eaux ont par conséquent essentiellement lieu en hiver et les événements de hautes eaux essentiellement en été. Le "régime de pluie" ou "régime pluvial" est quant à lui caractéristique des affluents du Rhin (Neckar, Main, Lahn, Moselle etc.) qui drainent la zone de moyennes montagnes. Ce régime présente une dominante de hautes eaux hivernales et de basses eaux estivales. La superposition des deux régimes entraîne en aval du Rhin une répartition de plus en plus régulière du débit sur l'année. On parle de "régime combiné", comme à l'échelle de Cologne.

Les modifications des conditions climatiques générales se répercutent sur le régime hydrologique. Sur l'ensemble du 20^{ème} siècle, on relève en tendance des précipitations plus abondantes ("pluvialisation") se traduisant par une augmentation des débits hivernaux. Il en résulte pour la répartition saisonnière des débits que ceux-ci tendent à être plus monotonisés au sud et plus contrastés au nord. Ces tendances se poursuivent au cours du 21^{ème} siècle et pourraient même s'accroître en raison de la baisse des débits en été. Les plages de valeurs représentées dans le tableau ci-après s'intègrent dans ces tendances fondamentales.

Les plages de valeurs résultent de nombreuses simulations modélisées mises à disposition par différentes activités de recherche et institutions nationales, et menées et méthodiquement harmonisées dans le cadre du projet de coordination RheinBlick2050. Les études ont montré qu'il n'existe pas de modèle "parfait" de simulation des futures conditions de débit et de chenaux. La pratique courante veut que différents modèles sont utilisés afin d'appréhender la plage d'incertitude des simulations.

Tableau 1 : Modifications à attendre exprimées en pourcentage du débit de basses eaux (NM7Q) entre la période de 30 ans du présent simulé (1961-1990) et celle du milieu du 21^{ème} siècle (2021-2050 – futur proche) et de la fin du 21^{ème} siècle (2071-2100 – futur éloigné).
Les échelles en italique ne sont pas situées sur le Rhin. (Source : Nilson et al., 2010b)

	Echelle	2021 – 2050	2071 - 2100
NM7Q Eté hydrologique 6 mois (mai-oct)	Bâle	+/-10%	-20 à -10%
	Maxau	+/-10%	-20 à -10%
	Worms	+/-10%	-25 à -10%
	Caub	+/-10%	-25 à -10%
	Cologne	+/-10%	-30 à -10%
	Lobith	+/-10%	-30 à -10%
	Raunheim (<i>Main</i>)	0 à +20%	-20 à 0%
	Trèves (<i>Moselle</i>)	+/- 20%	-50 à -20%
NM7Q Hiver hydrologique 6 mois (nov-avr)	Bâle	+5 à +15%	0 à +15%
	Maxau	0 à +10%	-5 à +15%
	Worms	+5 à 15%	-5 à +15%
	Caub	0 à +15%	-5 à +15%
	Cologne	0 à +15%	0 à +20%
	Lobith	0 à +15%	-5 à +15%
	Raunheim (<i>Main</i>)	+5 à 15%	0 à +20%
	Trèves (<i>Moselle</i>)	+/-15%	0 à +20%

NM7Q : la moyenne arithmétique la plus basse du débit sur sept jours consécutifs

Gris Aucune tendance

Bleu Hausse du débit

Orange Diminution du débit

Blanc Aucune indication possible.

Tableau 2: Modifications à attendre exprimées en pourcentage du débit moyen de hautes eaux (MHQ) ainsi que du débit en situation de hautes eaux "fréquentes", "moyennes" et "extrêmes" (dans un ordre de grandeur de périodes de 10, 100 et 1000 ans) entre les périodes de 30 ans du présent simulé (1961-1990), du milieu du 21^{ème} siècle (2021-2050 – avenir proche) et de la fin du 21^{ème} siècle (2071-2100 – avenir éloigné). *Les échelles en italique ne sont pas situées sur le Rhin.* (Source : Nilson et al., 2010b)

Index	Echelle	Futur proche	Futur éloigné
MHQ Année hydrologique (nov-oct)	Bâle	-5% à +10%	-25% à +15%
	Maxau	-5% à +15%	-20% à +15%
	Worms	-10% à +20%	-15% à +15%
	Caub	-5% à +25%	-10% à +20%
	Cologne	0% à +20%	-5% à +25%
	Lobith	0% à +20%	-5% à +20%
	<i>Raunheim (Main)</i>	0% à +35%	0% à +35%
	<i>Trèves (Moselle)</i>	-10% à +15%	-10% à +20%
Débit en situation de hautes eaux "fréquentes"	Bâle	-10% à +10%	-20% à +20%
	Maxau	-15% à +20%	-15% à +25%
	Worms	-15% à +15%	-10% à +35%
	Caub	-15% à +15%	-5% à +40%
	Cologne	-5% à +15%	0% à +40%
	Lobith	-5% à +15%	0% à +35%
	<i>Raunheim (Main)</i>	0% à +30%	5% à +40%
	<i>Trèves (Moselle)</i>	-5% à +15%	0% à +25%
Débit en situation de hautes eaux "moyennes"	Bâle	-20% à +10%	-30% à +25%
	Maxau	-10% à +15%	-25% à +30%
	Worms	-5% à +20%	-25% à +35%
	Caub	-5% à +20%	-10% à +25%
	Cologne	0% à +20%	0% à +25%
	Lobith	0% à +20%	0% à +25%
	<i>Raunheim (Main)</i>	0% à +20%	0% à +35%
	<i>Trèves (Moselle)</i>	-5% à +25%	-5% à +25%
Débit en situation de hautes eaux "extrêmes"	Bâle	-20% à +35%	-10% à +50%
	Maxau	-20% à +35%	-20% à +65%
	Worms	-15% à +30%	-20% à +45%
	Caub	-5% à +25%	-10% à +30%
	Cologne	-5% à +25%	0% à +30%
	Lobith	-5% à +20%	-5% à +30%
	<i>Raunheim (Main)</i>	-5% à +40%	0% à +45%
	<i>Trèves (Moselle)</i>	-35% à +20%	-20% à +45%

MHQ : débit moyen en période de hautes eaux

Gris Aucune tendance

Bleu Hausse du débit

Orange Diminution du débit

Blanc Aucune indication possible.

4. Incidence sur la navigation rhénane

4.1 Echelle

Après analyse des études actuellement existantes, on ne constate pour les échelles étudiées aucune modification nette dans un futur proche, soit d'ici à 2050, par rapport à la situation actuelle. Différents paramètres de hautes eaux présentent pour plusieurs échelles des tendances à la hausse, mais les zones d'incertitude sont considérables (de -5 % à + 25 %). L'augmentation souvent supposée des situations de basses eaux extrêmes pour les mois d'été n'est pas confirmée. Les modifications projetées du débit de basses eaux ne présentent pendant l'été aucune tendance (+/- 10 %). Des valeurs en hausse sont même simulées pour les mois d'hiver (0 % à + 15 %), ce qui pourrait se révéler favorable pour la navigation.

Des modifications plus importantes sont présagées pour le futur éloigné (2071 à 2100), dans l'hypothèse d'une progression continue des émissions de gaz à effet de serre (et de l'augmentation de température qui l'accompagne). Pour les débits moyens, des modifications plus importantes sont actuellement simulées pour le futur proche. La fourchette augmente de 40 % pour quelques paramètres et échelles. La diminution estivale des débits de basses eaux est indiquée avec un pourcentage de 10 à 30 %, l'augmentation hivernale avec un pourcentage de 5 % à 30 %.

Pour l'échelle de Lobith, l'illustration ci-après présente des calculs modélisés pour 2100 (RHINEFLOW 3). Par rapport aux valeurs moyennes de 1901 à 2004 apparaît une hausse du débit en hiver et une baisse en été.

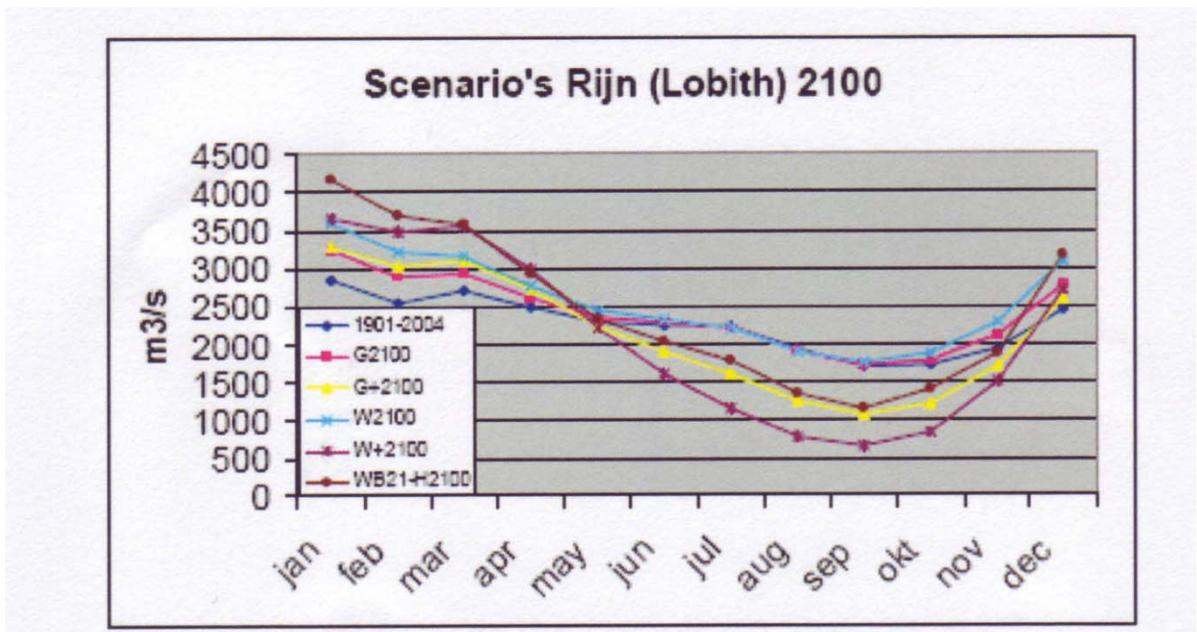


Figure 2 : Débit moyen mensuel pour différents scénarios en 2100

En dépit de la fourchette étendue des résultats, les scénarios montrent clairement que des mesures d'adaptation sont à considérer pour l'avenir éloigné (voir chapitre 5), afin surtout de compenser les périodes marquées de basses eaux prévues pour le Rhin au cours des mois d'été et les restrictions qui en résultent pour la navigation.

4.2 Infrastructure

A partir de 2050, les incidences du changement climatique sur le fonctionnement des infrastructures, et plus particulièrement sur les barrages du Rhin supérieur et, aux Pays-Bas, sur les ponts, les chenaux, les digues et les ports, ne sont pas exclues.

Les périodes de hautes et basses eaux sont également, indépendamment du changement climatique, très importantes pour les installations de navigation, doivent de toute façon être observées et doivent être prises en compte pour les transformations et les constructions nouvelles.

Le tableau 3 présente les points critiques des infrastructures de la navigation susceptibles de poser des problèmes lors des hautes et basses eaux :

Tableau 3: Infrastructure critique

Ouvrage	Observations
Ecluses	Lorsque la profondeur de l'eau devient trop faible au niveau du bief amont de l'écluse, le busc peut devenir un point critique lors de l'entrée. Ce seuil, qui forme avec les portes de l'écluse la barrière étanche à l'eau, présente souvent une hauteur légèrement supérieure à celle du chenal adjacent.
Ponts	Les scénarios extrêmes se caractérisent pas des périodes de basses eaux prolongées, mais également par des hautes eaux. Des problèmes peuvent ainsi survenir, plus particulièrement pour la navigation de conteneurs, lors du passage sous les ponts de faible hauteur situés entre Bâle et Strasbourg.
Ports et quais	L'utilisation de bassins portuaires ou de quais peut se trouver limitée partiellement ou totalement en cas de niveaux d'eau extrêmement bas.
Digues	Les digues servent avant tout de protection contre les hautes eaux, mais sont également utiles à la navigation. Un endommagement accru des digues sous l'effet des hautes eaux pourrait occasionner des entraves à la navigation. A l'inverse, un renforcement et une élévation des digues destinées à la protection contre les hautes eaux permettraient une navigation en cas de niveaux d'eau supérieurs aux niveaux actuels.
Chenal/Lit	Le lit du fleuve est soumis à des modifications constantes, à savoir d'une part les activités humaines, et d'autre part les processus naturels tels que le dépôt de sédiments et l'érosion. La sédimentation et l'érosion subissent notamment l'influence de l'hydraulicité et la vitesse du courant, qui sont quant à elles influencées par le débit. L'augmentation des situations de débit extrêmes en raison du changement climatique entraînera ainsi une augmentation de l'érosion et de la sédimentation.
Aires de stationnement	Les aires de stationnement doivent être conçues pour les niveaux d'eau extrêmes. Ceci veut aussi bien pour leur aménagement que pour le nombre d'aires de stationnement disponibles, ces dernières étant recherchées par davantage de bateaux en cas de hautes eaux.
Epis	Les épis servent à maintenir une hauteur d'eau navigable durant les périodes de basses eaux et nécessitent les adaptations correspondantes.

4.3 Débâcle

Les températures de l'eau et de l'air n'ont aucune influence directe sur la navigation.

Au cours de certaines années, la navigation intérieure sera toutefois fortement affectée par la formation de glace, en particulier sur les canaux. Une augmentation des températures en hiver profite directement à la navigation sur les canaux, de même qu'indirectement à la navigation rhénane. En revanche, il est probable que l'amélioration de la qualité de l'eau augmente la température de gel des eaux, de sorte que celles-ci gèleront plus fréquemment malgré la hausse de la température moyenne de l'air. Tel pourrait éventuellement être le cas aussi sur le Rhin.

4.4 Hausse du niveau de la mer

La hausse du niveau de la mer conduira à plus long terme à une hausse des niveaux d'eau des fleuves et à des modifications de leur lit. Les conséquences seront probablement limitées à l'embouchure et aux secteurs voisins du Rhin. Les marées auront également un effet à l'intérieur des terres. Pour la navigation intérieure, la hausse du niveau de la mer aura un effet favorable en raison des plus grandes hauteurs d'eau disponibles. Toutefois, le fleuve ne réagit aux marées qu'avec retard.

5 Conclusion et mesures possibles

5.1 Conclusion

Selon l'état actuel des connaissances, aucune modification nette par rapport à aujourd'hui n'apparaît dans un futur proche (jusqu'à 2050) pour les échelles étudiées.

A partir de 2050, des incidences sur le fonctionnement des infrastructures en conséquence du changement climatique ne sont pas exclues.

5.2 Mesures possibles

Le présent rapport vise à énoncer des mesures permettant, même en cas de périodes prolongées de hautes et basses eaux liées au climat, de garantir une navigation sûre et rentable.

Bien qu'il existe de nombreuses mesures susceptibles de permettre l'adaptation de la voie navigable du Rhin au changement climatique, l'état actuel des connaissances ne permet qu'une évaluation très limitée de ces mesures.

Par conséquent, il n'est pas encore possible actuellement de décrire de manière détaillée des scénarios pour la préservation à long terme de la navigation rhénane.

Les situations de hautes et basses eaux futures ne sont en tant que telles pas nouvelles et ne résultent pas uniquement du changement climatique. Il en résulte que la navigation intérieure a déjà développé des mesures permettant d'assurer aussi le transport dans des conditions défavorables et a déjà appliqué ces mesures, par exemple au cours de longues périodes de sécheresse.

Parallèlement sont déjà constatés actuellement des développements qui pourraient s'avérer précieux dans un avenir lointain (2071-2100) face au changement climatique. La prise en compte et l'utilisation des informations dans la chaîne logistique revêtent déjà actuellement une grande importance. Dans le cadre du concept de services d'informations pour la navigation intérieure (SIF) ont été mis au point des systèmes destinés à informer les acteurs sur les hauteurs d'eau actuelles, les prévisions concernant les hauteurs d'eau, pour la planification des voyages et pour le guidage du trafic. Ici interviennent également le système d'identification automatique (AIS) et le système pour la visualisation électronique de cartes de navigation intérieure et d'informations connexes (ECDIS). Il existe déjà actuellement une demande pour des informations précises concernant les possibilités de tirant d'eau et les hauteurs d'eau. Des prévisions fiables sur plusieurs jours concernant les hauteurs d'eau présenteraient également un intérêt pour la planification des voyages et des chargements. Le changement climatique aura certainement pour conséquence une hausse de la demande concernant de telles informations.

En l'état actuel des connaissances relatives aux situations possibles de hautes et de basses eaux, aucune mesure n'est à prévoir directement pour la navigation rhénane. Il est toutefois souhaitable de prendre en compte à chaque fois que possible les conséquences du changement climatique lors de la construction de nouvelles infrastructures. Ceci fait partie des mesures dites "sans regret". On entend par là des mesures exécutées indépendamment de l'objectif "adaptation de la navigation rhénane au changement climatique" qui contribuent néanmoins à la réalisation de ce dernier. Ce sont des mesures qui peuvent être prises sans devoir être "regrettées" ultérieurement, car elles servent au départ un autre objectif.

A plus long terme, il est probable que soient nécessaires en plus de ces mesures des interventions plus urgentes en fonction de l'évolution du changement climatique.

Adaptations infrastructurelles sur le fleuve

Deux catégories de mesures infrastructurelles d'adaptation peuvent être distinguées et sont décrites ci-après.

Mesures techniques

La navigabilité peut être améliorée par des mesures techniques dans le chenal navigable, par exemple des dragages, mise en place d'épis, colmatage des creux, pose de boucliers, pose d'épis immergés, ouvrages parallèles et modification des épis existants. Sous certaines conditions, ces mesures peuvent se traduire par une amélioration structurelle de la navigabilité. Les dragages constituent de loin la solution technique la moins onéreuse pour améliorer la navigabilité. Des mesures durables et onéreuses sont toutefois privilégiées actuellement car les travaux de dragage sont susceptibles d'entraver la navigation et d'augmenter le risque d'accidents.

Régulation du Rhin

La régulation de certains secteurs du Rhin est possible au moyen de barrages et d'écluses. Durant les périodes de faible débit, les barrages sont fermés et garantissent ainsi une profondeur suffisante pour la navigation. Malgré les retards qui en résultent, ces écluses permettent de poursuivre la navigation.

Gestion des eaux

Il s'agit notamment de mesures destinées à retenir plus longtemps les eaux sur le Rhin supérieur. Ceci est possible par la construction d'installation de rétention des eaux et de nouveaux barrages dans les Alpes et par la mise en œuvre de mesures supplémentaires en vue de la rétention. Toutefois, il existe aussi des mesures durables de restauration de l'état naturel, par exemple la revitalisation de zones humides et le descellement. Ceci pourrait contribuer à ralentir le débit et à l'équilibrer sur l'année.

Gestion de la logistique

Il s'agit d'augmenter la marge de manœuvre et la flexibilité de l'approvisionnement par une modification de la chaîne logistique. Ceci est possible par la mise à disposition de lieux de stockage plus vastes, de davantage de capacité de stockage, de trajets alternatifs, de modes de transport supplémentaires ou d'installations de manutention supplémentaires dans les ports et terminaux. Une capacité de stockage supplémentaire et des bateaux plus petits constituent les solutions les plus pratiques pour les lieux situés en amont du fleuve. L'utilisation temporaire de bateaux en tant que lieux de stockage flottants serait également envisageable. Une extension des horaires quotidiens d'exploitation des bateaux peut avoir un effet bénéfique sur la gestion logistique tout en améliorant la rentabilité. Ceci semble très efficace et deux objectifs sont ainsi visés.

Gestion des flottes

Ici sont considérés plus particulièrement les bateaux présentant un faible tirant d'eau. Ces bateaux sont à la fois plus larges et plus longs et sont constitués de matériaux légers. En outre, certains de ces bateaux sont équipés de dispositifs de sustentation supplémentaire (temporaires).

Pour la mise en œuvre de certaines mesures, comme par exemple l'approfondissement plutôt que l'élargissement du chenal de navigation, la création d'installations de retenue de l'eau, le descellement et la revitalisation, il convient d'envisager des périodes très longues pour la planification. Les contrôles de compatibilité environnementale prescrits pour les mesures relatives à l'environnement et la participation du public et des acteurs concernés peuvent également exiger beaucoup de temps en fonction de l'ampleur des mesures.

Le dernier rapport IPCC présentant les informations actualisées relatives aux modifications climatiques à prévoir est attendu pour la fin de l'année 2013. Ce rapport tiendra probablement compte du développement des modèles climatiques globaux. Il est probable que ces modèles climatiques ajustés fourniront une indication plus fiable de l'évolution future du changement climatique et de ses effets sur le régime hydrologique du Rhin.

Conclusion

Aucune mesure structurale immédiate ne s'impose actuellement.

Changement climatique et logistique en navigation rhénane

Introduction

1. A l'horizon 2050, selon toute vraisemblance, la navigation rhénane devra faire face à une hydraulité probablement bien plus incertaine avec, d'une part, la formation plus fréquente d'ondes provoquant des crues susceptibles d'entraver la navigation et, d'une part, des périodes plus fréquentes et prolongées de faible débit, provoquant des basses eaux. Bien qu'il s'agisse de conditions qui n'apparaîtront que très progressivement, le passé récent permet d'imaginer dès à présent quelles seront les nouvelles conditions générales dans lesquelles se dérouleront les activités logistiques.
2. Comment caractériser au début du 21^{ème} siècle la navigation intérieure en tant que composante d'un système de transport continental performant et comprenant quatre modes de transport distincts : la route, le rail, ainsi que la voie d'eau, à travers le short sea et la navigation intérieure. D'une manière générale, l'activité de transport a été progressivement intégrée dans les activités industrielles et celles de la distribution. Au niveau de l'industrie, il s'agit de l'alimentation en matière brute, en amont de la production, ainsi que de la distribution des produits (semi) finis, en aval. D'une manière générale, l'activité de la distribution permet de distinguer plusieurs étapes, dont certaines concernent également la navigation intérieure. En outre, il convient de préciser que l'activité de transport par voie navigable se situe ainsi dans un contexte :
 - au niveau du trajet, qui relie les ports maritimes avec les grands centres industriels et de distribution dans l'arrière-pays,
 - au niveau de l'organisation, d'une planification, d'un conditionnement et d'une manutention marqués d'une grande précision.

Il en résulte comme exigence principale la plus grande fiabilité possible.

Rôle de la navigation intérieure au niveau de l'économie et de l'approvisionnement des industries, voire de la distribution.

a) Importance de la navigation intérieure pour l'approvisionnement de l'industrie

3. L'importance logistique de la navigation intérieure pour l'approvisionnement de l'industrie concerne principalement le transport de diverses marchandises sèches ou liquides en vrac :
 - minerai et charbon pour l'industrie sidérurgique
 - charbon pour les centrales électriques et thermiques du secteur de l'énergie
 - matières premières agricoles pour l'industrie alimentaire (par ex. les moulins à huile) et production de sources d'énergie renouvelables (par ex. l'éthanol)
 - matières premières pétrochimiques (par ex. le naphta) pour l'industrie chimique
 - transports des distillats moyens pour l'équilibrage des capacités de différentes raffineries de l'industrie pétrolière
4. Dans certaines parties du segment de la cargaison en vrac, les parts de marché de la navigation intérieure sont très élevées. Tel est notamment le cas pour l'industrie sidérurgique et le secteur de l'énergie. Dans l'industrie sidérurgique allemande, la part de marché de la navigation intérieure s'élève à environ 60 % pour la réception de minerai, à environ 40 % pour la réception de charbon et à environ 20 % pour la ferraille d'acier.¹

¹ Source : Wirtschaftsvereinigung Stahl

5. À cet égard, doivent être prises en compte les disparités régionales pour les répartitions modales: de grandes parties de l'industrie sidérurgique allemande ne sont pas implantées sur le Rhin, mais en Allemagne du nord et les aciéries locales sont pour la plupart approvisionnées par le rail.

On peut néanmoins constater que, de manière générale, d'importants segments de l'industrie sidérurgique allemande, belge et française assurent leur approvisionnement en minerai par une combinaison de navires de mer et de bateaux de la navigation intérieure (principalement via les ports de Rotterdam, Anvers, Gand).¹ . Dans le secteur des marchandises en vrac, le mode de transport bateau de la navigation intérieure bénéficie des facteurs suivants :

- *Avantages financiers liés au volume :*
Les capacités de transport élevées des bateaux de la navigation intérieure par rapport à celles des trains et des poids-lourds se traduisent par des avantages financiers liés au volume (effets d'échelles) et donc par une meilleure compétitivité par rapport aux deux autres modes de transport.
- *Longues distances de transport pour les matières premières destinées à l'industrie :*
Un navire de mer nécessite deux à trois semaines pour acheminer du minerai du Brésil jusqu'à Rotterdam. Le transport par bateau de navigation intérieure de Rotterdam jusqu'aux aciéries du bassin de la Ruhr ne nécessite qu'environ une journée. Ainsi, la part du transport par bateau de la navigation intérieure dans le processus complet d'approvisionnement en matières premières et les inconvénients de la navigation intérieure sur le plan de la rapidité n'entrent guère en ligne de compte.

Des exemples similaires existent également dans l'approvisionnement et les échanges mondiaux de produits agricoles destinés à l'industrie alimentaire. A titre d'exemple, du soja est importé des Etats-Unis par des navires à destination de Rotterdam, puis transporté sur le Rhin, le canal Rhin-Main-Danube et sur le Danube jusqu'en Hongrie, où il est transformé en alimentation animale.

6. Dans le cadre d'une politique d'entreprise visant à limiter les frais de stockage, les ports maritimes servent de plus en plus de lieux de stockage avancés pour d'importantes matières premières et des produits intermédiaires de l'industrie (par exemple pour l'industrie sidérurgique). A partir de ces ports maritimes, l'approvisionnement de l'industrie est assuré par la navigation intérieure en volumes relativement faibles, en fonction des besoins sur le site de production. Dans le processus de production, les ports maritimes servent ainsi de tampon en association avec l'acheminement par la navigation intérieure (*forward integration*).
7. En résumé, on peut donc constater que :
- *les faibles coûts de transport du bateau de navigation intérieure et*
 - *les grandes distances pour le transport de matières premières à l'échelle mondiale*
- ont pour conséquence une grande compétitivité du bateau de navigation intérieure pour le transport de marchandises en vrac et que
- *dans le cadre d'une politique de stockage de l'industrie visant à limiter les coûts, les bateaux de la navigation intérieure assurent de manière optimale sur le plan des coûts et des délais l'approvisionnement en matières premières à partir des ports maritimes utilisés en tant que lieux de stockage intermédiaires.*

b) Importance de la navigation intérieure dans la distribution de biens et de marchandises

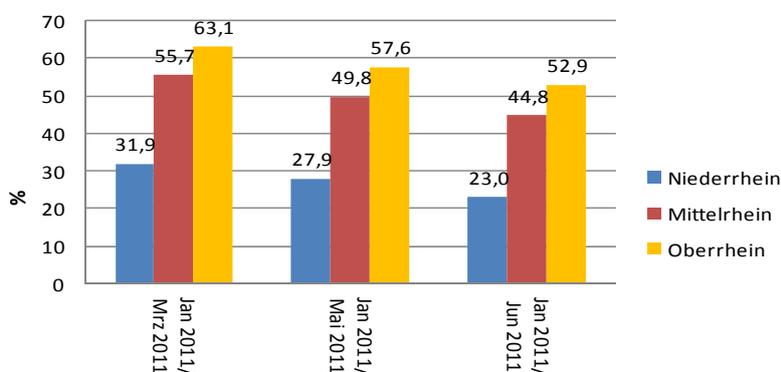
8. Les statistiques relatives aux transports montre qu'il existe dans le transport par bateaux de la navigation intérieure une prépondérance des importations par rapport aux exportations. Ceci apparaît lors d'une comparaison des volumes transportés sur le Rhin vers l'amont par rapport à ceux transportés vers l'aval. Ceci s'explique par la position concurrentielle particulière évoquée ci-avant de la navigation intérieure pour le transport de matières premières et par le fait que les marchandises en vrac sont souvent des matières premières en provenance de l'outre-mer, lesquelles doivent être importées en Europe.

¹ Le port de Gand présente certes des dimensions relativement modestes, mais il est fortement axé sur le segment de l'acier.

Toutefois, il existe aussi des secteurs économiques qui utilisent dans une large mesure la navigation intérieure pour la distribution. Outre l'industrie sidérurgique en font partie notamment l'industrie pétrolière, l'industrie chimique et le secteur agricole.

9. On peut ainsi constater dans le secteur de l'industrie pétrolière que la voie d'eau atteint une part modale de 50 % et davantage pour la distribution de produits de raffinage en provenance de quatre des sept raffineries implantées dans le bassin du Rhin (voir le rapport "Observation du marché 2011-1).
10. Pour la distribution de biens de consommation et d'autres marchandises de grande valeur, par exemple des machines et équipements, la navigation intérieure est intégrée dans la logistique des conteneurs. De manière générale, la logistique des conteneurs se caractérise par des calendriers de transport fixes. Ce segment implique ainsi des exigences élevées en matière de respect des délais et de fiabilité.
11. Le transport de conteneurs par voie d'eau se développe nettement plus vite que le transport par bateau de la navigation intérieure dans son ensemble. A titre d'exemple, le transport de conteneurs sur la Seine entre Le Havre et Paris a quintuplé entre les années 2000 et 2009 (hausse de 22 700 EVP à 128 900 EVP), tandis que l'intégralité du transport fluvial en Ile-de France a stagné durant cette même période¹. En Allemagne aussi, le transport de conteneurs a connu une croissance nettement plus marquée que celle de l'ensemble de la navigation intérieure.
12. L'exemple de l'avarie du bateau-citerne "Waldhof" survenue en janvier 2011, qui a eu pour conséquence une interruption de la navigation sur le Rhin, témoigne du rôle accru de la navigation intérieure pour le transport de conteneurs. Ainsi, les semaines d'interruption de la navigation sur le Rhin suite à cette avarie survenue le 13.01.2011 se sont traduites 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.
13. Les conséquences ont toutefois été variables d'un secteur à l'autre du Rhin. Sur le Rhin supérieur, en amont du lieu de l'avarie, a été constatée en janvier une baisse de 50 % à 60 % du transport de conteneurs par rapport au niveau « habituel² ». Les effets ont été moins marqués sur le Rhin moyen, où la baisse était comprise entre 45 % et 50 %.
14. 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.

Illustration : Baisse du transport de conteneurs sur le Rhin suite à l'avarie du bateau-citerne "Waldhof" *



Source : Calculs de la CCNR. * Les indications en % indiquent le pourcentage de baisse du transport de conteneurs (EVP) par rapport à janvier, mai et juin 2011.

¹ Source : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme

² Par "niveau habituel" on entend ici la moyenne du transport de conteneurs en 2010. Les valeurs pour mai et juin 2011 correspondaient globalement à cette moyenne.

Analyse

15. La fiabilité dans le transport se définit par la livraison dans l'état qui convient à un endroit précis et à une heure précise, le mode de transport effectivement utilisé, étant un critère de degré secondaire. Ainsi se définit l'enjeu concernant la navigation intérieure lorsqu'il s'agit de répondre sur la base des scénarii pour l'hydraulicité aux exigences de la logistique.
16. Les effets d'une hydraulicité plus fluctuante pourraient être résumés de la manière suivante :
 - a) de hautes eaux menant à un arrêt de la navigation ;
 - b) des périodes de basses eaux, entraînant progressivement une diminution de la capacité de transport effectivement disponible sur le marché ;
 - c) de telles basses eaux, que certains segments de la flotte n'auront plus accès aux voies navigables et doivent arrêter temporairement leur activité.
17. L'incidence de l'hydraulicité sur la capacité disponible sur le marché fait partie des caractéristiques fondamentales de la navigation intérieure. En effet, la composition de la flotte active tient compte d'une certaine marge, nécessaire pour faire face aux variations d'hydraulicité durant l'année, afin d'assurer la continuité du transport dans des conditions normales.
18. Au cours des dernières décennies sont survenues davantage de situations plus extrêmes, entraînant :
 - des interruptions de la navigation en raison de crues,
 - une diminution plus marquée de l'offre de cale en raison de périodes de basses eaux plus longues.
19. Ces situations permettent d'identifier des mesures d'adaptation à prendre au niveau de l'exécution du transport en vue de l'exigence de la fiabilité. L'arrêt de la navigation suite à l'accident à la hauteur de la Lorelei (2011) cadre parfaitement. Dans chacune de ces situations, la réponse a été trouvée sous forme d'élasticité. A titre indicatif, les élasticités exploitées se résument comme suit :
 - a) **Elasticité de l'offre globale :**

Les incertitudes liées à l'hydraulicité entraînent une difficulté réelle de prévoir avec précision la capacité de la flotte sur le marché. Il s'agit d'un phénomène qui se fait sentir au micro-niveau de l'opérateur fluvial tout comme au macro-niveau de la flotte dans son ensemble. Au micro-niveau les opérateurs ont plusieurs instruments à leur disposition pour ajuster la capacité à la demande :

 - adaptation du temps d'exploitation ;
 - affrètement de capacités complémentaires.

Il en résulte une élasticité intrinsèque assez importante.

L'effet de la raréfaction de la capacité se fait également sentir au niveau du prix, les frets étant étroitement liés à l'hydraulicité. Suivant l'effet combiné de la demande actuelle et de l'hydraulicité, les augmentations des frets pourraient être en rapport avec la diminution ponctuelle de la capacité de transport engagée ou même aller au-delà de l'effet de cette contrainte d'exploitation. Par ailleurs, l'automne est réputé pour ce phénomène du fait d'une hydraulicité traditionnellement faible durant cette période, permettant, le cas échéant, aux opérateurs fluviaux plus directement concernés d'équilibrer leur exploitation sur l'année.

b) Elasticité de la demande :

Sur le marché du transport par voie d'eau, les marchandises pourraient être distinguées suivant la présence d'une élasticité ou de toute absence d'élasticité :

- Le transport des matières primaires, dont la valeur par rapport au prix de transport est peu élevée se montre sensible aux fluctuations des frets. Ainsi, la demande de transport de sable et de graviers pourrait diminuer sensiblement sous l'effet de frets trop élevés, les coûts du transport pesant lourdement sur le prix de revient.
Pour d'autres matières, telles que les denrées alimentaires, ce phénomène pourrait se traduire par une rétention des marchandises dans les ports maritimes en attendant leur distribution dans l'arrière-pays dès rétablissement de l'hydraulicité. ;
- Les segments dont la demande est peu sensible aux fluctuations des frets, concernent :
 - Les transports traditionnellement effectués dans le cadre de contrats annuels ; ici les adaptations nécessaires suite à une faible hydraulicité se traduiraient par une extension de la capacité à travers un affrètement occasionnel ; des flux de transport importants sont effectués sur cette base (minerais, charbon, produits chimiques) ; le niveau de fret retenu dans les contrats concernés tient compte des imprévus au niveau de l'hydraulicité ;
 - Les transports qui se situent dans une concurrence au jour le jour avec d'autres modes de transport. Il s'agit principalement de transports de conteneurs ; ici, le tarif appliqué s'oriente, a priori, vers les tendances observables sur le marché de tous les modes confondus, en dépit de la possibilité d'ajustements marginaux ;
 - Un segment atypique concerne celui du transport de produits pétroliers (essence et gasoil notamment). La demande de transport momentanée étant principalement dépendante des fluctuations du prix de revient de la matière sur le marché mondial (marché à terme), et étant donné un faible rapport entre ce prix et les coûts du transport, il n'y a quasiment pas d'effet des frets au jour le jour sur la demande. Il convient de rappeler que le transport par bateau citerne de ces produits s'effectue sur un marché où il n'y a pas de réelle concurrence modale.

c) Elasticité au niveau du partage modal :

Dans la situation où l'incidence sur la navigation des phénomènes exogènes (hydraulicité ; avaries, ...) est telle que certains ou tous les transports vers certaines destinations ne peuvent plus être effectués, il ne reste que le recours à d'autres modes pour répondre à la demande. Cette réalité s'est d'ores et déjà traduite, de part et d'autre dans la chaîne logistique, par des stratégies permettant d'assurer la continuité des approvisionnements sans dépendance d'un mode de transport en particulier.

- Du côté des chargeurs : l'industrie lourde et l'industrie chimique appliquent depuis de nombreuses années une stratégie ciblée de partage modal. La répartition entre le rail et la voie d'eau en particulier est orientée vers une optimisation au regard d'un objectif stratégique d'une indépendance relative par rapport à ces modes, d'une part, et une réalisation des meilleures conditions primaires offertes (volume, prix, prestation), d'autre part. En effet, en situation de rupture auprès d'un des modes, ces acteurs peuvent plus facilement dérouter (une partie) les volumes concernés vers l'autre mode. Si cette tendance était d'abord observable auprès des destinations connaissant déjà une certaine vulnérabilité par rapport à la voie d'eau (région mosellane par exemple), des industries dans d'autres régions (de la Ruhr par exemple), sous l'impulsion des expériences récentes, semblent miser également sur une telle approche stratégique.

- Du côté de l'exploitation de bateaux de la navigation intérieure : le transport de conteneurs étant par nature soumis à des conditions très précises concernant la livraison, les opérateurs concernés ont depuis longtemps recours à d'autres modes de transport afin de pouvoir remplir leurs obligations contractuelles lorsque la voie d'eau s'avère indisponible. Dans la pratique, il a été fait recours à la route du fait de sa très grande flexibilité, le rail ne disposant souvent pas, ni de capacité supplémentaire, ni de suffisamment de flexibilité (eu égard à ces caractéristiques) pour pouvoir répondre instantanément à une telle demande. Depuis peu, une tendance comparable à celle observée chez l'industrie lourde se dessine, de sorte que l'opérateur fluvial intègre également dans ses prestations l'option soit d'un transport ferroviaire ou routier. Ainsi, la vulnérabilité de l'activité logistique par rapport à la voie d'eau pourrait être compensée (partiellement) par un recours aux capacités de transport par d'autres modes déjà assurés par l'opérateur fluvial même.

Evaluation

20. Ainsi se dessine la façon dont les opérateurs fluviaux pourraient davantage optimiser leurs activités et leurs offres sur le marché en vue d'une plus grande dépendance et de plus grandes incertitudes à l'égard de l'hydraulicité à l'avenir. Il en résultera une imbrication plus forte dans les chaînes logistiques, rendant l'affrètement en navigation intérieure moins autonome et plus complémentaire par rapport aux activités des chargeurs relatives aux autres modes. Il s'agit bien d'une tendance avec des implications stratégiques qui demande un suivi à la hauteur.
21. Outre les adaptations dans le domaine de la logistique, la flotte et les unités dont se servent ces opérateurs devraient faire l'objet d'une évaluation au regard des futures caractéristiques de l'hydraulicité. Compte tenu de la durée de vie relativement longue des bateaux et bien que l'on puisse s'attendre à ce que, sous l'influence de nouvelles exigences (logistique, sécurité, environnement et écologie), celle-ci se limite progressivement à quelques décennies seulement, il conviendrait de mener dès à présent des réflexions sur la manière dont sont conçus les bateaux afin de prendre en compte l'hydraulicité future. Une recherche ciblée devrait contribuer à une modification de la conception de la coque du bateau et de sa construction en tenant compte des matériaux utilisés.

PROTOCOLE 10

Développement durable de la navigation rhénane et intérieure

Pas de résolution.

PROTOCOLE 11

Coopération internationale de la CCNR (Union européenne et organisations internationales)

Pas de résolution.

PROTOCOLE 12

Préparation d'une Conférence diplomatique en vue de la révision de la CLNI

Résolution

La Commission Centrale,

après avoir pris connaissance du rapport oral de son Comité du droit fluvial,

reconnaissant l'utilité d'harmoniser le droit applicable en matière de limitation de responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure sur l'ensemble du réseau fluvial européen,

rappelant sa volonté de « favoriser la plus grande extension possible [du] champ d'application géographique » de la Convention de Strasbourg sur la limitation de responsabilité en navigation intérieure (CLNI), déjà exprimée dans la Résolution 1992-I-2,

- décide de soumettre le projet de Convention révisée sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI) établi par le groupe d'experts gouvernementaux, dans les quatre langues de l'exemplaire original, à l'adoption d'une Conférence à laquelle sont invités les Etats membres de la CCNR et tout autre Etat intéressé ;
- demande à son Président de réunir ladite Conférence à Strasbourg, au siège de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ;
- charge son Secrétaire Général de l'organisation de la Conférence et l'autorise à assumer la fonction de dépositaire de la Convention.

PROTOCOLE 13

Plainte de la Société River Services GmbH contre la République fédérale d'Allemagne

Résolution

La Commission Centrale,

prenant acte de la plainte déposée par la société River Services GmbH contre l'imposition d'une taxe de séjour par la ville de Cologne,

notant que la Commission Centrale n'est pas en mesure à ce stade de prendre une décision définitive sur la plainte formulée,

agissant en vertu des articles 6 et 7 du Règlement concernant le droit de plainte,

décide de la nomination de M. BELLENGER comme rapporteur.

invite le rapporteur à soumettre son rapport au prochain Comité du droit fluvial.

PROTOCOLE 14

Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR

Pas de résolution.

Annexe

Convention révisée pour la navigation du Rhin

du 17 octobre 1868 dans sa teneur du 20 novembre 1963

Protocoles entrés en vigueur

Protocole additionnel n° 1 : amendement de l'article 40bis : répression des infractions aux règlements de police pour la navigation
signé à Strasbourg le 25 octobre 1972, entré en vigueur le 25 février 1975.

Protocole additionnel n° 2 : articles 2 paragraphe 3 et 4 nouveaux : conditions de transport
signé à Strasbourg le 17 octobre 1979, entré en vigueur le 1^{er} février 1985.

Protocole additionnel n° 3 : articles 23, 32 et 37 nouveaux : adaptation du montant des infractions
signé à Strasbourg le 17 octobre 1979, entré en vigueur le 1^{er} septembre 1982.

Protocole additionnel n° 4 : Ce protocole a cessé d'être en vigueur le 31.12.1999 en vertu de son article II. (mesures d'assainissement structurel)
signé à Strasbourg le 25 avril 1989, entré en vigueur le 1^{er} août 1991.

Protocole additionnel n° 6 : augmentation à 25.000 euros du montant des amendes
signé à Strasbourg le 21 octobre 1999, entré en vigueur le 1^{er} novembre 2011.

Protocole additionnel n° 7 : ajout d'un paragraphe 2 de l'article 23 concernant la reconnaissance des certificats de bateaux et de patentes de bateliers
signé à Strasbourg le 27 novembre 2002, entré en vigueur le 1^{er} décembre 2004.

Protocoles en cours de ratification

Protocole additionnel n° 5 : prolongation au 29 avril 2003 des mesures d'assainissement structurel
signé à Strasbourg le 28 avril 1999
Entrera en vigueur le premier jour du mois suivant le dépôt du cinquième instrument de ratification

Etats signataires	Dépôt des instruments de ratification
ALLEMAGNE	18 décembre 2002
BELGIQUE	11 mars 2004
FRANCE	
PAYS-BAS	21 janvier 2000
SUISSE	5 octobre 2000

Protocole additionnel n° 6 : augmentation à 25.000 euros du montant des amendes
signé à Strasbourg le 21 octobre 1999
Entrera en vigueur le premier jour du mois suivant le dépôt du cinquième instrument de ratification

Etats signataires	Dépôt des instruments de ratification
ALLEMAGNE	18 décembre 2002
BELGIQUE	11 mars 2004
FRANCE	5 octobre 2011
PAYS-BAS	20 avril 2000
SUISSE	24 septembre 2001

Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI)

signée à Strasbourg le 4 novembre 1988, entrée en vigueur le 1^{er} septembre 1997

Etats signataires	Dépôt des instruments de ratification
ALLEMAGNE ¹	9 mars 1999
BELGIQUE	
FRANCE	
LUXEMBOURG ²	8 juillet 1993
PAYS-BAS ³	16 avril 1997
SUISSE ⁴	21 mai 1997

¹ **Réserves et déclarations faites par l'Allemagne**

Réserves :

1. La République fédérale d'Allemagne, en vertu de l'article 18 paragraphe 1 de la Convention se réserve le droit de ne pas appliquer, en totalité ou en partie, les dispositions de la Convention, aux créances visées à l'article 18, paragraphe 1, lettres a) à c) ainsi qu'aux bateaux visés à l'article 18, paragraphe 1, lettres d) et e) de la Convention CLNI.
2. La République fédérale d'Allemagne déclare, en vertu de l'article 18, paragraphe 2 de la Convention, qu'elle n'appliquera pas aux créances résultant d'un événement survenu sur ses voies d'eau, les limites maximales de responsabilité prévues à l'article 7, paragraphe 1, 2^{ème} phrase, lettres a) et b).

Déclaration :

La République fédérale d'Allemagne déclare conformément à l'article 15, paragraphe 2 de la Convention que l'adite Convention est applicable à toutes les voies navigables allemandes.

² **Réserves et déclarations faites par le Luxembourg en vertu des dispositions de la Convention**

Réserve :

La Convention ne s'applique cependant pas aux créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau, ni aux bateaux de sport et de plaisance ainsi qu'aux bateaux qui ne sont pas employés dans la navigation à des fins lucratives.

Déclaration :

La Convention s'applique également aux parties navigables de la Sûre.

Dans les limites du paragraphe 2 de l'article 6 de la Convention, les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports bassins, voies navigables, écluses, pont et aides à la navigation disposent de la priorité par rapport aux autres créances.

³ **Réserves et déclarations faites par les Pays-Bas en vertu des dispositions de la Convention**

Réserve :

L'application de la Convention est en totalité exclue quant aux :

- a) créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau;
- b) créances pour dommages causés par les matières dangereuses au cours de leur transport, et ce conformément à l'article 18, paragraphe 1, alinéas a) et b) de la Convention.

Déclaration :

Le Royaume des Pays Bas déclare, conformément à l'article 15, paragraphe 1 de la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI), que la Convention sera applicable à toutes les eaux intérieures des Pays-Bas.

⁴ **Réserves et déclarations faites par la Suisse en vertu des dispositions de la Convention**

Réserve :

- a) la Confédération suisse exclut l'application des règles de la Convention aux créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau (article 18, paragraphes 1, lettre a);
- b) la Confédération suisse exclut l'application des règles de la Convention aux bateaux de sport et de plaisance ainsi qu'aux bateaux qui ne sont pas employés dans la navigation à des fins lucratives (article 18, paragraphe 1, lettre d);
- c) la Confédération suisse n'appliquera pas les limites maximales de responsabilité prévues à l'article 7, paragraphe 1, lettres a et b) de la Convention (article 18, paragraphe 2).

Déclaration :

Le Conseil fédéral déclare en outre, conformément à l'article 15, paragraphe 2 de la Convention, que la Confédération suisse appliquera également les dispositions de la Convention au Rhin entre Bâle et Rheinfelden.

Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure

signée à Strasbourg le 9 septembre 1996, entrée en vigueur le 1^{er} novembre 2009.

Dépôt des instruments de ratification :

Allemagne : 10 mars 2004

Belgique : 22 septembre 2009

France : 15 septembre 2005

Luxembourg¹ : 14 mai 2002

Pays-Bas : 10 juillet 2000

Suisse : 16 juillet 1998

[†] Déclarations et réserves faites par le Luxembourg

Le Gouvernement luxembourgeois est autorisé à désigner comme institution nationale aux termes de l'article 9 (1) de la Convention une institution nationale d'un Pays-Membre de l'Union Européenne.

Les infractions aux dispositions des articles 3 (1), 11, 12 (2) et 13 de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, ainsi que les infractions aux dispositions des articles 2.01 (1) et (2), 2.02, 2.03 (1) et (2), 3.03 (1) 2^{ème} alinéa, 6.01 (1) et (3), 6.03, 7.01, 7.03, 7.04 (1) et (2), 7.05 (1) et (2), 7.09, 9.01, 9.03 et 10.01 du règlement d'application prévu à l'Annexe 2 à la Convention sont punies d'une amende de dix mille et un à vingt-cinq mille francs.*)

Les infractions sont constatées par les procès-verbaux soit des agents de la Police grand-ducale, soit des agents du Service de la Navigation de la carrière moyenne de l'ingénieur-technicien conformément aux dispositions de l'article 12 de la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle.

*) *Note du secrétariat :*

Montant en euros : 247,92 €, respectivement 619,73 €

Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI)

signée à Budapest le 22 juin 2001, entrée en vigueur le 1^{er} avril 2005

Dépositaire : Gouvernement de la République de Hongrie

Dépôt des instruments de ratification :

Hongrie : 7 mai 2002

Luxembourg : 25 mars 2004

Roumanie : 3 avril 2004

Suisse : 19 mai 2004¹

Croatie : 7 décembre 2004

République tchèque : 14 novembre 2005

Bulgarie : 19 avril 2006

Pays-Bas : 20 juin 2006

Russie : 11 avril 2007

France : 11 mai 2007

Allemagne : 10 juillet 2007

Slovaquie : 27 novembre 2007

Moldavie : 21 avril 2008

Belgique : 5 août 2008

Serbie : 10 juin 2010²

¹ Déclaration faite par la Suisse

Déclaration relative à l'article 30 alinéa 1 : la Suisse n'applique pas la Convention à ses voies navigables nationales, eaux frontalières y comprises à l'exception du Rhin, de la frontière suisse à Rheinfelden.

Déclaration relative à l'article 31 lettre a : la Suisse applique également la Convention aux transports de marchandises sur le Rhin entre la frontière suisse et Rheinfelden.

² Déclaration faite par la Serbie

En vertu de l'article 31(a), la Serbie déclare qu'elle appliquera les dispositions de la Convention aux contrats de transport selon lesquels le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison sont situés sur le territoire de la République de Serbie.

Accord Européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)

signé à Genève le 26 mai 2000, entré en vigueur le 29 février 2008

Le Règlement annexé à l'Accord est entré en vigueur le 28 février 2009.

Dépositaire : Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies

Dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion :

Russie : adhésion le 10 octobre 2002
Pays-Bas : acceptation le 30 avril 2003
Hongrie : adhésion le 4 mai 2004
Autriche : adhésion le 9 novembre 2004
Bulgarie : ratification le 7 mars 2006
Luxembourg : ratification le 24 mai 2007
Allemagne : ratification le 31 janvier 2008
Moldavie : acceptation le 19 février 2008
France : approbation le 3 avril 2008
Roumanie : adhésion le 3 décembre 2008
Croatie : ratification le 4 mars 2009
Slovaquie : ratification le 20 octobre 2009
Ukraine : adhésion le 28 janvier 2010
Pologne : adhésion le 25 juin 2010
Serbie : adhésion le 6 février 2011
Suisse : adhésion le 8 février 2011

PROTOCOLE 15

Situation économique de la navigation rhénane

Résolution

La Commission Centrale,

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

prend acte du rapport sur la situation économique de la navigation rhénane pour le 1^{er} semestre 2011 et des perspectives pour l'année 2012.

Annexe

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

1^{er} semestre 2011 et perspectives pour l'année 2012

I. Remarques générales

a) Situation générale

Globalement, les volumes transportés sur le Rhin ont diminué de plus de 3 % au 1^{er} semestre 2011 par rapport au 1^{er} semestre 2010. Malgré une activité économique soutenue, les transports sur le Rhin ont souffert d'une hydraulité 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.

b) Hydraulité

L'hydraulité 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.

c) Prix des carburants

Après avoir au cours des premiers mois de l'année atteint un niveau très élevé, proche de celui observable au cours de l'été 2008, les prix du gasoil se sont quelque peu repliés à partir du mois de mars et jusqu'en juillet 2011 où un nouveau mouvement de hausse a débuté.

II. Situation de la cale sèche

a) Volumes transportés

Les volumes transportés en cale sèche ont diminué de 2 % au cours du 1^{er} semestre 2011 par rapport au 1^{er} semestre 2010.

Secteur agricole

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.

Secteur sidérurgique

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.

Secteur énergétique : charbon

Les transports de combustibles minéraux solides sur le Rhin ont diminué de 3 % au 1^{er} 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.

Sables, graviers, pierres, terre et matériaux de construction

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.

b) Niveau des frets

La situation de basses eaux combinée avec une demande de transport qui est restée globalement soutenue a engendrée une hausse du niveau général des frets dans la seconde moitié du 1^{er} semestre 2011.

c) Transports par conteneurs

Les transports de conteneurs en EVP n'ont progressé que de 1,1 % sur l'ensemble du 1^{er} semestre 2011, en comparaison avec le 1^{er} 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.

III. Situation dans le secteur de la cale citerne

a) Volumes transportés

Les volumes transportés dans le secteur de la cale citerne ont diminué de 7,6 % au cours du 1^{er} semestre 2011 en comparaison au 1^{er} semestre 2010.

Secteur énergétique : produits pétroliers

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 aux volumes indispensables, compte tenu des prix élevés du pétrole sur le marché. L'analyse des transports mensuels 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.

Secteur chimique

Les volumes transportés pour le secteur chimique ont marqué un recul de 10,7 % 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 suivant.

b) Niveau des frets

Grâce à une situation de basses eaux, le niveau des frets a progressé au cours du printemps, nonobstant une demande plutôt stagnante. Cependant, cette progression est restée en-dessous des attentes, principalement du fait de la surcapacité croissante existant sur le marché.

IV. Evolution de l'offre de cale

Cale sèche

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 augmenté par près de 32 000 tonnes contre 110 000 tonnes en 2010.

Cale citerne

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, ralentissement occasionné par 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. Un redressement de cette situation paraît important pour permettre un développement équilibré de ce segment. En effet, la question se concentre sur les conditions dans lesquelles les bateaux à coque simple, qui deviennent progressivement obsolètes au regard de la réglementation en vigueur et les exigences des chargeurs, 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 cinq ans) et des conditions de transport imposées au marché.

V. Situation des entreprises

Dans la cale sèche, la situation des entreprises de navigation reste fragile malgré les améliorations constatées. En effet, les volumes transportés ne se situent toujours pas à un niveau permettant une exploitation satisfaisante de la flotte.

Dans la cale citerne, la présence d'une surcapacité qui s'accroît sous l'impulsion de la restructuration de la flotte en bateaux à double coque, constitue un obstacle au redressement de la situation économique des entreprises à court terme, notamment dans le contexte d'une demande plutôt orientée à la baisse. La situation des entreprises ne pourra s'améliorer que lorsque les bateaux à coque simple devront quitter le marché.

VI. Perspectives pour 2012

Transport en cale sèche

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 sont liés aux transbordements dans les ports et aux échanges mondiaux. Des signes de ralentissement ne sont pour le moment pas perceptibles mais la conjoncture économique reste imprévisible.

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.

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.

Evolution du trafic rhénan traditionnel

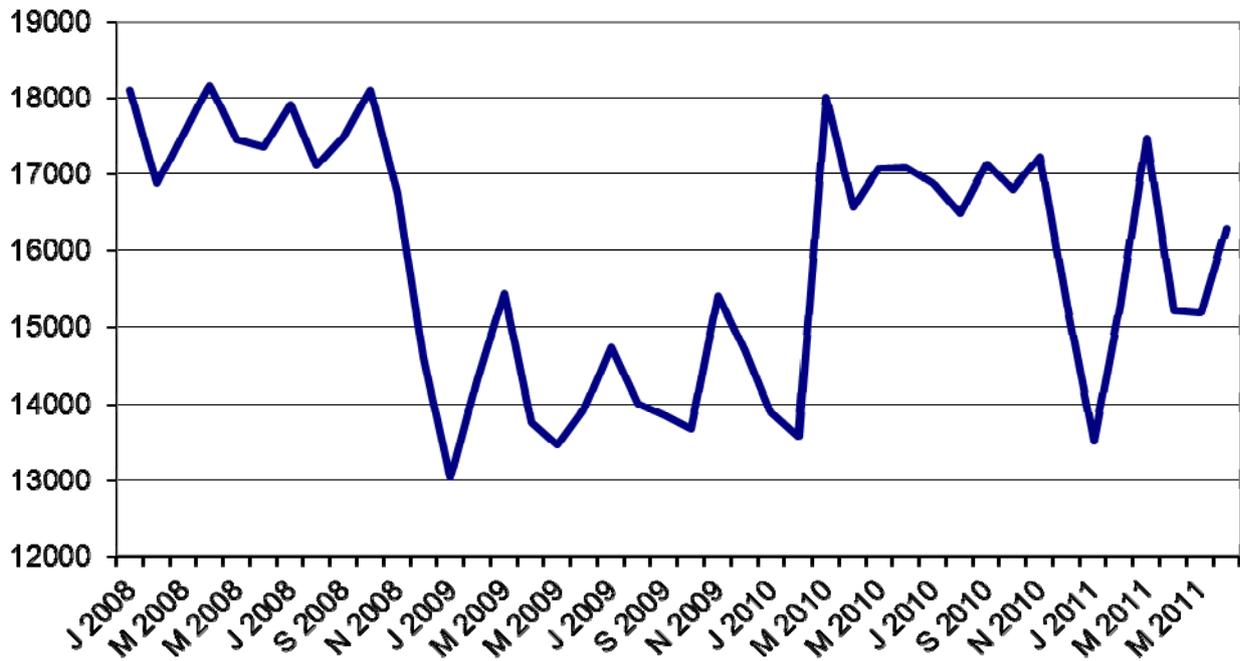
(en 1000 t)	1 ^{er} sem. 2011	1 ^{er} sem. 2010	Evolution 2011/2010
Secteur agricole	10199	9735	4,8%
Engrais	2207	1946	13,4%
Combustibles minéraux solides	14381	14830	-3,0%
Minerais et déchets pour la métallurgie	17528	16220	8,1%
Produits métallurgiques	5681	4419	28,6%
Matériaux de construction	13472	16894	-20,3%
Divers dont conteneurs et produits manufacturés (*)	7667	8577	
Principales marchandises transportées par cale sèche	71136	72621	-2,0%
Secteur pétrolier	13375	14150	-5,5%
Secteur chimique	8443	9455	-10,7%
Marchandises transportées par cale citerne	21818	23605	-7,6%
Volume total transporté	92954	96226	-3,4%

NB : () Suite à un changement de codification des marchandises sans transitions entre 2010 et 2011, une rupture apparaît dans cette catégorie de marchandises dont la composition diffère de celle de 2010. Si elle peut être prise en compte pour l'évaluation du volume total transporté, son taux de progression n'est en revanche pas significatif.*

1 ^{ème} semestre	2011		2010		Evolution		
	Vides	Pleins	Vides	Pleins	Vides	Pleins	Ensemble
Conteneurs en EVP	331223	672592	238663	754092	38,8%	-10,8%	1,1%

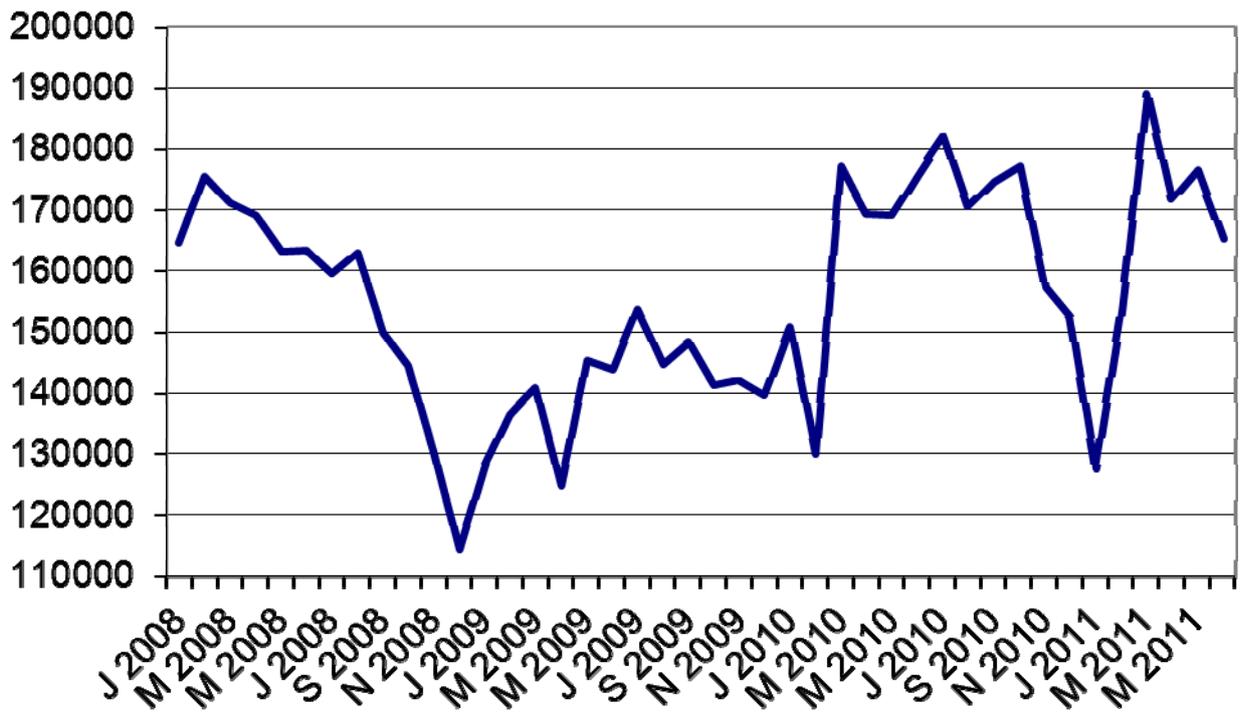
Sources : Secrétariat CCNR, Destatis

Evolution mensuelle des transports de marchandises sur le Rhin traditionnel (en 1000 t)



Sources : Secrétariat CCNR, Destatis

Evolution mensuelle des transports de conteneurs sur le Rhin Traditionnel (en EVP)



Sources : Secrétariat CCNR, Destatis

Prévisions pour fin 2011 et début 2012 (navigation intérieure allemande)

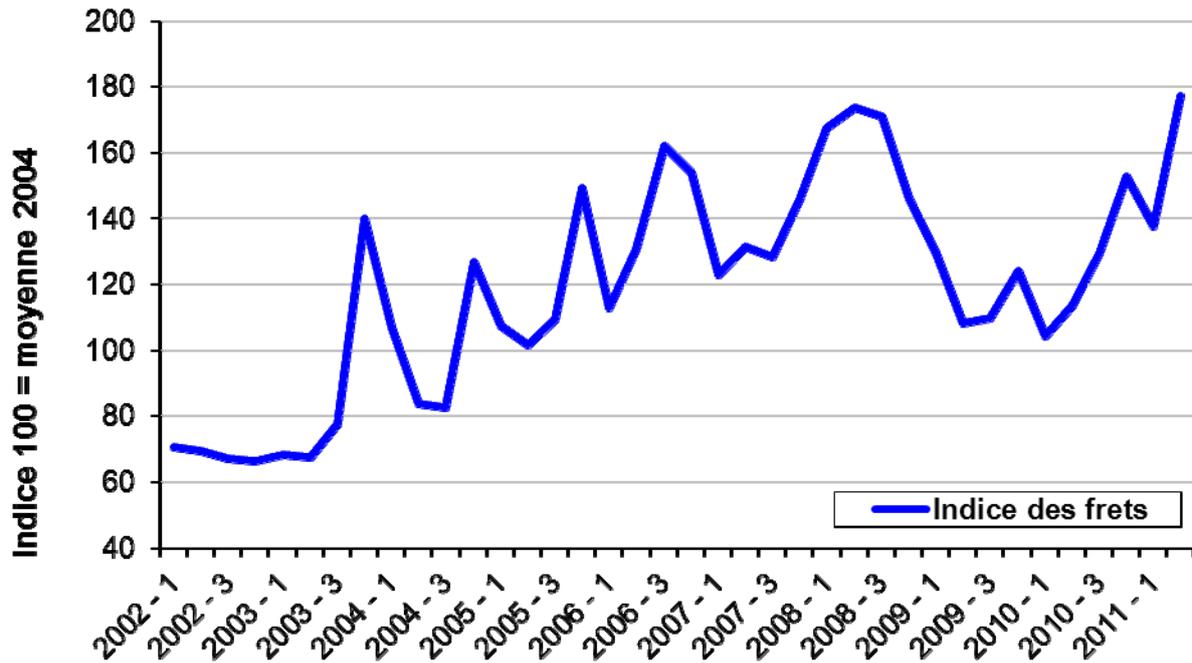
Secteur	Production / Importation	Part du transport total	Incidence prévue sur la demande de transport (par rapport à l'année précédente)
Agriculture	Les transports sont déconnectés par rapport aux récoltes	16,00 %	0
Charbon	Croissance un peu plus faible	19,00 %	+
Sidérurgie : Minerai	Production allemande d'acier : en 2011/ 2012 : + 6 % par rapport à l'année précédente	20 %	++
Sidérurgie : fer, acier	Production allemande d'acier : en 2011/ 2012 : + 6 % par rapport à l'année précédente	8,00 %	++
Matériaux de construction	Légère reprise de la demande dans le secteur de la construction	27,00 %	+
Autres marchandises / conteneurs	Stabilité de la croissance dans le secteur des conteneurs	10 %	+++
Prévision générale pour l'évolution de la demande en cale sèche			+
Produits pétroliers	Cours du pétrole en hausse	60 %	0
Chimie	Industrie chimique : hausse de 5 à 10 %	40 %	++
Prévision générale pour l'évolution de la demande en cale citerne			+

Sources :

Eurofer
 Euracoal
 Verein Deutscher Kohleimporteure
 Verband der chemischen Industrie
 CEFIC
 Prévisions CCNR sur la base de l'historique des évolutions et de calculs

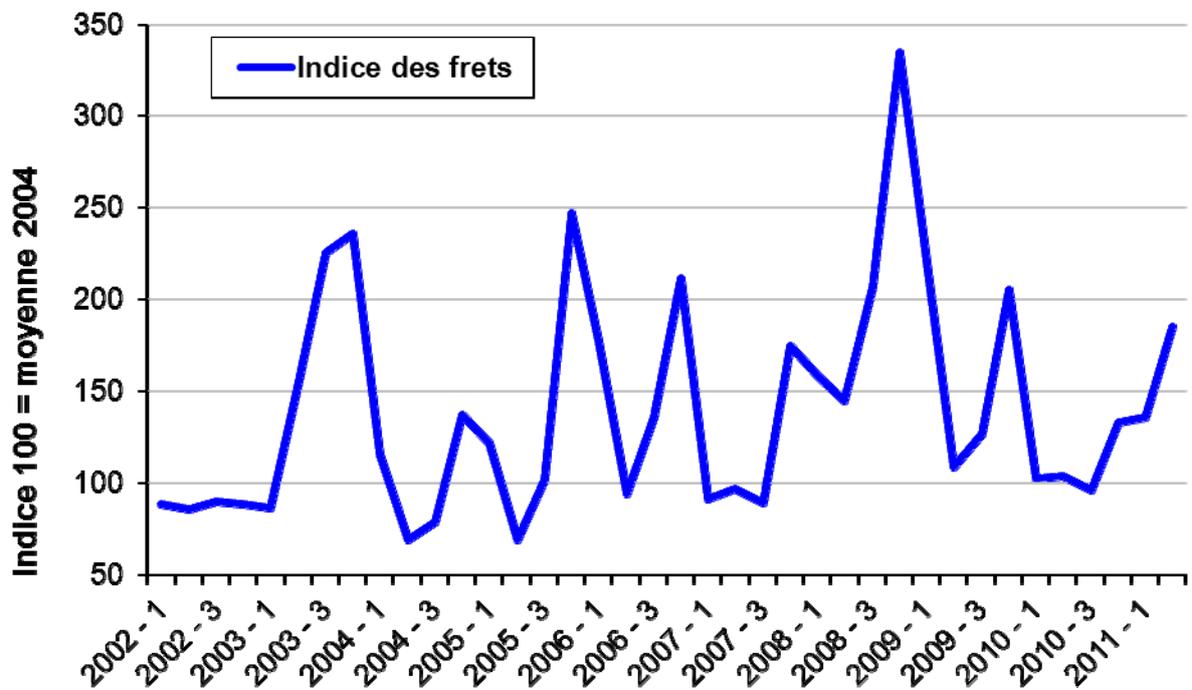
Evolution	
0 %	0
1 % à 5 %	- / +
6 % à 10 %	-- / ++
11 % à 15 %	--- / +++
16 % à 20 %	---- / ++++
> 20 %	----- / +++++

Evolution des frets dans la cale sèche



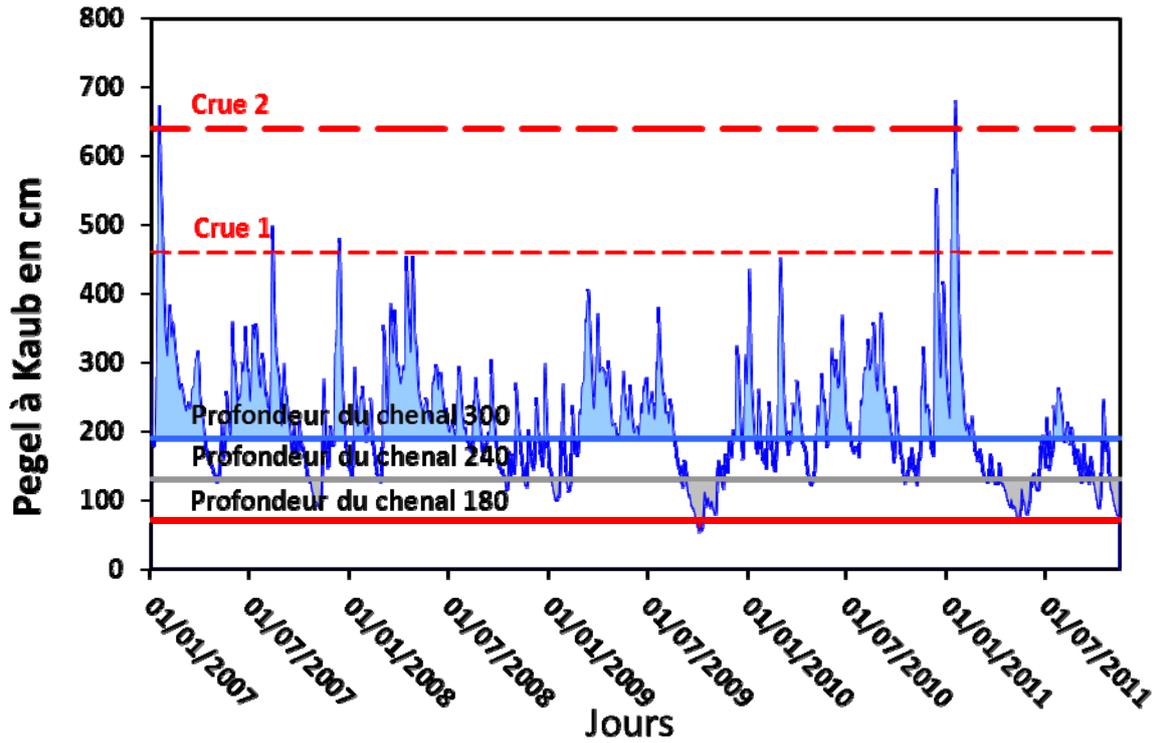
Sources : NEA

Evolution des frets dans la cale citerne (secteur pétrolier)



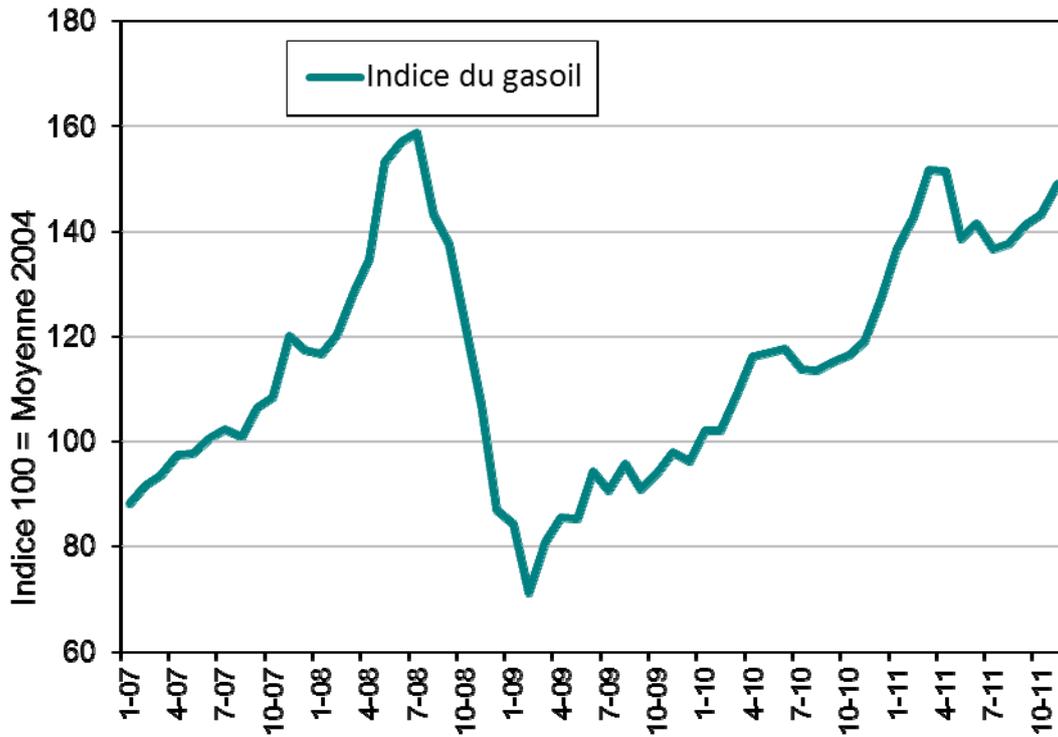
Sources : NEA, PJK international

Evolution de l'hydraulicité à Kaub



Sources : BAFG

Evolution des prix du gasoil



Sources : CBRB

Nouvelles constructions

Type de bateau	2008			2009			2010		
	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW
Automoteurs	68	226750	92944	72	237668	114002	24	73000	36000
Barge ordinaires	38	70260		44	97461		24	37000	0
Total	106	297010	92944	116	335129	114002	48	110000	36000
Automoteurs citernes	47	117500	31870	87	228020	72778	79	250000	42000
Barges citernes	0	0		0	0		3	5230	
Total	47	117500	31870	87	228020	72778	82	255230	42000
Pousseurs	3		1684	6		11188	2		1368
Remorqueurs	3		0	6		1697	0		0
Total	6		1684	12		12885	2		1368
Bateaux à cabines	3		5092	9			3		2871
Bateaux à passagers	6		3092	1			4		2828
Total	9		8184	10		0	7		5699

Type de bateau	2011 (mi novembre)			Total depuis 2008		
	Nombre	Tonnage	kW	Nombre	Tonnage	kW
Automoteurs	14	31802	15005	178	569220	257951
Barge ordinaires	7	12426		113	217147	0
Total	21	44228	15005	291	786367	257951
Automoteurs citernes	36	102420	53271	249	697940	199919
Barges citernes	0	0	0	3	5230	0
Total	36	102420	53271	252	703170	199919
Pousseurs	1		1268	12		15508
Remorqueurs	0		0	9		1697
Total	1		1268	21		17205
Bateaux à cabines	7		3682	22		11645
Bateaux à passagers	4		1658	15		7578
Total	11		5340	37		19223

Source : IVR

PROTOCOLE 16

Reconnaissance du certificat de conduite bulgare

Résolution

La Commission Centrale,

réaffirmant sa volonté de contribuer à l'intégration et au développement du marché européen du transport par voie de navigation intérieure,

rappelant l'importance qu'elle accorde à ce que "la navigation rhénane opère dans un cadre juridique aussi simple, clair et harmonisé que possible", ainsi que l'ont exprimé les Etats membres dans la déclaration de Bâle du 16 mai 2006,

consciente que la reconnaissance sur le Rhin des certificats de conduite non rhénans constitue une mesure visant à simplifier les obligations des professionnels et pouvant contribuer de façon significative au dynamisme économique du secteur,

agissant en vertu du Protocole additionnel n°7 à l'Acte de Mannheim,

sur proposition de son Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle,

I

Reconnaît, sous réserve de l'entrée en vigueur de l'arrangement administratif annexé à la résolution 2011-II-17, la validité sur le Rhin du certificat de conduite bulgare délivré par les autorités bulgares compétentes, en vertu du Règlement n°6 sur les compétences des marins en République de Bulgarie, en date du 4 décembre 2007 (SG n°101), dans la mesure où les conditions complémentaires suivantes sont remplies :

- ce certificat doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour être valables sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40) ;
- Le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ledit règlement.

II

Adopte les modifications à l'annexe D5 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, figurant en annexe à la présente résolution.

Ces modifications, telles qu'elles apparaissent en annexe, seront en vigueur à compter du 1^{er} juillet 2012, sous réserve de l'entrée en vigueur de l'arrangement administratif annexé à la résolution 2011-II-17.

Annexe

Annexe

L'annexe D5 -, « **Certificats de conduite reconnus équivalents** » - au Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin est complétée comme suit :

Etat	Nom du certificat reconnu équivalent	Conditions complémentaires	Autorité(s) nationale(s) compétente(s) pour la délivrance	Modèle du certificat reconnu équivalent
BG	Patente de navigation intérieure <i>Schifferpatent für die Binnenschifffahrt</i>	<ul style="list-style-type: none"> - doit être assorti d'une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour être valable sur la section comprise entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40) ; - le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ladite réglementation. 	Bulgarian Maritime Administration (BMA) Ruse 7000 20 Pristanistna St. stw_rs@marad.bg Tél : +359 82 815 815 Fax : +359 82 824 009	Modèle

Modèle du certificat de conduite bulgare

(recto)

**СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ
ЗА ПЛАВАНЕ ПО ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА НА ЕВРОПА
SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFFAHRT**

**РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
REPUBLIK BULGARIEN
Морска администрация Русе
Seeadministration Ruse**

5. **24685**

6. 

1. **Димитров
Dimitrov**

2. **Камен Искренов
Kamen Iskrenov**

3. **11.08.1969 Русе
Ruse**

4. **29.10.2010**

8. **Капитан вътрешно плаване
Kapitan in der Binnenschiffahrt**

9. - R

11. **Капитан на кораб плаващ по р.Дунав ок км.0.0 до км.2414.0
Kapitan in der Donauschiffahrt von km. 0.0 bis km. 2414.0**

6a. **6908116306**

7. 

10. **21.10.2015**



(verso)

**СВИДЕТЕЛСТВО ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ ЗА ПРЕВОЗ НА СТОКИ И ПЪТНИЦИ ПО
ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА
SHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGÜTER- UND -PERSONENVERKEHR**

1. **Фамилия / Name des Inhabers**

2. **Име /презиме/ Vorname(n)**

3. **Дата и място на раждане / Geburtsdatum und -ort**

4. **Дата на издаване / Ausstellungsdatum des Patentes**

5. **Свидетелство № / Ausstellungsnummer**

6. **Снимка на притежателя / Lichtbild des Inhabers**

6a. **ЕГН / Personenkennzahl**

7. **Подпис на притежателя / Unterschrift des inhabers**

8. **Правоспособност / Berechtigung**

9. **R - (Радар / Radar)**
- Само за следните категории кораби (тонаж, kW, пътници) /
Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes, für die das Patent gilt
(Tonnen, kW, Fahrgaste)

10. **Валидно до / Ungültigkeitsdatum**

11. **Потвърждения и ограничения /
Vermerk(e), Einschränkungen**

4501234

PROTOCOLE 17

Arrangement administratif à conclure avec la République bulgare

Résolution

La Commission Centrale,

réaffirmant sa volonté de favoriser la reconnaissance mutuelle des certificats de conduite,

rappelant l'importance qu'elle accorde à ce que "la navigation rhénane opère dans un cadre juridique aussi simple, clair et harmonisé que possible", ainsi que l'ont exprimé les Etats membres dans la déclaration de Bâle du 16 mai 2006,

agissant sur la base du Protocole additionnel n°7,

ayant conclu à la possibilité de reconnaître sur le Rhin le certificat de conduite bulgare,

consciente qu'il importe d'accompagner la reconnaissance de mécanismes de coopération entre les différentes autorités administratives concernées,

soucieuse de la nécessité de fixer les termes de la coopération en partenariat avec les autorités bulgares compétentes,

prend acte avec satisfaction de la négociation, conduite par le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, d'un arrangement avec les autorités bulgares,

charge son Secrétaire Général de signer au nom de la CCNR l'arrangement, ci-annexé en langues française, allemande, néerlandaise et bulgare.

Annexe

Arrangement administratif sur la coopération

entre

la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

et

**le Ministère du Transport, Administration maritime,
de la République de Bulgarie**

concernant les certificat de conduite

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (« la CCNR ») et le Ministère du Transport, Administration maritime, de la République de Bulgarie,

Soucieux de simplifier les obligations des professionnels et de faciliter la libre circulation des équipages,

S'inscrivant ce faisant dans la volonté d' « accélérer la coopération paneuropéenne en vue d'une libéralisation et d'un renforcement du transport fluvial », exprimée lors des Conférences Paneuropéennes de Rotterdam (2001) et de Bucarest (2006),

Constatant que la reconnaissance mutuelle des certificats de conduite doit 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'informations,

Sont convenues de ce qui suit.

Article 1^{er}

Reconnaissance mutuelle

La CCNR a décidé par voie de résolution de reconnaître la validité sur le Rhin du certificat de conduite bulgare à compter du 1er juillet 2012 dès lors que les conditions complémentaires suivantes sont remplies :

- Le titulaire doit présenter une attestation de connaissances de secteur conforme à l'annexe D3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le Bac de Spijk ;
- Le titulaire âgé de 50 ans révolus doit présenter une attestation relative à son aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et qui doit être renouvelée selon les modalités prévues par ledit règlement.

Les autorités bulgares compétentes reconnaissent la validité de la Grande Patente sur l'ensemble des voies d'eau bulgares, sans condition complémentaire.

Article 2

Autorités compétentes

1. Les autorités habilitées à délivrer la Grande Patente et l'attestation de connaissances de secteur pour naviguer sur le secteur compris entre Iffezheim et le bac de Spijk sont :

Etat	Autorité de délivrance
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Bruxelles
CH	Direction ports rhénans suisses, Postfach, CH-4019 Bâle
D	Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtsgesellschaft Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz
F	Service de la Navigation de Strasbourg 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Strasbourg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. L'autorité bulgare compétente pour délivrer le certificat de conduite bulgare est :

Maritime Administration	Ruse 7000 20 Pristanistna St. stw_rs@marad.bg	Tél : +359 82 815 815 Fax : +359 82 824 009
-------------------------	--	--

3. Les parties s'informent sans délai de toute modification de la liste des autorités compétentes, conformément à l'article 6 du présent arrangement.

Article 3

Réunions communes

Une réunion commune est organisée en tant que de besoin avec les experts des Etats membres de la CCNR et de la République de Bulgarie. Cette réunion pourra aussi être ouverte aux experts des Etats dont les certificats de conduite et les certificats d'aptitude à la conduite au radar sont reconnus sur le Rhin, de même qu'aux experts des Etats et organisations internationales bénéficiant du statut d'observateur à la CCNR. Le Secrétariat de la CCNR fournira l'aide logistique nécessaire à l'organisation de ces réunions.

La réunion commune a notamment pour objectifs :

- de contribuer à ce que les évolutions et adaptations réglementaires, qui seront nécessaires à l'avenir, soient concordantes dans les différentes réglementations ;
- de discuter des difficultés d'application de l'arrangement rencontrées, des infractions constatées et des réponses souhaitables à y apporter ;
- de coordonner les mécanismes de contrôle entre les Etats ;
- de comparer les modalités d'examen des connaissances professionnelles appliquées dans les différents Etats ;
- de contribuer à l'uniformisation des attestations.

Article 4

Réunion commune des commissions d'examen

Une réunion commune des commissions d'examen rhénanes et bulgare sera organisée régulièrement, afin d'échanger les expériences et les éventuelles difficultés d'application rencontrées et de rapprocher les pratiques desdites commissions. Cette réunion pourra aussi être ouverte aux commissions d'examen des Etats dont les certificats de conduite et les certificats d'aptitude à la conduite au radar sont reconnus sur le Rhin, ainsi qu'aux commissions d'examen des Etats observateurs à la CCNR.

Article 5

Transmission des informations relatives aux décisions de retrait, de suspension et d'interdiction de naviguer

Les autorités compétentes rhénanes et bulgare s'informent mutuellement et sans délai de toute décision de retrait ou de suspension de certificat, ou de toute mesure d'interdiction de naviguer prononcée. Les informations seront dans un premier temps transmises par l'intermédiaire du Secrétariat de la CCNR. Elles pourront à terme être transmises par voie électronique.

Article 6

Devoir d'information et de concertation en cas d'amendement à la réglementation

Les parties s'informent mutuellement, dès que possible et indépendamment des réunions communes, des modifications et développements qui sont envisagés pour leur réglementation. Elles se concertent avant de procéder à leur adoption, afin d'éviter qu'une modification remette en cause l'équivalence des deux réglementations. En cas de modification, elles transmettent sans délai la réglementation amendée, en précisant sa date d'entrée en vigueur.

Article 7

Fin de la reconnaissance mutuelle

1. Si, suite à une modification réglementaire, l'une des parties estime que les conditions d'obtention des certificats de conduite ne sont plus équivalentes, les parties se rencontrent afin de trouver une solution négociée pour maintenir la reconnaissance mutuelle des certificats concernés.
2. Si, au terme de la négociation, l'une des parties reste convaincue que les réglementations ne sont plus équivalentes, la décision de reconnaissance mutuelle des certificats concernés pourra être abrogée. Cette décision prendra effet douze mois après sa notification à l'autre partie.

Article 8

Dispositions finales

1. Le présent arrangement entrera en vigueur le 1^{er} juillet 2012.
2. Chacune des parties contractantes peut dénoncer le présent arrangement par notification écrite adressée à l'autre partie contractante. La dénonciation prendra effet douze mois après réception de la notification par l'autre partie.
3. Une version originale de l'arrangement, dont les textes français, allemand, néerlandais et bulgare font également foi, est déposée auprès du Secrétaire général de la CCNR.

Budapest, le 15 décembre 2011

Jean-Marie WOEHLING
Secrétaire Général
Commission Centrale pour la Navigation du
Rhin

Capt. Sergey TZARNAKLIYSKI
Directeur général de l'Administration maritime
bulgare

Verwaltungsvereinbarung für die Zusammenarbeit
zwischen
der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
und
dem Verkehrsministerium, Seeverkehrsverwaltung, der Republik Bulgarien
im Bereich der Schiffsführerzeugnisse

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt („die ZKR“) und das Verkehrsministerium, Seeverkehrsverwaltung, der Republik Bulgarien treffen

in dem Bestreben, die Verpflichtungen der Gewerbetreibenden in der Binnenschifffahrt zu vereinfachen und die Freizügigkeit der Besatzungsmitglieder zu erleichtern,

nach Maßgabe des auf den gesamteuropäischen Konferenzen in Rotterdam (2001) und Bukarest (2006) bekundeten Willens zum „Vorbringen der gesamteuropäischen Kooperation für ein freies und starkes Transportwesen auf den Binnenwasserstraßen“,

in der Feststellung, dass die gegenseitige Anerkennung der Schiffsführerzeugnisse an Mechanismen der Zusammenarbeit zwischen den Rheinschifffahrtsbehörden und den bulgarischen Behörden zu koppeln ist, insbesondere um mittelfristig die Gleichwertigkeit der betreffenden Zeugnisse zu gewährleisten, gemeinsame Praktiken zu entwickeln und zuverlässige Systeme für den Informationsaustausch einzurichten,

folgende Vereinbarung:

Artikel 1

Gegenseitige Anerkennung

Die ZKR hat entschieden, durch Beschlussfassung das bulgarische Schiffsführerzeugnis auf dem Rhein als gültig ab dem 1. Juli 2012 anzuerkennen, sofern zusätzlich die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

- Für die Fahrt auf dem Abschnitt zwischen Iffezheim und der Spyck'schen Fährle von Inhaber ein Streckenzeugnis nach Anlage D3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorzulegen;
- der Inhaber muss bei Vollendung des 50. Lebensjahres einen Bescheid zu seiner Tauglichkeit gemäß dem Muster B3 der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein vorlegen, der nach Maßgabe der genannten Verordnung zu erneuern ist.

Die zuständigen bulgarischen Behörden erkennen das Große Patent ohne zusätzliche Voraussetzung auf sämtlichen bulgarischen Binnenwasserstraßen als gültig an.

Artikel 2

Zuständige Behörden

1. Folgende Behörden sind befugt, das Große Patent und das Streckenzeugnis für die Fahrt auf der Strecke zwischen Iffezheim und der Spycck'schen Fähre auszustellen:

Staat	Ausstellende Behörde
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brüssel
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtstsektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtstsektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wasser- und Schifffahrtstsektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Straßburg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. Die zur Ausstellung des bulgarischen Schiffsführerzeugnisses befugte bulgarische Behörde ist die

Maritime Administration	Ruse 7000 20 Pristanistna St. stw_rs@marad.bg	Tel.: +359 82 815 815 Fax: +359 82 824 009
-------------------------	---	---

3. Die Parteien informieren einander nach Artikel 6 der vorliegenden Vereinbarung unverzüglich von etwaigen Änderungen am Verzeichnis der zuständigen Behörden.

Artikel 3

Gemeinsame Sitzungen

Es sind, soweit erforderlich, gemeinsame Sitzungen der Experten der Mitgliedstaaten der ZKR und der Republik Bulgarien abzuhalten. An den gemeinsamen Sitzungen können auch Experten von Staaten, deren Schiffsführerzeugnisse und Radarzeugnisse auf dem Rhein als gültig anerkannt werden, sowie Experten von Staaten und internationalen Organisationen, die bei der ZKR als Beobachter zugelassen sind, teilnehmen. Das Sekretariat der ZKR bietet die logistische Unterstützung, die für die Organisation der gemeinsamen Sitzungen erforderlich ist.

Mit den gemeinsamen Sitzungen werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- Beitrag zur übereinstimmenden Gestaltung der verschiedenen geltenden Vorschriften im Zuge künftig erforderlicher Entwicklungen und Anpassungen der Bestimmungen;
- Erörterung von Schwierigkeiten bei der Umsetzung dieser Vereinbarung, von Verstößen und von wünschenswerten Abhilfemaßnahmen;
- Koordination der Überprüfungsmechanismen zwischen den Staaten;
- Vergleich der Modalitäten bei der Prüfung der beruflichen Kenntnisse in den verschiedenen Staaten;
- Beitrag zur Vereinheitlichung der Zeugnisse.

Artikel 4

Gemeinsame Sitzung der Prüfungskommissionen

Es sind regelmäßig gemeinsame Sitzungen der für die Rheinschifffahrt und für die Binnenschifffahrt in der Republik Bulgarien zuständigen Prüfungskommissionen abzuhalten, auf denen Erfahrungen ausgetauscht, etwaige Schwierigkeiten bei der Umsetzung erörtert und die Praktiken der Prüfungskommissionen einander angenähert werden sollen. Zu diesen Sitzungen können auch die Prüfungskommissionen der Staaten, deren Schiffsführerzeugnisse oder Radarzeugnisse auf dem Rhein anerkannt sind, sowie die Prüfungskommissionen der Beobachterstaaten bei der ZKR zugelassen werden.

Artikel 5

Übermittlung von Informationen über Anordnungen betreffend den Entzug und die Aussetzung von Zeugnissen sowie Fahrverbote

Die zuständigen rheinischen und bulgarischen Behörden informieren einander unverzüglich von Anordnungen betreffend den Entzug oder die Aussetzung von Zeugnissen bzw. der Erteilung von Fahrverboten. Die Übermittlung dieser Informationen erfolgt zunächst über das ZKR-Sekretariat. Sie kann später auf elektronischem Wege erfolgen.

Artikel 6

Informations- und Abstimmungspflicht im Falle von Änderungen der jeweils geltenden Vorschriften

Die Parteien informieren sich gegenseitig sobald als möglich und unabhängig von gemeinsamen Sitzungen über Änderungen und Entwicklungen, die in Bezug auf die bei ihnen geltenden Vorschriften geplant sind. Bevor Änderungen zur Beschlussfassung kommen, stimmen sich die Parteien untereinander ab, um zu vermeiden, dass durch eine Änderung die Gleichwertigkeit der jeweils für die Parteien geltenden Vorschriften in Frage gestellt wird. Sofern eine Vorschrift geändert wird, sind die betreffenden Bestimmungen in der geänderten Fassung unter Angabe des Datums ihres Inkrafttretens unverzüglich an die anderen Parteien zu übermitteln.

Artikel 7

Ende der gegenseitigen Anerkennung

1. Sofern im Nachgang zu einer Änderung der Vorschriften eine der Parteien zu der Auffassung gelangt, dass in Bezug auf den Erwerb von Schiffsführerzeugnissen die Gleichwertigkeit der Voraussetzungen nicht mehr gegeben ist, treffen sich die Parteien, um über eine Lösung zu verhandeln, mit deren Hilfe sich die gegenseitige Anerkennung der betreffenden Zeugnisse aufrecht erhalten lässt.
2. Wenn nach Abschluss der Verhandlungen eine der Parteien nach wie vor der Überzeugung ist, dass die Vorschriften nicht mehr gleichwertig sind, kann der Beschluss über die gegenseitige Anerkennung der betreffenden Zeugnisse außer Kraft gesetzt werden. Der betreffende Beschluss tritt zwölf Monate nach Zustellung an die andere Partei in Kraft.

Artikel 8

Schlussbestimmungen

1. Diese Vereinbarung tritt am 1. Juli 2012 in Kraft.
2. Jede der Vertragsparteien kann diese Vereinbarung durch Zustellung an die andere Partei kündigen. Die Kündigung wird zwölf Monate nach Erhalt der Zustellung durch die andere Partei wirksam.
3. Eine Urschrift der Vereinbarung, deren französischer, deutscher, niederländischer und bulgarischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich sind, wird beim Generalsekretär der ZKR hinterlegt.

Budapest, den 15. Dezember 2011

Jean-Marie WOEHRLING
Generalsekretär
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Capt. Sergey TZARNAKLIYSKI
Generaldirektor der bulgarischen
Seeverkehrsverwaltung

Administratieve overeenstemming over de samenwerking

tussen

de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

en

**het Ministerie van Transport, Dienst Maritieme Zaken
van de Republiek Bulgarije**

inzake vaarbewijzen

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart ("CCR") en het Ministerie van Transport, Dienst Maritieme Zaken van de Republiek Bulgarije,

strevend naar een vereenvoudiging van de verplichtingen van het bedrijfsleven en een vergemakkelijking van het vrije verkeer van de bemanningsleden,

in aansluiting op de bij de Pan-Europese Conferenties van Rotterdam (2001) en van Boekarest (2006) geuite wens, de Pan-Europese samenwerking voor een vrijere en sterkere binnenvaart te bevorderen,

vaststellend dat de wederzijdse erkenning van vaarbewijzen aan samenwerkingsmechanismen tussen de Rijnvaartautoriteiten en de Bulgaarse autoriteiten gekoppeld moet worden, in het bijzonder om op termijn de gelijkwaardigheid van de bewijzen te waarborgen, gemeenschappelijke praktijken te ontwikkelen en betrouwbare systemen voor de informatie-uitwisseling tot stand te brengen,

komen het volgende overeen:

Artikel 1

Wederzijdse erkenning

De CCR heeft een besluit aangenomen waarin bepaald is dat het Bulgaarse vaarbewijs vanaf 1 juli 2012 op de Rijn als geldig worden erkend, indien aan de volgende aanvullende voorwaarden is voldaan:

- de houder dient voor de vaart op het riviergedeelte tussen Iffezheim en het Spijksche Veer een bewijs voor riviergedeelten conform bijlage D3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn over te leggen;
- de houder moet vanaf het bereiken van de leeftijd van 50 jaar een bewijs van lichamelijke en geestelijke geschiktheid conform bijlage B3 van het Reglement betreffende het Scheepvaartpersoneel op de Rijn overleggen, dat volgens de door dat reglement voorgeschreven modaliteiten moet worden verlengd.

De geldigheid van het Grote Patent wordt door de bevoegde Bulgaarse autoriteiten op alle Bulgaarse waterwegen zonder aanvullende voorwaarde erkend.

Artikel 2

Bevoegde autoriteiten

1. De volgende autoriteiten zijn bevoegd het Grote Patent en het bewijs voor riviergedeelten om te kunnen varen tussen Iffezheim en het Spijksche Veer af te geven:

Land	Afgevende autoriteit
B	S.P.F. Mobilité et Transports/ F.O.D. Mobiliteit en Vervoer Direction Générale Transport Terrestre/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land City Atrium rue du Progrès 56, City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brussel
CH	Schweizerische Rheinhäfen Direktion, Postfach, CH-4019 Basel
D	Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, Cheruskerring 11, D-48147 Münster Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd, Wörthstrasse 19, D-97082 Würzburg Wsser- und Schifffahrtsdirektion Südwest, Bruckner Straße 2, D-55127 Mainz
F	Service de la Navigation de Strasbourg, 14 rue du Maréchal Juin, F-67084 Straatsburg
NL	CCV, afdeling binnenvaart Postbus 1970 2280 DZ Rijswijk

2. De bevoegde Bulgarse autoriteit voor de afgifte van het Bulgarse vaarbewijs is :

Maritime Administration	Ruse 7000 20 Pristanistna St. stw_rs@marad.bg	Tel. : +359 82 815 815 Fax : +359 82 824 009
-------------------------	---	---

3. De partijen informeren elkaar krachtens artikel 6 van deze overeenstemming onverwijld over elke wijziging in de lijst van bevoegde autoriteiten.

Artikel 3

Gemeenschappelijke bijeenkomsten

Er worden, indien noodzakelijk, gemeenschappelijke bijeenkomsten met de deskundigen van de CCR-lidstaten en de Bulgaarse Republiek georganiseerd. Aan deze bijeenkomsten kunnen ook deskundigen van de landen waarvan de vaarbewijzen en radarbevoegdheidsbewijzen op de Rijn als geldig zijn erkend, evenals deskundigen van landen en internationale organisaties die de status van waarnemer bij de CCR hebben, deelnemen. Het CCR-secretariaat biedt de logistieke ondersteuning die voor de organisatie van de gemeenschappelijke bijeenkomsten nodig is.

Met de gezamenlijke bijeenkomsten wordt in het bijzonder het volgende beoogd:

- ertoe bijdragen dat de toekomstige ontwikkelingen en noodzakelijke reglementaire aanpassingen in de verschillende regelgevingen uniform plaatsvinden;
- overleg plegen over problemen bij de toepassing van de overeenstemming, bij overtredingen en over mogelijke oplossingen;
- de controlemechanismen tussen de landen te coördineren;
- de examenmodaliteiten van de beroepskennis in de verschillende landen te vergelijken;
- bij te dragen aan de uniformering van de bewijzen.

Artikel 4

Gemeenschappelijke bijeenkomst van de examencommissies

Er worden regelmatig gemeenschappelijke bijeenkomsten van de voor de Rijnvaart en voor de binnenvaart in Bulgarije bevoegde examencommissies georganiseerd, teneinde ervaringen uit te wisselen, eventuele toepassingsmoeilijkheden te bespreken en de praktijken van de examencommissies nader af te stemmen. Aan deze bijeenkomsten kunnen ook examencommissies van de landen waarvan de vaarbewijzen op de Rijn erkend zijn, evenals examencommissies van landen met een waarnemersstatus bij de CCR, deelnemen.

Artikel 5

Informatieverstrekking over intrekking en opschorting van bewijzen en over vaarverboden

De bevoegde Rijnvaartautoriteiten en voor de scheepvaart bevoegde Bulgaarse autoriteit informeren elkaar onverwijld over de intrekking of opschortingen van bewijzen of over een vaarverbod. In eerste instantie zal deze informatie door het secretariaat van de CCR worden doorgegeven. Deze informatie zal met verloop van tijd elektronisch kunnen worden medegedeeld.

Artikel 6

Informatie- en afstemmingsplicht in geval van wijziging van de regelgeving

De partijen informeren elkaar zo snel mogelijk en onafhankelijk van de gemeenschappelijke bijeenkomsten over wijzigingen en ontwikkelingen die hun regelgevingen betreffen. Alvorens over te gaan tot een besluit, vindt er een onderlinge afstemming tussen de partijen plaats om te vermijden dat een wijziging de gelijkwaardigheid van beide regelgevingen in het geding zou brengen. In voorkomend geval brengen de partijen onverwijld de gewijzigde regelgeving ter kennis, met vermelding van de datum van inwerkingtreding.

Artikel 7

Einde van de wederzijdse erkenning

1. Wanneer, ten gevolge van een wijziging van een voorschrift één van de partijen van mening is dat de voorwaarden voor het verkrijgen van vaarbewijzen niet meer gelijkwaardig zijn, kunnen de partijen bijeenkomen teneinde in overleg een oplossing te zoeken, zodat de wederzijdse erkenning van de betrokken bewijzen kan worden behouden.
2. Mocht na het overleg één van de partijen nog steeds van mening zijn dat de reglementen niet meer gelijkwaardig zijn, kan het besluit ter wederzijdse erkenning van de betrokken bewijzen worden opgeheven. Dat besluit wordt twaalf maanden nadat de andere partij daarvan in kennis is gebracht, van kracht.

Artikel 8

Slotbepalingen

1. Deze overeenstemming treedt op 1 juli 2012 in werking.
2. Elk van de overeenkomstsluitende partijen kan deze overeenstemming door een schriftelijke kennisgeving aan de andere overeenkomstsluitende partij opzeggen. De opzegging wordt twaalf maanden na ontvangst van de kennisgeving door de andere partij van kracht.
3. Een originele versie van de overeenstemming, waarvan de Duitse, Franse, Nederlandse en Bulgaarse teksten gelijkelijk authentiek zijn, wordt bij de Secretaris-Generaal van de CCR.

Gedaan te Budapest op 15 december 2011

Jean-Marie WOEHRLING
Secretaris-Generaal
Centrale Commissie voor de Rijnvaart

Capt. Sergey TZARNAKLIYSKI
Directeur van de Bulgaarse Dienst Maritieme
Zaken

**АДМИНИСТРАТИВНО СПОРАЗУМЕНИЕ ЗА ВЗАИМНО ПРИЗНАВАНЕ
НА СВИДЕТЕЛСТВА ЗА ПРАВОСПОСОБНОСТ**

МЕЖДУ

**ПРАВИТЕЛСТВОТО НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ПРЕДСТАВЕНО ЧРЕЗ
МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И
СЪОБЩЕНИЯТА – ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ „МОРСКА
АДМИНИСТРАЦИЯ”**

И

ЦЕНТРАЛНАТА КОМИСИЯ ЗА КОРАБОПЛАВАНЕ ПО РЕЙН

Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията - Изпълнителна агенция „Морска администрация” на Република България и Централната комисия за корабоплаване по река Рейн (ЦККР)

желаейки да облекчат задълженията възложени на специалистите по вътрешни водни пътища и да улеснят свободното движение на плавателния състав,

и в този смисъл стремейки се “да ускорят паневропейското сътрудничество с оглед либерализирането и утвърждаването на транспорта по вътрешни водни пътища”, съгласно паневропейските конференции в Ротердам (2001) и Букурещ (2006),

отбелязвайки, че взаимното признаване на свидетелства за правоспособност трябва да е съпътствано от механизми за административно сътрудничество между ЦККР и българските органи с цел да се гарантира съответствие на свидетелствата, да се разработят общи практики и да се установят надеждни системи за обмен на информация,

се споразумяха за следното.

Член 1

Взаимно признаване

Валидността на българските свидетелства за правоспособност по Рейн се признава съгласно резолюция на ЦККР, считано от 1 юли 2012 г. след като е изпълнено следното допълнително условие:

- титулярът на свидетелството за правоспособност трябва да представи документ, че е запознат с района за плаване между Ифзейм (Iffezheim) и Спийк (Spijk) в съответствие с Приложение D3 на Правилника за корабоплаване по река Рейн.
- титулярът на свидетелство за правоспособност на възраст навършени 50 години трябва да представи свидетелство за физическа и психическа годност съгласно анекс В3 на Регламента за специалистите, които плават по Рейн и който трябва да бъде подновяван съгласно разпоредбите на споменатия Регламент.

Компетентните български органи признават валидността на свидетелството за правоспособност (Grande Patente) за всички вътрешни водни пътища на Република България без допълнителни условия.

Член 2

Компетентни органи

1. Оправомощени органи за издаване на свидетелство за правоспособност (Grande Patente) и свидетелство за правоспособност в района между Ифзейм (Iffezheim) и Спийк (Spijk)

Държава	Издаващ орган
B	S.P.F. Mobilité et Transports (Мобилност и транспорт) / F.O.D. Mobiliteit en Vervoer (Мобилност и транспорт) Direction Générale Transport Terrestre (Главна дирекция „Наземен транспорт“)/ Directoraat-Generaal Vervoer Te Land (Главна дирекция „Наземен транспорт“) City Atrium rue du Progrès 56 (град Атриум, ул. Прогрес 56)/ City Atrium Vooruitgangstraat 56 (град Атриум, ул. Прогрес 56) B-1210 Bruxelles (Брюксел)
CH	Direction ports rhénans suisses (Швейцарска пристанищна дирекция на река Рейн), Postfach (Постфач), CH-4019 Bâle (Бал)
D	Воден транспорт и корабоплаване – Запад Wasser- und Schifffahrtsdirektion West (Воден транспорт и корабоплаване – Запад), Cheruskerring 11 (Черускеринг 11), D-48147 Мюнстер (Münster) Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd (Воден транспорт и корабоплаване – Юг), Wörthstrasse 19 (Вортштрасе 19), D-97082 Вюрцбург (Würzburg) Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest (Воден транспорт и корабоплаване – Югозапад), Bruckner Straße 2 (Брюкнър Страбе 2), D-55127 Майнц (Mainz)
F	Service de la Navigation de Strasbourg (Отдел за корабоплаване Страсбург) 14 rue du Maréchal Juin (ул. Маршал Жуан 14), F-67084 Strasbourg (Страсбург)
NL	CCV, afdeling binnenvaart (афделинг биненварт) Постбус (Postbus) 1970 2280 DZ Рийсвийк (Rijswijk)

2. Компетентният български орган за издаване на свидетелство за правоспособност е:

Изпълнителна агенция „Морска администрация” Дирекция „Морска администрация” - Русе	Гр. Русе 7000 ул. Пристанищна 20 stw_rs@marad.bg	тел : +359 82 815 815 факс : +359 82 824 009
---	---	---

3. Договарящите се страни се информират незабавно за всички промени в списъка на компетентните органи в съответствие с член 6 от това Споразумение.

Член 3

Общи събрания

При необходимост се свиква Общо събрание съставено от експерти от държавите-членки на ЦККР и Република България. В събранието може да участват и експерти от държави, чиито свидетелства за правоспособност и свидетелства за право на управление на кораб с помощта на радиолокатор са признати по река Рейн, както и експерти от държави и международни организации, които се ползват със статут на наблюдател в ЦККР. Секретариатът на ЦККР предоставя необходимата логистична подкрепа за организиране на тези събрания.

Целите на Общото събрание са:

- да гарантира, че развитието и евентуалните изменения в нормативната уредба, които ще бъдат необходими в бъдеще няма да противоречат на общите условия;
- да обсъжда трудностите по прилагането на Споразумението, констатираните нарушения и евентуалното им разрешаване;
- да координира механизмите за контрол между държавите;
- да сравнява начините за изпитване за придобиване на свидетелства за правоспособност в различните държави;
- да спомага за уеднаквяване на свидетелствата.

Член 4

Общо събрание на изпитните комисии

Общо събрание на изпитните комисии на река Рейн и тези на Република България се свиква редовно с цел да се обменя опит и да се дискутират трудностите срещнати по прилагането на Споразумението и да се уеднаквят практиките на тези комисии. В събранието може да участват и изпитни комисии на държави, чиито свидетелства за правоспособност и свидетелства за право на управление на кораб с помощта на радиолокатор са признати по река Рейн, както и изпитни комисии на държавите със статут на наблюдател в ЦККР.

Член 5

Предаване на информация, свързана с решения за отнемане, временно отнемане и забрана за плаване

Компетентните органи на река Рейн и българските органи се информират взаимно и своевременно за всяко решение за отнемане или временно отнемане на свидетелството за правоспособност или за всяка взета мярка за забрана за плаване. Информацията първоначално се предава чрез Секретариата на ЦККР. Информацията може да бъде изпратена по електронен път.

Член 6

Задължение за информиране и консултиране в случай на предложение за изменение на нормативната уредба

Договарящите се страни по Споразумението се информират взаимно, във възможно най-кратки срокове и независимо от срещите на Общото събрание, за изменения на нормативната уредба. Договарящите се страни се консултират помежду си преди приемането на изменения в съответната нормативна база с цел избягване на бъдещи несъответствия. В случай на изменение, Договарящите се страни незабавно представят измененията в нормативната уредба, като уточняват датата на влизането им в сила.

Член 7

Прекратяване на взаимното признаване

1. При промени в нормативната уредба, ако една от Договарящите се страни счете, че условията за получаване на свидетелство за правоспособност и свидетелства за право на управление на кораб с помощта на радиолокатор вече не са еднакви, Договарящите се страни се срещат с цел да намерят решение преговаряйки за запазване на взаимното признаване на съответните свидетелства.
2. Ако след преговори, една от Договарящите се страни е убедена, че условията вече не са еднакви, решението за взаимно признаване на съответните свидетелства може да бъде отменено. Това решение влиза в сила дванадесет месеца след съобщаването му на другата Договаряща се страна.

Член 8

Заключителни разпоредби

1. Това споразумение влиза в сила на 1 юли 2012 година.
2. Всяка от Договарящите се страни може да прекрати това Споразумение с писмено предизвестие до другата Договаряща се страна. Денонсирането влиза в сила дванадесет месеца след получаването на известието от другата Договаряща се страна.
3. Оригиналният текст на Споразумението се депозира при Генералния секретар на ЦККР. Френският, немският, холандският и българският текст на Споразумението са еднакво достоверен.

Будапеща, 15-ти декември 2011 година.

Жан-Мари Въохрлинг
Главен секретар на
Централната комисия за корабоплаване по
река Рейн

к.д.п. Сергей Църнаклийски
изпълнителен директор на
ИА „Морска администрация”

PROTOCOLE 18

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

Résolution

La Commission Centrale,

réaffirmant sa volonté de contribuer à l'intégration et au développement du marché européen du transport par voie de navigation intérieure,

rappelant l'importance qu'elle accorde à ce que "la navigation rhénane opère dans un cadre juridique aussi simple, clair et harmonisé que possible", ainsi que l'ont exprimé les Etats membres dans la déclaration de Bâle du 16 mai 2006,

convaincue que la reconnaissance mutuelle et la modernisation des qualifications en navigation intérieure constitue une mesure pouvant contribuer de façon significative au dynamisme économique du secteur, en permettant notamment de rendre la profession plus attractive et de lutter ainsi contre la pénurie de personnel,

prenant acte avec satisfaction de la conclusion d'arrangements administratifs pour la reconnaissance mutuelle des certificats de conduite et des livrets de service entre la CCNR et les administrations d'Etats européens non membres de la CCNR pour qui la navigation intérieure constitue un secteur économique important,

considérant que les arrangements conclus constituent une première étape vers la reconnaissance mutuelle et la modernisation de l'ensemble des qualifications en navigation intérieure et que la tâche mérite d'être poursuivie dans un cadre approprié, où toutes les administrations nationales concernées pourraient être représentées,

considérant que les arrangements conclus fournissent la base juridique pour créer une structure commune à la CCNR et aux administrations signataires des arrangements administratifs,

sur proposition de son Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle et en plein accord avec les objectifs énoncés par la présidence française de la CCNR,

approuve le principe de la création d'un groupe de travail commun pour la reconnaissance mutuelle et la modernisation des qualifications en navigation intérieure,

charge le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle et le Secrétariat de procéder aux consultations nécessaires, lesquelles devront inclure l'organisation d'une réunion commune de préparation en 2012, pour un fonctionnement effectif du groupe commun dès l'année 2013.

PROTOCOLE 19

Règlement de police pour la navigation du Rhin

Pas de résolution.

PROTOCOLE 20

Règlement de visite des bateaux du Rhin

Pas de résolution.

PROTOCOLE 21

Evolution de la flotte citerne Dissolution du Groupe ad hoc "Interface bateau-terre" (2003-II-15)

Résolution

La Commission Centrale

prend acte du rapport de son Comité économique, de son Comité des matières dangereuses et de son groupe ad hoc "Interface bateau – terre" annexé à la présente résolution,

constate que travaux demandés ont été achevés dans une large mesure par l'élaboration et la publication de l'ISGINTT (International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals) et l'établissement de structures de travail en liaison avec l'ISGINTT,

prononce par la présente résolution la dissolution du Groupe ad hoc "Interface bateau – terre",

remercie les membres du Groupe ad hoc, son président et en particulier les experts des associations professionnelles pour leur engagement sans faille et la qualité de leurs travaux.

Annexe

Rapport final du Groupe ad hoc "Interface bateau-terre"

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) a constaté en 2003 que le standard de sécurité de la navigation citerne sur le Rhin fait certes partie des meilleurs du monde et tient compte des risques courants, mais qu'il convenait d'approfondir certaines questions afin d'améliorer encore les prescriptions et leur efficacité. L'objectif était notamment de prendre davantage en compte l'interface entre le bateau et l'installation à terre ainsi que le rôle du facteur humain lors des procédures à cette interface dans le cadre des réflexions menées et dans les prescriptions relatives à la sécurité.

Par conséquent, la CCNR a établi par sa résolution 2003-II-15 le groupe ad hoc "Interface bateau – terre" composé d'experts des États et des associations agréées de la profession et a chargé ce groupe

- d'examiner la sécurité à l'interface entre le bateau et l'installation à terre sur le plan technologique, personnel et opérationnel et, le cas échéant, d'élaborer des propositions pour l'amélioration des prescriptions ou des modalités de travail des secteurs professionnels concernés,
- d'examiner la formation et le recours à du personnel dûment formé, notamment pour les procédures à l'interface bateau – installation à terre,
- de lui faire rapport conjointement avec le Comité économique et le Comité des matières dangereuses.

Le groupe de travail a identifié les cinq accidents, incidents ou "Near Misses" les plus fréquents ou les plus graves en tant que base pour ses travaux (G/IBT (04) 8). Ceux-ci ont été complétés par les enquêtes des associations professionnelles CEFIC (Document G/IBT (04) 8 add. 1) et UENF (Document G/IBT (04) 12). La cause d'accidents et d'incidents de loin la plus importante est l'erreur humaine.

Le groupe ad hoc n'a pas jugé nécessaire, pour réduire le nombre de cas d'erreurs humaines, la proposition de prescrire dans un délai raisonnable une formation d'expert conformément à l'ADN pour tous les membres d'équipage et non uniquement pour une seule personne, souvent absente durant les procédures de chargement et de déchargement. En revanche, un meilleur centrage de la formation des experts sur les procédures de chargement et de déchargement pourrait contribuer à améliorer la situation. Le groupe a également constaté des problèmes de langue qui rendent souvent plus difficile la communication entre les personnes intervenant lors des procédures de chargement et de déchargement.

Le groupe ad hoc est rapidement parvenu à la conclusion que, pour une amélioration systématique de la sécurité à l'interface entre le bateau et l'installation à terre, ne sont pas indispensables des prescriptions réglementaires mais plutôt des règles sous la forme de standards de l'industrie qui couvrent toutes les questions dans le domaine. Des experts des associations de chargeurs et de transporteurs ont par conséquent élaboré conjointement des directives de sécurité pour le chargement et le déchargement de bateaux citernes de la navigation intérieure en s'appuyant sur les standards correspondants de la navigation maritime, à savoir le "International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals (ISGOTT)" et le "Liquefied Gas Handling Principles on Ships and in Terminals". Ces standards ont fait leurs preuves en navigation maritime, leur utilisation a contribué à réduire les tâches redondantes et elle garantit en outre l'application de standards compatibles lors des procédures de chargement et de déchargement de bateaux de la navigation intérieure dans les ports maritimes.

Pour l'élaboration de ces directives de sécurité a été établie une coopération entre la CCNR, représentée par son Secrétariat, les associations concernées de chargeurs et de transporteurs de la navigation intérieure, l'OCIMF et le Oil Companies International Marine Forum, lequel avait contribué de manière déterminante à l'élaboration de l'ISGOTT. Les délégations ont approuvé cette coopération en avril 2005 dans le cadre du Comité préparatoire. Le Secrétariat a ensuite défini conjointement avec l'OCIMF des Terms of Reference pour l'élaboration des directives de sécurité.

Pour la réalisation des travaux a été établi un comité de pilotage et un groupe de travail auxquels participent, outre la CCNR et l'OCIMF, les organisations suivantes :

CEFIC European Chemical Industry Council

UENF Union Européenne de la Navigation Fluviale

OEB Organisation européenne des bateliers

ESPO European Sea Ports Organisation

EUROPIA European Petroleum Industry Association

FETSA Federation of European Tank Storage Associations

SIGTTO Society of International Gas Tanker and Terminal Operators.

Les directives de sécurité portent le titre de ISGINTT International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals. L'objectif de l'ISGINTT est d'améliorer la sécurité du transport de marchandises dangereuses aux interfaces entre les bateaux-citernes de la navigation intérieure et les autres bâtiments ou installations à terre (installations de manutention). L'ISGINTT ne vise pas à remplacer ou modifier des prescriptions réglementaires en vigueur mais à proposer des recommandations supplémentaires. L'ISGINTT est le résultat des "meilleures pratiques". Les directives de sécurité sont recommandées par la CCNR avec l'appui politique nécessaire en vue de leur mise en œuvre par les groupements industriels concernés.

Le Comité des matières dangereuses a assuré un suivi critique des travaux du groupe ad hoc et de l'élaboration de l'ISGINTT.

L'ISGINTT a été présenté aux délégations au cours de la session de printemps 2010 de la CCNR, puis il a été présenté au grand public le 8 juin 2010 à l'occasion d'un événement dédié organisé par la présidence belge. Afin de garantir une application aussi étendue que possible, il est prévu de publier les directives de sécurité seulement en langue anglaise, tel est déjà le cas puisqu'il s'agit de la langue de rédaction, mais aussi dans les langues de travail la CCNR, à savoir l'allemand le français et le néerlandais. Les traductions devraient pouvoir être achevées début 2012, notamment grâce à l'appui financier d'associations nationales et internationales. Les directives de sécurité peuvent être téléchargées sur le site Internet www.isgintt.org, lequel propose aussi des informations complémentaires et permet la communication entre les usagers de l'ISGINTT et ses auteurs. Une version imprimée de l'ISGINTT peut également être achetée auprès du Secrétariat de la CCNR.

Le comité de pilotage a décidé de poursuivre son activité. Toutes les parties de l'ISGINTT ne sont pas encore parfaitement adaptées aux besoins et conditions de la navigation intérieure. Il est par conséquent prévu d'identifier de possibles lacunes, de les combler de manière systématique et d'apporter les améliorations et compléments correspondants dans la prochaine édition de l'ISGINTT.

Le groupe ad hoc considère qu'après l'élaboration et la publication de l'ISGINTT et avec l'établissement des structures de travail nécessaires pour l'ISGINTT (comité de pilotage, groupe de travail, secrétariat assuré par le Secrétariat de la CCNR), le mandat donné à l'époque par la CCNR a été largement accompli.

Au titre de travaux ultérieurs, le groupe ad hoc recommande

- que le groupe d'experts "Voies de repil" établi dans le cadre de l'ADN achève rapidement ses travaux ;
- que le groupe d'experts "Catalogue de questions" vérifie dans le cadre de l'ADN si la formation des experts tient compte de manière suffisante des procédures de chargement et de déchargement ;
- que les Etats membres procèdent désormais de manière plus systématique qu'à l'heure actuelle à des analyses des accidents, les évaluent et en tirent des conclusions et mettent ces conclusions à la disposition de la CCNR en tant que base fiable pour des travaux ultérieurs.

PROTOCOLE 22

Construction d'un creux de berge, Rhin supérieur, Pays-Bas

Résolution

La Commission Centrale,

ayant pris acte du rapport ci-annexé de son Comité technique permanent,

après examen de tous les aspects et conformément aux conventions en vigueur,

constate que le projet en cause ne soulève pas d'objections du point de vue de la navigation et charge son Comité technique permanent de poursuivre annuellement la progression des travaux.

Annexe

Aménagement d'une rigole de rivage Rhin Supérieur, Pays Bas Exposé pour la CCNR, août 2011

1. Type d'objet

Rigole de rivage et barrage longitudinal (digue longitudinale).

2. Emplacement

Pannerden-Millingen.

3. Point kilométrique

La zone concernée par le plan est située sur la rive nord du Rhin supérieur, entre le point kilométrique 865,2 et le point kilométrique 867,3.

4. Généralités

Rijkswaterstaat Oost Nederland (Travaux Publics Pays Bas Est) est promoteur du projet Rigole de rivage au Rhin Supérieur (Oevergeul Boven Rijn). Il s'agit d'améliorer la sécurité (dans le contexte du projet Ruimte voor de Rivier, *de l'espace pour la rivière*) et de renforcer l'écologie (directive-cadre sur l'eau). Le projet fait partie de l'élaboration du plan d'aménagement 'Rijnwaardense Uiterwaarden.' Le plan est constitué de deux éléments : L'aménagement d'une rigole de rivage et le remplacement des épis par un barrage longitudinal.

La rigole de rivage d'une longueur d'un kilomètre se situe entre p.k. 865,2 et p.k. 866,2 dans l'uiteraard (zone inondable de la rivière). Cette rigole permettra de concrétiser les objectifs DCE et la réduction du niveau de l'eau. Un petit barrage longitudinal sera construit près de l'ouverture d'écoulement pour minimaliser le courant transversal. La rigole de rivage a des dimensions assez importantes, de sorte que maximum 5 % du débit du Rhin Supérieur pourra passer par la rigole.

Le barrage sera construit sur la ligne normalisée actuelle entre p.k. 866,5 et p.k. 867,3. La rigole principale ne sera pas modifiée. La ligne normalisée constitue globalement la ligne connectant les extrémités des épis actuels. Les épis entre le barrage longitudinal à réaliser et le rivage seront éliminés pour créer une rigole de rivage entraînée entre le barrage longitudinal et le rivage. Cette rigole peut également accueillir 5 % du débit du Rhin Supérieur. A cet endroit, un abaissement des épis n'est pas une option en raison des effets morphologiques défavorables. Les effets morphologiques juste avant la bifurcation avec le canal Waal-Pannerdens peuvent avoir des conséquences importantes pour les branchements en aval.

Aussi bien le barrage longitudinal que la rigole de rivage ont une ouverture d'entrée réglable. Le flux d'eau et des sédiments est ainsi contrôlé par la rigole principale et la rigole de rivage et le débit amené vers la bifurcation. La rigole de rivage dans la zone inondable de la rivière et la rigole sont dimensionnées pour assurer une fourchette de réglage suffisante. La répartition de sédiments et d'eau doit être modifiée minimalement par rapport à la situation actuelle.



Fig. 1 : L'emplacement de la zone concernée par le projet près de la frontière allemande, là où le Rhin se divise en canal de Pannerden et Waal.

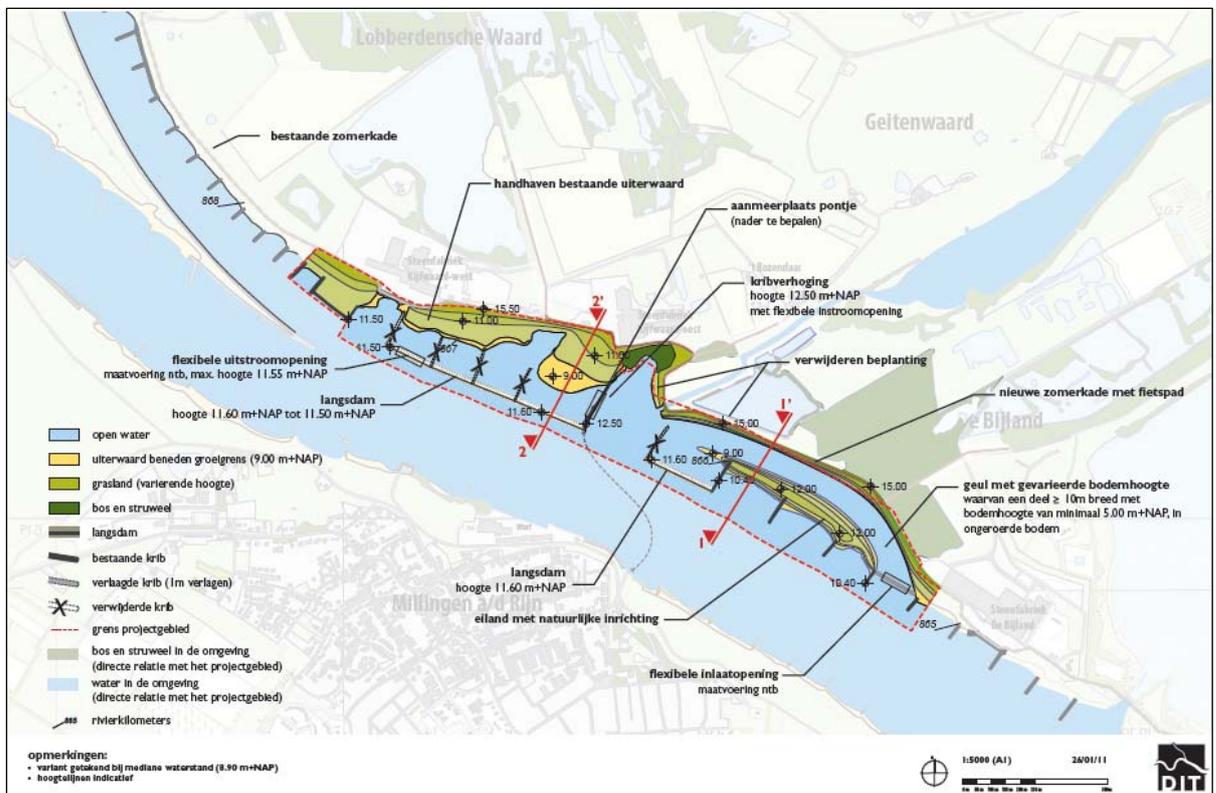


Fig. 2 : Plan du projet avec les interventions prévues

5. Surveillance des effets

Les effets mineurs sur la répartition de l'eau et des sédiments peuvent avoir des conséquences importantes en aval en raison de la situation juste avant la bifurcation. Il peut donc s'avérer nécessaire d'atténuer les effets en modifiant les entrées de flux. Les effets seront surveillés pendant 3 ans au moins.

6. Passage

Alors que la navigation ne sera pas interrompue, elle pourra subir des obstructions en dehors de la rigole de passage en raison des activités d'aménagement. Ces obstructions seront réduites à un minimum moyennant des mesures encore à prendre.

Le barrage longitudinal préviendra que les épis soient rongés, et la hauteur du barrage sera pratiquement égale à celle des épis. La largeur du passage de navigation restera inchangée, et la vue (radar) ne sera pas encombrée. Selon nos prévisions, la rigole de rivage n'aura pas d'effet sur la navigation.

7. Marquage du barrage longitudinal (signalisation)

Le barrage longitudinal sera marqué conformément aux dispositions du Règlement de police pour la navigation du Rhin en vigueur.

8. Représentation du barrage longitudinal sur le radar

Identique aux épis (réflecteurs radar compris).

9. Réalisation du projet, activités

Les activités débuteront fin 2013 pour terminer en 2015 au plus tard. Une planification détaillée des activités n'a pas encore été établie. Des restrictions sont possibles afin de prévenir des mouvements de l'eau encombrants. Une interruption de la navigation n'est pas prévue.

Rijkswaterstaat Oost-Nederland pose toutefois des exigences relatives à la sécurité de la circulation et au degré de restrictions de la navigation pendant la construction. Elles seront accordées conformément aux plans-cadre sur les obstructions durant les activités, aux mesures pour la circulation, etc. en tenant compte des exigences posées par la CCNR. En cas d'une obstruction, Rijkswaterstaat Oost Nederland avisera la CCNR précocement et appliquera, au besoin, un accompagnement de la circulation.

Légende : Figure 2 : Plan du projet avec les interventions prévues

Bestaande zomerkade	Quai d'été existant
Handhaven bestaande uiterwaard	Maintien de l'uiteraard
Aanmeerplaats pontje (nader te bepalen)	Bac avec arrêt nautique (à déterminer)
Kribverhoging hoogte 12.50m+NAP met flexibele instroomopening	Surélévation de l'épi à la hauteur de 12,50 m+NAP avec une entrée flexible
Verwijderen beplanting	Elimination de la végétation
Nieuwe zomerkade met fietspad	Nouveau quai d'été avec piste cyclable
Geul met gevarieerde bodemhoogte waarvan een deel ≥ 10 m breed met bodemhoogte van minimal 5.00m+NAP, in ongeroerde bodem	Rigole avec une profondeur de fond dont une partie a une largeur ≥ 10 m avec une profondeur de fond de 5,00 m + NAP minimum en fond intouché
Flexibele inlaatopening maatvoering ntb	Entrée d'admission flexible avec des dimensions à déterminer
Eiland met natuurlijke inrichting	Île aménagée naturellement
Langsdam hoogte 11.60m+NAP	Barrage longitudinal d'une hauteur 11,60 m + NAP
Langsdam hoogte 11.60m+NAP tot 11.50m+NAP	Barrage longitudinal d'une hauteur 11,60 m + NAP à 11,50 m + NAP
Flexibele uitstroomopening maatvoering ntb, max. hoogte 11.55m+NAP	Sortie d'écoulement flexible avec des dimensions à déterminer, hauteur max. 11,55 m + NAP
Open water	Eau ouverte
Uiterwaard beneden groeigrens (9.00m+NAP)	Uiterwaard sous la limite de croissance (9,00 m + NAP)
Grasland (varierende hoogte)	Prés (hauteur variable)
Bos en struweel	Forêt et fourré
Langsdam	Barrage longitudinal
Bestaande krib	Epi existant
Verlaagde krib (1m verlagen)	Epi abaissé (abaisser barrage longitudinal)
Verwijderde krib	Epi enlevé
Grens projectgebied	Limite de la zone concernée par le projet
Bos en struweel in de omgeving (directe relatie met het projectgebied)	Forêt et fourré dans l'environnement (rapport direct avec la zone concernée par le projet)
Water in de omgeving (directe relatie met het projectgebied)	L'eau dans l'environnement (rapport direct avec la zone concernée par le projet)
rivierkilometers	kilomètre de rivière
Opmerkingen: variant getekend bij mediane waterstand (8.90 m + NAP) Hoogtelijnen indicatief	Remarques : la variante marquée à un niveau d'eau médiane (8,90 m + NAP) Courbes de niveau indicatives

PROTOCOLE 23

Construction de digues longitudinales pilotes, Waal, de Tiel à Ophemert, Pays-Bas

Résolution

La Commission Centrale,

ayant pris acte du rapport ci-annexé de son Comité technique permanent,

après examen de tous les aspects et conformément aux conventions en vigueur,

constate que le projet en cause ne soulève pas d'objections du point de vue de la navigation et charge son Comité technique permanent de poursuivre annuellement la progression des travaux.

Annexe

Construction de digues longitudinales pilotes, Waal, de Tiel à Ophemert, Pays-Bas

1. Type d'objet

Barrages longitudinaux (digues longitudinales) dans le Waal (projet de pilotage).

2. Emplacement

Wamel – Dreumel / Tiel – Ophemert.

3. Waal km

La zone concernée par le projet du Pilote fait partie du lit d'été avec les logements des épis dans la rivière Waal entre p.k. 911 et p.k. 922. Deux barrages longitudinaux seront aménagés dans les virages internes sur ce trajet, à savoir :

- a) **Barrage longitudinal Wamel – Dreumel** : aménagé sur le rivage gauche (LO) entre env. p.k. 911,50 et p.k. 918,75
- b) **Barrage longitudinal Ophemert** : aménagé sur le rivage droit (RO) entre env. p.k. 918,25 et p.k. 922,00

Dans les virages extérieurs de trajet entier p.k. 911,5 – p.k. 922,0, les épis ne sont pas abaissés et ne sont pas modifiés.

4. Généralités

Rijkswaterstaat Ruimte voor de Rivier (travaux publics Espace pour la rivière) réalisera des barrages longitudinaux dans le cadre de l'abaissement des épis (abaissement des épis Waal Fort St. Andries, épis-W3) dans la zone précitée. Les barrages seront construits dans le virage intérieur à 30 m de la ligne normalisée actuelle du côté de la rigole principale. La rigole principale aura une largeur de 230 mètres au lieu de 260 mètres. Cette transformation sera réalisée graduellement. La ligne normalisée constitue globalement la ligne connectant les extrémités des épis actuels. Les épis entre le barrage longitudinal à réaliser et le rivage seront éliminés pour créer une rigole de rivage entraînée entre le barrage longitudinal et le rivage. La rigole de rivage a une largeur de 100 mètres environ. Des ouvertures réglables flexiblement dans les barrages longitudinaux assurent un débit contrôlé d'eau et de sédiments dans la rigole principale et dans la rigole de rivage. Une partie du projet de mesures Pilot Langsdammen Waal comprend, en outre deux rivages à creuser en longueur et le prolongement de certains épis en direction de la rigole de navigation. Les épis présents de l'autre côté, dans les virages extérieurs, ne seront pas abaissés. L'épi/le palier de la navette de Wamel (au niveau du km 914,8) ne sera pas modifié.

Selon les prévisions actuelles, les activités seront mises au concours le premier semestre 2012.

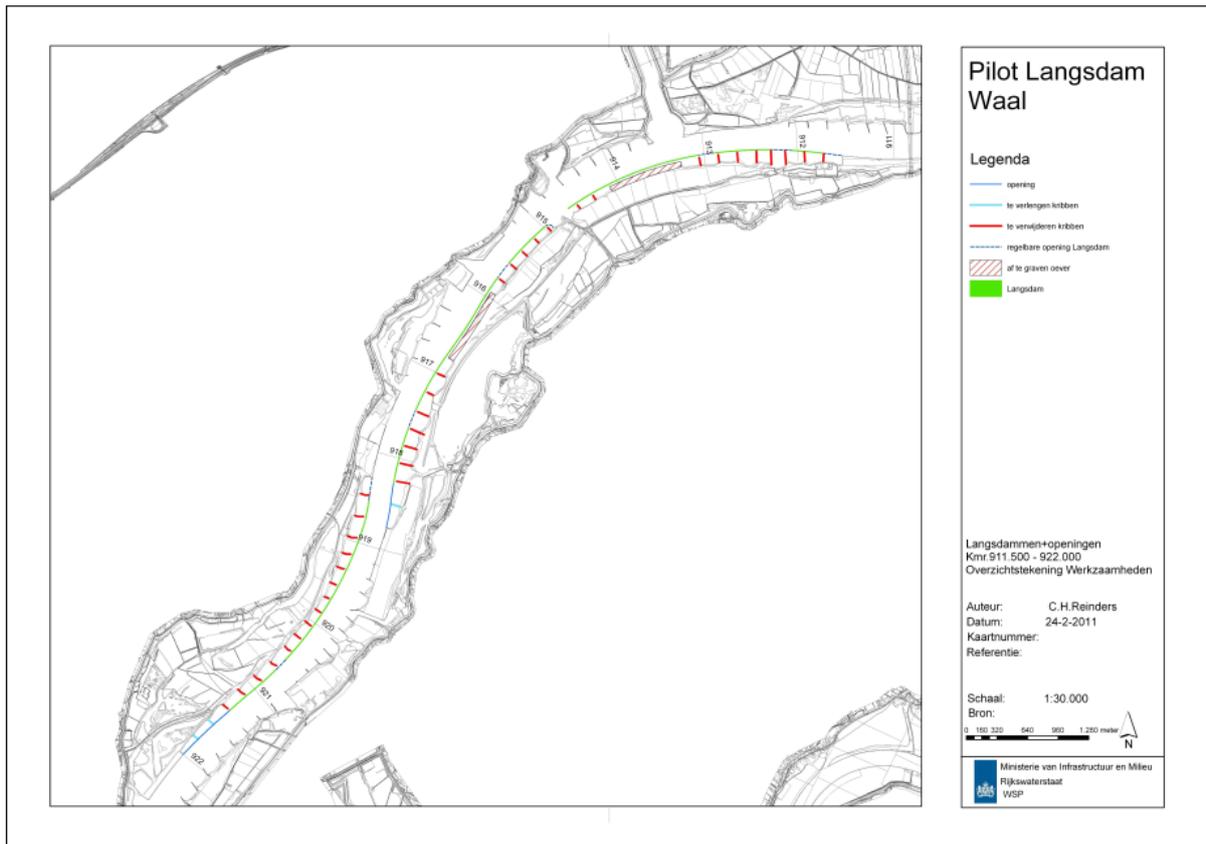


Image 1 : Vue d'ensemble du projet Pilot Langsdammen

Surveillance de l'effet des barrages longitudinaux

L'aménagement de ces barrages longitudinaux sera réalisé par les travaux publics, Rijkswaterstaat dans le cadre d'un projet de pilotage : Un programme de surveillance sera mis en route pour surveiller et mesurer pendant trois ans au moins l'effet des barrages longitudinaux afin de déterminer l'optimisation des autres fonctions de la rivière, comme la navigation, l'écologie, la morphologie et la gestion des ressources en eau. Dans ce contexte, la période de préparation du projet et de réalisation du projet de pilotage permettra également de définir les valeurs empiriques dans les environs. La navigation professionnelle et les autres utilisateurs des voies de navigation seront également impliqués dans ce processus.

Ensablement et affaissement du sol

Selon la configuration des ouvertures dans les barrages longitudinaux, il peut y avoir de l'érosion ou simplement de l'ensablement. Il est encore possible de maîtriser les changements de fond dans la rigole principale moyennant des ajustements et le réglage exact des dispositifs d'admission (maintien de la neutralité morphologique). Les dispositifs d'admission peuvent également servir pour contrer l'affaissement du sol.

Vu la plage de réglage hydro-morphologique minimale requise et les possibilités limitées de rendre le passage de navigation plus étroite, nous avons opté pour la réduction de la largeur normale à 230 mètres. Avec une largeur normale de 230 mètres, l'espace réservé pour l'élargissement de 150 à 170 m de la rigole de navigation reste intacte. Outre cette rigole de navigation, il restera encore 30 mètres d'espace de secours de chaque côté. Dans les virages intérieurs du Waal, une bande d'environ 30 mètres contiendra environ 10 % de la partie évacuée. La réduction de la largeur normale de 260 mètres à 230 mètres permet une redistribution de ces eaux évacuées sur les rigoles de rivage et principale. Cette quantité de régler le niveau de l'eau dans la rigole principale à un minimum lorsque la rivière porte très peu d'eau, tandis que la rigole de rivage peut toujours contenir suffisamment d'eau pour prévenir ou limiter considérablement l'envasement.

La rigole de rivage aura une largeur de 100 mètres en moyenne, de sorte que la largeur d'évacuation pourra être augmentée de 260 à 330 mètres lorsque les ouvertures sont maximalelement ouvertes. La plage de réglage est donc composée d'une largeur d'évacuation de variable de 230 m à 330 m avec une fourchette de + 10 % à - 10 %. La plage de réglage aura ainsi une capacité de transport de sédiments suffisante pour viser l'érosion ou la sédimentation. Ceci permet de maîtriser le niveau du fond et de stopper l'affaissement du fond. Le réglage optimal s'approchera probablement du point neutre entre l'érosion et la sédimentation. Le projet de pilotage fournira les éléments de preuve scientifique.

Pour stopper l'affaissement du sol, il faudra chercher un réglage pour une faible probabilité de sédimentation pendant la phase d'ajustement. Pour une pente faible sur une grande longueur, le niveau de l'eau monte également, de sorte que la profondeur de navigation reste la même. Un fond de rivière remontant présente un avantage quand il s'agit de stopper l'affaissement du sol, et permet également d'harmoniser la montée du niveau de l'eau de la mer et les conséquences pour la gestion de l'eau douce.

L'Allemagne souhaite également explicitement stopper l'affaissement du sol dans la voie de navigation. Ceci dans une perspective de gestion de la voie de navigation, et pour venir à bout des seuils d'écluses, de couvertures de câbles et conduites, constructions de ponts, etc.

Passage

Alors que la navigation ne sera pas interrompue, elle pourra subir des obstructions en dehors de la rigole de passage en raison des activités d'aménagement. Ces obstructions seront réduites à un minimum moyennant des mesures encore à prendre.

Au Pays Bas, le Rijkswaterstaat considère la largeur de navigation comme la largeur normale, à savoir la largeur entre les lignes normalisées passant souvent sur la tête des épis et ou devant la face avant des quais. La largeur normale mesure 260 mètres, mais elle sera par endroits réduite progressivement à 230 mètres. Les barrages longitudinaux seront réalisés à 30 mètres des têtes des épis. La rigole de navigation conforme aux dimensions convenues à un niveau international se situe dans la voie de navigation. Le profil de passage minimal de cette rigole de navigation ne sera pas modifié et restera conforme à l'Acte de Mannheim.

Selon les prévisions, les navires entrant depuis le canal Amsterdam-Rhin ne seront pas encombrés par les barrages longitudinaux. Les images radar actuelles montrent qu'il reste amplement d'espace de manoeuvrage disponible.

Marquage du barrage longitudinal (signalisation)

Les barrages longitudinaux seront marqués conformément aux dispositions du règlement en vigueur de police pour la navigation du Rhin.

Représentation des barrages longitudinaux sur le radar

Identique aux épis (réflecteurs radar compris).

Réalisation du projet des barrages longitudinaux et activités associées

Les activités débuteront fin 2012 pour terminer en 2015 au plus tard. Une planification détaillée des activités n'a pas encore été établie. Des restrictions sont possibles afin de prévenir des mouvements de l'eau encombrants. Une interruption de la navigation n'est pas prévue.

Rijkswaterstaat Oost-Nederland pose toutefois des exigences relatives à la sécurité de la circulation et au degré de restrictions de la navigation pendant la construction. Elles seront accordées conformément aux plans-cadre sur les obstructions durant les activités, aux mesures pour la circulation, etc. en tenant compte des contraintes posées à la CCNR.

Une des exigences relatives à la sécurité de la circulation sera une analyse des risques et la définition de mesures préventives permettant de maîtriser les risques identifiés. La signalisation du règlement de police pour la navigation du Rhin sera appliquée, et une communication sera établie au préalable avec les intervenants de la navigation.

Légende : Image 1 : Vue d'ensemble du projet Pilot Langsdammen

Legenda	Légende :
opening	Ouverture
te verlengen kribben	Les épis à prolonger
te verwijderen kribben	Les épis à éliminer
regelbare opening Langsdam	Ouverture réglable du barrage longitudinal
af te graven oever	Rivage à creuser
Langsdam	Barrage longitudinal
Langsdammen + openingen	barrages longitudinaux et ouvertures
Overzichtstekening Werkzaamheden	Vue des travaux
Auteur	Auteur
Datum	Date
Kaartnummer	Numéro de carte
Referentie	Référence
Schaal	Echelle
Bron	Source

PROTOCOLE 24

Modifications concernant la rénovation et l'élargissement du pont de Schierstein (p.k. 504,400) (2010-I-13)

Résolution

La Commission Centrale,

ayant pris connaissance du rapport modifié de son Comité technique permanent,

approuve, après examen de tous les aspects et conformément aux conventions en vigueur, les modifications concernant la rénovation et l'élargissement du pont de Schierstein.

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

Annexes

**Autoroute fédérale A 643 :
Aménagement à 6 voies entre les embranchements autoroutiers Mayence (A 60) et
Wiesbaden-Schierstein (A 66)**

Pont autoroutier franchissant le Rhin entre Mayence et Wiesbaden

1. Nature du pont

Pont autoroutier franchissant le Rhin

2. Lieu

Entre Mayence-Mombach et Wiesbaden-Schierstein

3. Point kilométrique

504,400

4. Nature des travaux

Remplacement de la superstructure existante du pont et construction d'un nouveau pont à env. 15 m en aval du pont existant.

5. Largeur du fleuve

200 m (entre les piles de pont existantes)

6. Largeur du chenal

120 m

A. Description générale

7. Nombre des piles sur le fleuve

Le pont autoroutier de Schierstein franchit le bras du fleuve dit Mombacher Stromarm, l'île de Rettbergsaue et le bras du fleuve dit Biebricher Stromarm. Dans le Biebricher Stromarm, dans lequel se trouve le chenal navigable, sont implantées deux piles du pont autoroutier actuel. Le Mombacher Arm est franchi sans piles.

Les piles actuelles situées dans le Biebricher Stromarm sont maintenues. La rénovation concerne uniquement la superstructure appuyée sur les piles. Pour le nouveau pont situé en aval du pont actuel, les documents de planification prévoient deux nouvelles piles dans le Biebricher Stromarm. Celles-ci sont situées dans le prolongement des piles actuelles et leur largeur est identique.

8. Nombre des piles dans le chenal navigable

Dans le Biebricher Stromarm, le chenal navigable est délimité par les deux piles de pont existantes. Les deux nouvelles piles ne restreignent pas le chenal navigable dans le Biebricher Stromarm en raison de leur implantation dans le prolongement des piles existantes. La largeur actuelle du chenal navigable sera préservée aussi à l'avenir.

Actuellement, le Mombacher Stromarm est navigable sur l'intégralité de sa largeur. L'Office de l'eau et de la navigation (WSA) n'y entretient aucun chenal navigable et n'y sécurise pas le trafic. Au p.k. 503,6, ce bras tient lieu d'accès au port industriel de Mayence. La zone en amont de l'entrée dans le bassin portuaire n'est pas utilisée pour le trafic de passage. L'entretien et la sécurisation du trafic pour l'accès au port incombent aux services municipaux de Mayence.

Dans le Mombacher Stromarm, les documents de planification prévoient deux nouvelles piles de pont, situées à une distance d'environ 20 m de la rive gauche (sud). Il est prévu d'implanter les piles dans le chenal navigable à la fois pour minimiser l'impact sur les zones de réserve naturelle, réserve FFH et zone de conservation des oiseaux sur la Rettbergsaue ainsi que de manière générale pour des raisons liées à la configuration architecturale.

9. Largeur de la superstructure

La largeur de la superstructure d'un pont est de 21,50 m.

Entre les deux ponts subsiste un espace vide de 10 m surplombant le chenal navigable.

10. Distance de l'ouvrage le plus proche

Vers l'amont : p.k. 501,0 – Pont ferroviaire Mayence-Nord

Vers l'aval : p.k. 588,5 – Pont sud de Coblenze

B. Gabarit de l'espace libre pour la navigation

11. Point le plus élevé du profil en clé

NN + 95,80 m = PHEN + 11,70 m

12. PHEN

NN + 84,10 m

13. Tirant d'air minimum de la passe

NN + 91,67 = PHEN + 7,57 (directement aux piles)

Dans le cadre de la prise de position concernant les documents de planification sont fixées les exigences suivantes :

- Les plans de profil longitudinal doivent être présentés pour approbation avant le début de la construction.

14. Largeur de la passe avec une hauteur de PHEN + 9,10 m

180 m (Largeur du chenal navigable 120 m)

C. Prise en compte de la navigation au radar

15. Appréciation par des experts

Une expertise radar sera réalisée par le Service spécialisé des techniques de transport (FVT) de l'administration de l'eau et de la navigation.

Les indications de la CCNR visant à minimiser les échos radar gênants lors de la construction du nouveau pont ont été prises en compte.

16. Mesures destinées à éviter les faux échos

Les résultats de l'expertise seront pris en compte pour la suite des planifications. Comme dans le passé, les piles des ponts seront équipées de réflecteurs radar et seront pourvues d'un éclairage.

17. Configuration du pont

Construction en caissons creux

18. Matériel de construction prévu

Acier, composite (partie terrestre du pont)

D. Signalisation pour la navigation

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

La mise en place de panneaux n'est pas prévue. Le pont actuel n'est pas non plus équipé de panneaux pour la régulation du trafic.

La prise de position de l'Office de l'eau et de la navigation (WSA) concernant les documents de planification prévoit une obligation faite au responsable du projet de fixer le cas échéant sur les ouvrages d'art des panneaux de signalisation pour la navigation suivant les instructions qui seront données par le WSA.

E. Informations relatives au déroulement des travaux

20. Type de montage

Les segments du pont seront mis en place par flottaison dans le secteur de la voie navigable. Des indications précises relatives au déroulement des travaux ne sont pas encore disponibles.

21. Restriction du gabarit de l'espace libre et durée de la restriction durant la phase de construction

Aucune indication ne peut encore être fournie sur ce point en l'absence d'une description précise du déroulement des travaux.

Les exigences fixées dans le cadre de la procédure d'autorisation garantissent qu'en cas de restriction du tirant d'air au moins des zones partielles accessibles à la navigation conserveront un tirant d'air minimum de PHEN + 9,10 m.

22. Durée prévue des interruptions de la navigation

Aucune indication ne peut encore être fournie sur ce point en l'absence d'une description précise du déroulement des travaux.

Une exigence de la procédure d'autorisation stipule toutefois que la nouvelle construction doit être planifiée de telle sorte que la durée des interruptions de la navigation ne soit pas supérieure à 10 heures. La planification du déroulement des travaux doit faire l'objet d'une concertation avec l'Office de l'eau et de la navigation. Une interruption de la navigation d'environ 1 jour est jugée suffisante pour l'enlèvement des anciens éléments du pont. La CCNR sera consultée en cas d'interruptions d'une durée supérieure.

PROTOCOLE 25

Relevés d'actes de mise en vigueur par les Etats membres, de décisions des comités et groupes de travail et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire

Résolution

La Commission Centrale prend acte

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

Annexes

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

REGLEMENT DE POLICE

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2000-III-19	Art. 2, 7, 8 et annexe 2 - Prescriptions conc. la couleur et l'intensité des feux	M	1.10.2001	6.9.2001		24.9.2001	25.1.2001
2002-II-15	1. Art. 1.10, 3.14, 4.01, 7.07, 7.08, 12.01 et annexe 3 2. Art. 10.01 Prescriptions de caractère temporaire conformément art. 1.22	M	1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003	26.8.2003	2.12.2002
			1.1.2003	5.12.2002	29.1.2003		2.12.2002
2006-I-19	Amendements définitifs au RPNR	M	1.4.2007	10.7.2007		31.3.2007	21.6.2006
2007-II-21	Reconnaissance sur le Rhin de certificats non rhénans – Amendement au RPNR (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	M	1.9.2008	¹⁾	9.12.2008	20.3.2008	21.12.2007
2008-I-21	Amendements définitifs au RPNR (Articles 1.08, 1.10, 1.13, 1.19, 1.25, 2.01, 3.09, 3.23, 3.27, 6.31, 6.32, 7.04, 9.06, 9.07, 9.10, 9.12, 9.13, 10.01, 14.02, 14.11, 14.12, 14.13, Annexe 7)	M	1.4.2009		24.6.2009	7.2.2009	13.6.2008
2008-II-9	Amendements définitifs au RPNR (Articles 6.08, 11.01, 14.09)	M	1.12.2009		16.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-10	Prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation - Amendement au RPNR - Abrogation des Prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navigation du Rhin	M	1.12.2009		22.12.2009	1.12.2009	9.2.2009

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

¹⁾ Compte tenu de l'introduction du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin au 1^{er} juillet 2011, la résolution n'est plus remise en vigueur.

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur			
				D	F	NL	CH
2008-II-11	Amendements au RPNR concernant les exigences minimales et conditions d'essais relatives aux appareils radar de navigation et aux indicateurs de vitesse de giration pour la navigation rhénane ainsi qu'à leur installation en vue de l'adaptation aux directives européennes relatives à la compatibilité électromagnétique et aux normes mondiales ainsi que pour la réorganisation des règlements de la Commission Centrale	M	1.12.2009		11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2009-II-18	Amendements définitifs au RPNR (Annexes 1, 3, 7 et 10)	M	1.12.2011		25.11.2011	1.12.2011	27.1.2010
2010-II-24	Amendements définitifs au RPNR - Signalisation de l'interdiction d'accéder à bord du bâtiment, signalisation de l'interdiction de fumer et d'utiliser une lumière ou un feu non protégé (Articles 3.31, 3.32 et annexe 3)	M	1.12.2011		**)		20.1.2011
2010-II-25	Amendements définitifs au RPNR- Protection des eaux et élimination de déchets provenant des bateaux (Articles 1.10, chapitre 15 et annexe 10)	M	1.12.2011		**)		20.1.2011
2011-I-12	Amendements du RPNR (articles 1.08, 7.01) et du RVBR (articles 11.02, 11.04, 24.02, 24.06, annexe I) par des prescriptions de caractère temporaire Réduction des cas de noyade	M	1.12.2011	30.9.2011	**)		15.6.2011

Non prolongation de prescriptions de caractère temporaire

Protocole	Objet	*)	Date de fin d'application prévue	Texte d'origine de nouveau applicable à partir du 1 ^{er} avril 2009
2005-II-17	Article 3.13, chiffre 1, lettre e) Signalisation des menues embarcations faisant route	N	31.3.2009	e) les feux de côtés prescrits à la lettre b) ci-dessus ; toutefois, ces feux peuvent être placés l'un à côté de l'autre ou dans une même lanterne dans l'axe du bâtiment, à la proue ou près de la proue ;

*) M = Mise en vigueur, R = Remise en vigueur, N = Non prolongation
 **) Pas de publication avant la date d'entrée en vigueur.

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

REGLEMENT DE VISITE

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

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

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

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

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

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

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2002-I-30	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire - article 3.03	R	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
2002-I-31	Prescriptions de caractère temporaire - Articles 3.02 ; 7.02 ; 8bis.03 ; 10.02 ; 10.05 ; 11.02 ; 11.13 ; 23.09 ; 24.02 ; 24.04 ; 24.06 ; Annexes D et J Articles 10.05 ; 23.09, chiffre 1 ; 24.02, chiffre 2 et 24.06, chiffre 5	M	1.10.2002	31.7.2002	**)	25.7.2002	11.2.2003	4.6.2002
		M	1.10.2003					
2002-I-32	Prescriptions transitoires relatives au chapitre 23 - Equipages	M	1.7.2002	15.6.2002	**)	25.7.2002	5.2.2003	4.6.2002
2002-I-33	Amendement définitif au RVBR	M	1.10.2003	6.5.2003	**)	24.11.2006	20.5.2003	7.6.2002
2002-I-34	Amendement au RVBR en liaison avec l'introduction du standard ECDIS intérieur - art. 1.01 et 7.06	M	1.4.2003	6.5.2003	**)	3.4.2003	20.5.2003	7.6.2002
2002-II-19	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire 1. Art. 15.02 ch. 3 Calcul de stabilité (uniquement NL) 2. Art. 20.01 ch. 5 d - Navires de mer et art. 22bis.01, 22bis.02, 22bis.03, 22bis.04 ch. 1 à 4 et ch. 6, 7 et 9 22bis.06 - Bâtiments d'une longueur supérieur à 110 m	R	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-20	Prescriptions de caractère temporaire - art. 1.07, 3.04 ch. 3, 8.02 ch. 4, 10.02 ch. 2, 15.10 ch. 10, 21.02 ch. 1 et 2, 22bis.04 ch. 5 et 8, 22bis.05 ch. 2, 23.07 ch. 1, 24.02 ch. 2, 24.06 et annexe D	M	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2002-II-21	Amendements définitifs au RVBR - art. 1.06, 1.07, 15.02 et 23.07	M	1.1.2004	19.12.2003	**)	24.11.2006	16.7.2003	29.1.2003
2002-II-22	Bateaux rapides sur le Rhin - RVBR complété par un nouveau chapitre 22ter	M	1.4.2003	14.2.2003	**)	29.1.2003	4.11.2003	22.1.2003
2003-I-24	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire 1. Art. 15.07, ch. 6 - Symbole "Accès interdit aux personnes non autorisées" 2. Art. 15.09, ch. 7 (uniquement NL) et ch. 9	R	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-I-25	Prescriptions de caractère temporaire - art. 3.04, 7.03, 7.04, 8bis.02, 9.03, 9.15, 9.20, 10.04, 10.05, 15.08, 23.09, 24.02 et 24.06	M	1.10.2003	4.11.2003	**)	31.7.2003	6.2.2004	13.6.2003
2003-II-24	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire 1. Art. 7.02, ch. 3 - Timonerie, vue dégagée 2. Annexe B, ch. 36 - Mention des organes de fermeture 3. Art. 24.01, ch. 3 - Application des dispositions transitoires 4. Art. 24.02, ch. 2 - Disposition trans. à l'art. 10.05, ch. 1 5. Art. 24.06 - Dérogations pour les bâtiments non visés par l'art. 24.01	M	1.4.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003

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

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2003-II-25	Prescriptions de caractère temporaire – art. 1.02, 8.03, 11.05, 11.07, 23.03, 24.02, 24.06 et 24.07	M	1.4.2004 1.10.2004	29.1.2004	**)	23.1.2004	30.3.2004	12.12.2003
2003-II-26	Amendements définitifs au RVBR – Nouvelle rédaction du chap. 24	M	1.10.2004	16.8.2004	**)	28.11.2006	2.9.2004	18.12.2003
2003-II-27	Introduction de valeurs limites d'une étape II par un amendement à l'art. 8bis.02, chiffre 2, ainsi qu'aux prescriptions transitoires correspondantes de l'art. 24.02, ch. 2 et de l'article 24.06, chiffre 5, du RVBR	M	1.7.2007	16.8.2004	**)	2.2.2008	8.11.2005	18.12.2003
2004-I-18	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire 1. Art. 1.01, ch. 83 2. Art. 5.02, ch. 1 3. Art. 5.06, titre 4. Art. 5.06, ch. 3 5. Art. 22bis.05 – Exigences suppl. 6. Art. 22bis.05, lettre a, alinéa 1 7. Art. 22bis.05, ch. 2 8. Art. 22bis.05, ch. 3	R	1.10.2004	26.8.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-I-19	Prescriptions de caractère temporaire – art. 24.02 et 24.03	M	1.10.2004	15.9.2004	**)	13.7.2004	30.8.2004	7.6.2004
2004-II-20	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire art. 10.03, 10.03bis et 10.03ter	R	1.4.2005	1.3.2005	**)	7.1.2005	9.2.2005	9.12.2004
2004-II-21	Prescriptions de caractère temp. 1. Art. 22bis.05 2. Art. 22ter.03, 24.06 et annexe J partie IV	M	1.4.2005 1.4.2005	3.3.2005 3.3.2005	**) **)	7.1.2005 7.1.2005	9.2.2005 9.2.2005	9.12.2004 9.12.2004
2004-II-22 (I)	Sécurité de la navigation à passagers 1. Art. 1.01 2. Art. 3.02 3. Art. 9.02 4. Art. 9.18 5. Art. 10.02, ch. 2 f) 6. Art. 10.03 à 10.05 7. Chap. 15 8. Art. 17.07, point 4.3 9. Art. 22ter.03 10. Art. 24.02, ch. 2 – ad chap.15 11. Art. 24.03 12. Art. 24.04, ch. 3 13. Art. 24.06 14. Annexe I	M	1.1.2006	19.9.2005	**)	24.11.2006	8.11.2005	14.2.2005
2005-I-16	Prorogation des prescriptions de caractère temporaire 1. Art. 7.02, ch. 2 2. Art. 11.02, ch. 5 3. Art. 22bis.05, ch. 1a, 1 ^{er} alinéa (uniquement texte français)	R	1.10.2005	24.11.2005	**)	18.4.2007	6.9.2005	6.6.2005
2005-I-17	Prescriptions de caractère temp. 1. art. 10.03bis, ch. 1 et 10, 10.03ter, ch. 1, 4, 5 et 13, 10.03quater 2. 24.06, ch. 5	M	1.1.2006 1.10.2005	7.11.2005 24.11.2005	**) **)	18.4.2007 18.4.2007	6.9.2005 6.9.2005	6.6.2005 6.6.2005

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

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2005-II-19	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conf. à l'art. 1.06 1. art. 21.02, ch. 2, lettre d 2. art. 1.01, ch. 20bis 3. art. 8.02 ch. 4 4. art. 10.02, ch. 2 lettre a 5. art. 22bis.01 à 22bis.04 (sauf ch. 5 et 8) et art. 22bis.06 6. art. 22bis.04, ch. 5 et 8 7. art. 22er.01 à 22ter.12 8. Annexe D, modèles 1 et 2	R	1.1.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
			1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-20	Prescriptions de caractère temp. art. 8bis.01, 8bis.03, 8bis.07, 8bis.11, annexe A, annexe J, parties I, II et VIII	M	1.4.2006	12.1.2006	**)	13.2.2006	3.4.2006	9.12.2005
2005-II-21	Prescriptions de caractère temp. art. 10.03bis, ch. 8, 10.03ter, ch. 9, 15.03, ch. 1 à 4, 9 à 11, 15.06, ch. 3, 8 et 14, 15.09, ch. 4, 15.10, ch. 6, 15.11, titre, ch. 1, 2, 14 et 15, 15.12, titre, ch. 6 et 10, 15.15, ch. 1, 5 et 10, 21.02, ch. 1g, 24.02, ch. 2, 24.03, ch. 1, 24.06, ch. 5	M	entre 1.1.2006 et 30.9.2007	12.1.2006	**)	18.4.2007	3.4.2006	9.12.2005
2006-I-23	Prorogation de prescriptions de caractère temp. conf. à l'art. 1.06 art. 3.04, 7.03, 7.04, 8bis.02, 9.03, 9.15, 9.20, 23.09	R	1.10.2006	15.8.2006	**)	29.9.2006	27.9.2006	16.6.2006
2006-II-19	Prorogation de prescriptions de caractère temp. donf. à l'article 1.06 (art. 23;03, ch. 1, 23.09, ch. 1.1, let. g) et h))	R	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-20	Amendements définitifs du RVBR (articles 23.03, chiffre 1 et 23.09, chiffre 1.1, lettres g) et h)	M	1.1.2009	10.7.2007	**)	31.12.2008	1.7.2009	5.12.2006
2006-II-24	Prorogation de prescriptions de caractère temp. à l'art. 1.06 art. 1.02, ch. 2, 7.02, ch. 3, 8.03, ch. 4 et 5, 11.05, ch. 5, 11.07, ch. 5, annexe B, ch. 36	R	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-25	Amendements par des prescriptions de caractère temp. conf. à l'art. 1.06 articles 1.01, 6.02, 6.03, 6.07, 6.09, 7.04, 7.05, 8.02, 8.05 à 8.10, 9.15, 10.01, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22bis.05, 22ter.03, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, annexe B	M	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006
2006-II-26	Introduction du numéro européen unique d'identification des bateaux – Amendements par des prescriptions de caractère temp. à l'art. 1.06 art. 2.17, 2.18, 24.08, annexes A, B, C, D, E, F, H, J, K, L	M	1.4.2007	28.2.2007	**)	12.2.2007	22.2.2007	1.12.2006

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

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2006-II-27	Amendements définitifs - Articles 1.01, ch. 20a, ch. 83, 1.02, ch. 2, 3.04, ch. 3, 5.02, ch. 1, 5.06, titre et ch. 3, 10.02, ch. 2a, 10.03bis, titre, ch. 1 et 10, 10.03ter, titre, ch. 1, 4, 5 et 13, 10.03quater, 11.02, ch. 5, 11.05, ch. 5, 11.07, ch. 5, 21.02, ch. 2d, 22ter.01 à 22ter.12, 24.02, ch. 2, 24.06, ch. 5, Annexes A, B, D, J, Partie I	M	1.10.2007	10.7.2007	**)	29.1.2009	13.9.2007	5.12.2006
2007-I-16	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du RVBR (articles 22bis.01 à 22bis.06)	M	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-I-17	Amendement au RVBR par des prescriptions temporaires conformément à l'article 1.06 (article 10.05, 15.09, 24.04)	M	1.10.2007	18.7.2007	**)	27.8.2007	11.9.2007	5.6.2007
2007-II-21	Reconnaissance sur le Rhin de certificats non rhénans – Amendement au RVBR (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)	M	1.9.2008		**)	9.12.2008	1.7.2009	21.12.2007
2007-II-24	Standardisation du suivi et du repérage en navigation intérieure – Agrément de type, installation et utilisation d'appareils AIS Intérieur à bord de bateaux de la navigation intérieure	M	1.4.2008	15.2.2008	**)	19.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-25	Amendements au RVBR par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (art. 14.13, 24.02, 24.06)	M	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-26	Amendement au RVBR (art. 8bis.02) (2003-II-27, 2006-I-23)	M	1.10.2008	15.2.2008	**)	19.2.2009	20.3.2008	21.12.2007
2007-II-27	Amendement au RVBR par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (art. 8.05, 24.02, 24.06)	M	1.4.2008	15.2.2008	**)	13.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2007-II-28	Amendements au RVBR par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (art. 10.01, annexe B)	M	1.4.2008	15.2.2008	**)	12.2.2008	20.3.2008	19.12.2007
2008-I-23	RVBR – Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (Articles 7.02, 10.03bis, 10.03ter, 15.03, 15.06, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 21.02, 24.02, 24.03 et 24.06)	M	1.10.2008	12.9.2008	**)	28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008

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

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2008-I-24	Amendements définitifs au RVBR (Sommaire, articles 2.05, 6.02, 6.03, 6.07, 7.03, 7.04, 8.02, 8.03, 8.05, 8.06, 8.07, 8.08, 8.09, 8.10, 8bis.01, 8bis.02, 8bis.03, 8bis.07, 8bis.11, 10.01, 10.03, 10.03bis, 10.03ter, 12.02, 15.01, 15.03, 15.06, 15.09, 15.10, 15.11, 15.12, 15.15, 16.02, 17.02, 17.04, 17.05, 18.03, 20.01, 21.02, 22ter.11, 24.01, 24.02, 24.03, 24.06, annexes B et I)	M	1.4.2009	6.12.2008	**)	9.6.2009	1.7.2009	13.6.2008
2008-II-10	Prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation Amendement au RVBR Abrogation des Prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navigation du Rhin	M	1.12.2009	6.12.2008	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-11	Amendements au RVBR concernant les exigences minimales et conditions d'essais relatives aux appareils radar de navigation et aux indicateurs de vitesse de giration pour la navigation rhénane ainsi qu'à leur installation en vue de l'adaptation aux directives européennes relatives à la compatibilité électromagnétique et aux normes mondiales ainsi que pour la réorganisation des règlements de la Commission Centrale	M	1.12.2009	6.12.2008	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-15	Amendements définitifs au RVBR (Sommaire, articles 2.07, 2.17, 2.18, 2.19, 6.09, 14.13, 15.06, 15.09, 24.02, 24.04, 24.08, annexes A, B, C, D, E, H, L, P)	M	1.12.2009	6.12.2008	**)	11.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2008-II-16	Amendements au RVBR en vue du remplacement du terme "Directive" par les termes "instruction de service" (Sommaire, articles 1.07, 2.12, annexe J)	M	1.12.2009	6.12.2008	**)	24.12.2009	1.12.2009	9.2.2009
2009-I-18	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 RVBR (Articles 9.03, 9.15 et 9.20)	M	1.10.2009	6.12.2008	**)	16.7.2009	1.7.2009	5.6.2009

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

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2009-I-19	Précisions concernant des résolutions antérieures et amendements définitifs au RVBR (Articles 1.07, 6.03, 7.05, 10.01, 10.02, 11.12, 16.07, 17.02, 19.02, 24.02 et Annexe D)	M	1.10.2009		**)	25.8.2010	1.12.2009	***)
2009-II-19	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (Articles 7.02, 8.02, 9.15, 24.02, annexes E, F et K)	M	1.4.2010	6.12.2009	**)	15.1.2010	1.7.2009	26.1.2010
2010-I-10	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 RVBR (Articles 22bis.01 à 22bis.06)	M	1.10.2010	22.7.2010	**)	24.5.2011	1.7.2009	10.6.2010
2010-II-26	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 RVBR (Articles 1.01, 7.06, 19.03, 20.02, 21.03, 23.01, 23.02, 23.03, 23.04, 23.10, 23.11, 24.02, 24.06, Annexes F, G, K et N)	M	1.4.2011	¹⁾	**)	20.11.2011		19.1.2011
2010-II-27	Amendements au Règlement de visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 - Exigences applicables aux stations d'épuration de bord (Chapitre 14bis)	M	1.12.2011	14.10.2011	**)	****)		19.1.2011
2010-II-28	Amendements définitifs du RVBR - Dispositions particulières pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m (Chapitre 22bis)	M	1.12.2011	1.1.2009	**)	****)		20.1.2011
2010-II-29	Amendements définitifs au RVBR - Contrôles (Sommaire, articles 1.01, 2.01, 3.02, 6.09, 8.01, 10.03, 10.03a, 10.03b, 11.12, 14.13, 14.14, 14.15, 24.02, 24.06, annexe B)	M	1.12.2011		**)	****)		20.1.2011
2010-II-30	Amendements définitifs au RVBR résultant d'enseignements pratiques et précisant certaines exigences (Sommaire, articles 2.01, 10.02, 10.03, 15.02, 15.03, 15.06, 15.11, 24.02, 24.05, 24.06, annexe G)	M	1.12.2011		**)	****)		20.1.2011
2011-I-12	Amendements du RPNR (articles 1.08, 7.01) et du RVBR (articles 11.02, 11.04, 24.02, 24.06, annexe I) par des prescriptions de caractère temporaire Réduction des cas de noyade	M	1.12.2011	14.10.2011		****)		15.6.2011
2011-I-13	Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 du RVBR (article 7.02, chiffre 2)	M	1.10.2011	1.1.2009	**)	****)		15.6.2011

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

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

****) Sans objet.

¹⁾ Compte tenu de l'introduction du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin au 1^{er} juillet 2011, la résolution n'est plus remise en vigueur.

*****) Pas de publication avant la date d'entrée en vigueur.

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2011-I-14	Amendements au Règlement de visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 – Exigences à remplir par les Appareils AIS Intérieur et prescriptions relative à l'installation et au contrôle de fonctionnement d'appareils AIS Intérieur à bord (Annexe N, Partie I)	M	1.12.2011	14.10.2011	**)	****)		15.6.2011

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

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

****) Pas de publication avant la date d'entrée en vigueur.

3. Règlement des patentes : Mise en vigueur

REGLEMENT DES PATENTES DU RHIN

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2007-I-10	Adoption du Règlement des patentes du Rhin et du Règlement relatif à la délivrance des patentes radar dans la perspective de la reconnaissance sur le Rhin de certificats de conduite non rhénans, conformément au Protocole additionnel n°7	M	1.4.2008		16.3.2010	28.11.2008	10.3.2008	19.9.2007
2008-I-17	Reconnaissance des certificats de conduite nationaux de certains Etats membres	M	1.10.2008		12.10.2010	28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008
2008-I-18	Reconnaissance des certificats de conduite roumains des catégories A et B et du certificat roumain d'aptitude à la conduite au radar	M	1.10.2008		12.10.2010	28.8.2008	20.8.2008	12.6.2008
2009-I-13	Reconnaissance du certificat de conduite tchèque	M	1.10.2009		17.10.2011		1.10.2009	5.6.2009
2009-II-15	Reconnaissance du certificat de conduite hongrois	M	1.4.2010		17.10.2011	20.10.2010	1.4.2010	26.1.2010

4. Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ("RPN") : Mise en vigueur

REGLEMENT RELATIF AU PERSONNEL DE LA NAVIGATION SUR LE RHIN

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

Protocole	Objet	*)	Date d'entrée en vigueur prévue	Mise en vigueur				
				D	B	F	NL	CH
2010-I-8	Adoption du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et amendements consécutifs de la réglementation de la CCNR	M	1.7.2011			1.7.2011	1.7.2011	11.6.2010
2011-I-8	Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat de d'aptitude à la conduite au radar slovaques	M	1.10.2011					20.6.2011
2011-I-10	Reconnaissance du certificat de conduite et du certificat d'aptitude à la conduite au radar autrichiens	M	1.10.2011					15.6.2011

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

5.1 Comité du Règlement de visite (Résolution 2008-II-11)

Règlement de visite des bateaux du Rhin
Annexe M, Partie V

...

4. Liste des sociétés spécialisées agréées pour le montage ou le remplacement d'appareils radar de navigation ou d'indicateurs de vitesse de giration conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin

Allemagne

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
1.	A&O Schiffselektrik und Schiffselektronik Ltd.	Kastanienstraße 10 47447 Moers	09372-939425	arnold.mahnken@t-online.de
2.	Alphatron Marine Deutschland GmbH	Nienhöfener Str. 29-37 25421 Pinneberg	04101-3771-101	rasmus@alphatron-deutschland.de
3.	Alt Christl Funkberatung und Verkauf	Vidiner Str. 5 93055 Regensburg	0941-794040	fa.peter.alt@t-online.de
4.	Blauth Ulrike Funk- und Nachrichtentechnik	Hauptstraße 3b 67229 Gerolsheim	06238-989183	rolf.blauth@t-online.de
5.	Braun KG Schiffswerft	Postfach 1809 67328 Speyer	06232-1309-49	werner.schulz@schiffswerft-braun.de
6.	Cretec Schiffstechnik	Am Bahnhof 3 47661 Issum	02835-2670	paul-issum@t-online.de
7.	E&M Engel & Meier Schiffselektronik	Döbelnerstraße 4b 12627 Berlin	030-2945445	em-schiffselektronik@t-online.de
8.	EBF Elektronik + Mechanik	Hinter dem Rathaus 4 56283 Halsenbach	06747-1763	ebf-halsenbach@t-online.de
9.	Elektro Erles	Blauenstr. 4 79576 Weil am Rhein	07621-422598-0	info@elektro-erles.de
10.	Elektro Jansen	Langestr. 35 und 44 49733 Haren (Ems)	05932-2446	info@elektro-jansen.de

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
11.	Elektro-Navigation Schick & Co. GmbH	Siemensstraße 35 25462 Rellingen	04101-301-233	info@elna.de
12.	Elektronik GmbH Sassnitz	Seestraße 40a 18546 Sassnitz	038392-521-0	elektronik_GmbH_Sassnitz@t-online.de
13.	Elektrotechnik Kemming e.K.	Kirchstraße 21 45711 Datteln	02363-52901	elektrotechnik-kemming@t-online.de
14.	FS Schiffstechnik GmbH & Co KG	Werftstraße 25 47053 Duisburg	0203 60967-0	f.schroeder@fs-schiffstechnik.de
15.	Funkservice Dieter Blömer	Kapitän-Alexander-Str. 30 27472 Cuxhaven	04721-7452-0	info@funkservice-bloemer.de
16.	Funkelektronik Dieter Pundsack	Hoebelstraße 36 27572 Bremerhaven	0471-974080	info@pundsack.net
17.	Günter Tiedemann	Auf der Haide 17 21039 Börnsen	040-7205526	mr.t78@gmx.de
18.	HBI Harm Boontjes Internautik	Steingasse 29 97904 Dorfprozelten	09392-98937	HBI-Harm.Boontjes@t-online.de
19.	Horn Marineservice GmbH	Harmen-Grapengeter-Str. 6 25813 Husum	04841-9145	info@Horn-MarineService.de
20.	IEA Industrieelektronik GmbH	Thomas-Münzer-Straße 40a 39307 Roßdorf	03933 802204	info@iea-rossdorf.de
21.	IfE Ingenieurbüro für Elektronik	Friebelstraße 71 01217 Dresden	0351-47004-54	IfE.Hanicke@t-online.de
22.	Imtech marine germany GmbH	Albert-Einstein Ring 6 22761 Hamburg	040-89972-201	j.ostrowitzki@imtechmarinegermany.co
23.	Jentson Nachrichtentechnik	Buschhagenweg 6 26133 Oldenburg	0441-21713775	info@jentson.de
24.	K+K Systemtechnik	An de Deelen 63 28779 Bremen	0421-69001-91	detlef@kk-systemtechnik.de
25.	Kadlec & Brödlin GmbH	Krausstr. 21 47119 Duisburg	0203-47995-0	info@kadlec-broedlin.de

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
26.	KSE Schiffselektronik	Rother Berg 80 47589 Uedem	0203-4565632	a.strake@kse-duisburg.de
27.	Kurt J. Nos GmbH Schaltanlagenbau	Presentstraße 15 63939 Wörth	09372-73-111	nokuel@freenet.de
28.	Lammers Schiffeslektronik GmbH	Industriestraße 16 26789 Leer	0491-96079-0	INFO@LSELEER.de
29.	Matronik Schiffselektrik u.Schiffselektronik	In den Pannenkaulen 5 47509 Rheurdt	02845-29899-0	matronik-Duisburg@t-online.de
30.	Mohrs+Hoppe GmbH	Plauener Str. 163 -165 13053 Berlin	030-293469-0	info@mohrshoppegmbh.de
31.	N.G. Sperry Marine GmbH & Co. KG	Woltmannstraße 19 20097 Hamburg	040-29900-0	uwe.holdorf@sperry.ngc.com
32.	Naval Marine GmbH Duisburg	Neumarkt 2 47119 Duisburg	0203-82650	info@naval-marine.de
33.	Navicom Emden GmbH	Nesserlander Str. 15 26721 Emden	04921-9176-0	navicom@t-online.de
34.	Peter Nachrichtentechnik	Lärchenstraße 10 94469 Deggendorf/Nattbg.	0991-37027-0	peter-com@t-online.de
35.	PUK electronic GmbH	Gewerbering 2 a-c 23968 Gägelow / Wismar	03841-642913	Puskeiler.Robert@t-online.de
36.	Radio Maurer	Zähringer Straße 18 68239 Mannheim	0621-477662	emx-18@t-online.de
37.	Schafberger Funktechnik	Wolfsegger Straße 16 93195 Wolfsegg-Stetten	09409-861250	schafberger-funktechnik@t-online.de
38.	Schwarz Technik GmbH	Lehmstraße 13 47059 Duisburg	0203-993370	info@schwarz-technik.de
39.	See-Nautic Emden	Nesserlander Str. 96 26723 Emden	04921-27703	info@see-nautic.de
40.	R. Willborn	Berliner Chaussee 180 39114 Magdeburg	0391-5433436	rwschiffstechnik@t-online.de

N°	Nom	Adresse	Téléphone +49	Courriel
41.	Wolfgang Hagelstein	Alte Heerstraße 63 56329 St. Goar-Fellen	06741-7575	hagelstein.schiffselectronic@web.de

L'absence de données correspondantes signifie qu'aucun agrément n'a été délivré à une société spécialisée dans cet Etat.

France¹

N°	Nom	Adresse	Téléphone +33	Courriel
1.	AEMI	56, avenue Pierre Berthelot 14000 Caen	(0)2 31 35 44 47	aemi.scan@wanadoo.fr
2.	ATEYS	35, rue de Valmy 76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr
3.	GH2E	3, rue Sophie Germain 75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr
4.	MAP Marine	1, Quai de la Grande Bigue Bat B - Port autonome de Marseille porte C 13002 Marseille	(0)4 91 07 54 44	contact@map-marine.com
5.	PROMAT	68, boulevard Jules Durand 76056 Le Havre	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com
6.	SIECFMI	3, quai Est 29900 Concarneau	(0)3 21 30 45 13	boulogne@siecfmi.com
7.	Sud Communication	95, rue Rajol Espace Fréjorgues Est 34130 Mauguio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info

¹ Les compétences de chaque société sont précisées par arrêté ministériel du 2 février 2011 relatif à l'agrément du matériel et des sociétés installatrices de feux de signalisation, d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de rotation et d'appareils AIS Intérieur.

N°	Nom	Adresse	Téléphone +33	Courriel
8.	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile 13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com

L'absence de données correspondantes signifie qu'aucun agrément n'a été délivré à une société spécialisée dans cet Etat.

...

5.2 Comité du Règlement de visite (Résolution 2007-II-24)

Règlement de visite des bateaux du Rhin
Annexe N, Partie III

...

4. Liste des sociétés spécialisées agréées pour le montage ou le remplacement d'appareils AIS Intérieur conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin

...

France¹

N°	Nom	Adresse	Téléphone +33	Courriel
1	ATEYS	35, rue de Valmy F-76600 Le Havre	(0)2 35 13 81 74	ateys@ateys.fr
2	AEMI	56, avenue Pierre Berthelot F-14000 Caen	(0)2 31 35 44 47	aemi.scan@wanadoo.fr
3	Établissement Max Guerdin et fils	13, rue de Clermont F-60200 Compiègne	(0)3 44 83 66 20	max.guerdin@wanadoo.fr
4	ETNA	31, rue des ponts F-76620 Le Havre	(0)2 35 54 60 60	info@etna.fr
5	GH2E	3, rue Sophie Germain F-75014 Paris	(0)1 43 27 07 12	info@gh2e.fr
6	MAP Marine	1, Quai de la Grande Bigue Bat B. - Port autonome de Marseille porte C F-13002 Marseille	(0)4 91 07 54 44	contact@map-marine.com

¹ Les compétences de chaque société sont précisées par arrêté ministériel du 2 février 2011 relatif à l'agrément du matériel et des sociétés installatrices de feux de signalisation, d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de giration et d'appareils AIS Intérieur.

N°	Nom	Adresse	Téléphone +33	Courriel
7	PROMAT	68, boulevard Jules Durand BP 350 F-76056 Le Havre Cedex	(0)2 35 53 05 65	contact@promat-securite.com
8	SIECMI	3, quai Est F-29900 Concarneau	(0)3 21 30 45 13	boulogne@siecmi.com
9	Sud Communication	95, rue Rajol Espace Fréjorgues Est F-34130 Maugeio	(0)4 67 50 98 52	contact@sudcom.info
10	THEMYS	Quartier la Chaume CD 45 - Pont de l'Etoile F-13360 Roquevaire	(0)4 42 32 99 00	info@themys-sa.com

L'absence de données correspondantes signifie qu'aucun agrément n'a été délivré à une société spécialisée dans cet Etat.

...

5.3 Comité du Règlement de visite (Résolutions 1994-II-21 (II) et 2008-II-16)

1. *L'instruction de service n° 7, partie 1, est rédigée comme suit :*

"Partie 1 :

Ancre spéciales admises

Les ancre spéciales à masse réduite admises par les autorités compétentes en vertu de l'article 10.01, chiffre 5, figurent dans le tableau ci-dessous :

N° de l'ancre	Réduction admise de la masse de l'ancre en %	Autorité compétente
1. HA-DU	30 %	Allemagne
2. D'Hone Spezial	30 %	Allemagne
3. Pool 1 (hohl)	35 %	Allemagne
4. Pool 2 (voll)	40 %	Allemagne
5. De Biesbosch-Danforth	50 %	Allemagne
6. Vicinay-Danforth	50 %	France
7. Vicinay AC 14	25 %	France
8. Vicinay Typ 1	45 %	France
9. Vicinay Typ 2	45 %	France
10. Vicinay Typ 3	40 %	France
11. Stockes	35 %	France
12. D'Hone-Danforth	50 %	Allemagne
13. Schmitt high holding anchor	40 %	Pays-Bas
14. SHI high holding anchor, type ST (standard)	30 %	Pays-Bas
15. SHI high holding anchor, type FB (fully balanced)	30 %	Pays-Bas
16. Klinsmann anchor	30 %	Pays-Bas
17. HA-DU-POWER Anker	50 %	Allemagne

"

5.4 Comité du Règlement de visite (Résolution 1994-I-23 (II))

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

RECOMMANDATION N° 3/2011
du 28 juin 2011

Ad article 10.03 ter, paragraphe 1 – Installations d'extinction fixées à demeure pour la protection des salles des machines, de chauffe et des pompes

Agent extincteur Brouillard d'eau haute pression (BEHP)

ANTOINETTE

En application de l'article 10.03 ter, chiffre 1, dernier alinéa, le bateau à passagers "Antoinette", numéro européen unique d'identification des bateaux 07001935, est autorisé à utiliser du brouillard d'eau haute pression en tant qu'agent extincteur dans les salles des machines, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03 ter, paragraphes 2 à 9, s'applique mutatis mutandis.
2. L'installation d'extinction (y compris ses éléments constitutifs) doit avoir été approuvée conformément aux éléments pertinents de la recommandation OMI CSM/circ. 1165. Les documents correspondants, précisant notamment les conditions à respecter en matière de disposition des buses de diffusion, pressions et débit sont fournis par le fabricant.
3. Le nombre et la disposition des buses de diffusion doivent assurer une répartition suffisante de l'eau dans les locaux à protéger. Les buses de diffusion doivent être installées au-dessus des fonds de cale, sur la face supérieure des citernes, dans les autres endroits sur lesquels peut se répandre du carburant liquide ainsi qu'au-dessus d'autres endroits présentant un risque élevé d'incendie dans les locaux à protéger. L'espacement maximal entre les buses de diffusion et entre les buses de diffusion et les parois/surfaces doit être conforme aux conditions de l'agrément de type.
4. L'installation d'extinction doit pouvoir être mise en service directement et à tout moment. Les pompes d'alimentation en eau doivent se déclencher automatiquement en cas de baisse de la pression dans l'installation. Les pompes doivent être équipées d'un branchement permettant d'aspirer de l'eau depuis l'extérieur du bateau ou d'un branchement à l'installation d'extinction d'incendie fixée à demeure.
5. L'installation d'extinction doit pouvoir alimenter en eau le plus grand local à protéger à bord à la haute pression requise, durant au moins 30 minutes et avec un débit d'au moins 0,8 l/m² par minute. Le local dans lequel sont placés les pompes, leurs dispositifs de commutation et les vannes nécessaires, doit être séparé des locaux contigus par des surfaces de classe de feu selon le tableau correspondant de l'article 15.11, chiffre 2, en assimilant les locaux contenant ces pompes et dispositifs de commande à des postes de commande.
Un incendie dans les locaux à protéger ne doit pas provoquer l'arrêt de l'installation d'extinction.
6. Les pompes doivent pouvoir être alimentées en électricité par deux sources d'énergie distinctes, indépendantes l'une de l'autre. L'une de ces sources d'énergie doit être située en-dehors du local à protéger. Chaque source d'énergie doit pouvoir assurer seule le fonctionnement de l'installation.

7. Le dispositif doit être doté d'une deuxième pompe indépendante. La capacité de cette deuxième pompe doit être suffisante pour compenser la perte d'une pompe à haute pression. L'installation d'extinction ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être groupés et situés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et doivent être disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
8. Il convient de prendre des précautions pour éviter que les buses de diffusion soient obturées par des impuretés contenues dans l'eau ou par la corrosion des conduites, des buses de diffusion, des vannes ou des pompes.
9. L'installation d'extinction doit être équipée des alarmes suivantes :
 - baisse du niveau du réservoir d'eau
 - panne d'alimentation
 - perte de pression de l'installation
 - baisse de haute pression.

L'alarme visuelle et sonore doit être donnée à un endroit occupé en permanence par du personnel de bord ou des membres d'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (11) 44.)

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

RECOMMANDATION N° 4/2011
du 28 juin 2011

Ad article 10.03ter, chiffre 1 - Installations d'extinction fixées à demeure dans les salles des machines, salles de chauffe et chambres des pompes

Agent extincteur SBC formant un aérosol sec

CORYLOPHIDA

En application de l'article 10.03ter, chiffre 1, dernière phrase, l'automoteur-citerne "Corylophida", numéro européen unique d'identification des bateaux 06105239, est autorisé à utiliser l'agent extincteur SBC formant un aérosol sec dans les salles des machines, aux conditions suivantes :

1. L'article 10.03ter, chiffres 2, 3, 5, 6 et 9 doit être observé.
2. Chaque local à protéger doit être équipé de sa propre installation d'extinction.
3. L'agent extincteur SBC formant un aérosol sec est conservé dans le local à protéger dans des réservoirs non pressurisés spécialement prévus à cet effet. Ces réservoirs doivent être installés de manière à assurer une répartition régulière de l'agent extincteur. L'agent extincteur doit notamment agir aussi sous le plancher.
4. L'activation de l'installation d'extinction doit être assurée par une commande électrique conforme à l'article 10.03ter, chiffre 5, lettre c). Chaque réservoir est relié individuellement au dispositif d'activation.
5. La quantité d'agent extincteur SBC formant un aérosol sec pour la zone à protéger doit atteindre au minimum 113 g/m^3 de volume brut du local.
6. Les réservoirs contenant l'agent extincteur doivent être remplacés après 15 ans. Les batteries d'alimentation électrique de secours doivent être remplacées après 6 ans au plus tard.
7. La présente recommandation s'applique uniquement aux classes de feux A et B.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (11) 37.)

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

RECOMMANDATION N° 5/2011
du 15 novembre 2011

ad article 10.03bis - Installations d'extinction d'incendie fixées à demeure
pour la protection des logements, timoneries et locaux à passagers

Agent extincteur Brouillard d'eau (EAFS)

VIKING NJORD

En application de et par dérogation à l'article 10.03bis du RVBR, le bateau à passagers "Viking Njord", numéro européen unique d'identification des bateaux¹, est autorisé à utiliser dans les locaux d'habitation, dans la timonerie et dans les locaux à passagers l'installation de pulvérisation fine Econaqua (EAFS) fabriquée par la société Minimax aux conditions suivantes :

L'installation d'extinction d'incendie fonctionne avec un volume d'eau réduit de $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$, en atteignant le même effet conforme à l'objectif de protection. La technique du brouillard d'eau permet d'atteindre une efficacité élevée en raison de l'effet refroidissant et étouffant du brouillard d'eau résultant de son évaporation et de l'abaissement de la teneur en oxygène. La réduction du volume d'eau permet de réduire les dimensions des éléments constitutifs de l'installation et de gagner de la place.

1. L'installation d'extinction d'incendie est conforme à la directive pour les installations de brumisation d'eau VdS CEA 4001, contrôlée par un institut de contrôle agréé conformément à la norme EN ISO 17025 pour une utilisation dans le bâtiment (construction) et elle est en outre agréée conformément aux règles de construction d'une société de classification agréée. Les buses de brumisation possèdent un agrément de type d'une société de classification agréée.
2. Par dérogation à l'article 10.03bis, chiffre 4, l'installation d'extinction d'incendie fonctionne avec un volume d'eau de $1,88 \text{ l}/(\text{min} \cdot \text{m}^2)$.
3. Le système de diffusion est subdivisé en sections comportant jusqu'à 102 buses de brumisation. Le système de tuyauteries est conçu en tant que système circulaire.
4. Dans les locaux habituellement soumis à des températures plus élevées, les cuisines dans le cas présent, les buses de brumisation fonctionnent avec une température de déclenchement pouvant atteindre $141 \text{ }^\circ\text{C}$.
5. Dans les locaux de congélation sont installées des buses de diffusion à sec.
6. Le local dans lequel sont placés les pompes et dispositifs de commande ainsi que les soupapes nécessaires doit être séparé des locaux voisins par des cloisonnements conformes au tableau de l'article 15.11, chiffre 2, les locaux dans lesquels sont placés les pompes et dispositifs de commande étant assimilés à des stations de contrôle. Un incendie dans les locaux à protéger ne doit provoquer la mise hors-service de l'installation d'extinction d'incendie.

¹ Le numéro du bateau n'est pas encore connu et sera inséré ultérieurement.

7. L'installation d'extinction d'incendie ainsi que ses dispositifs de commande et de réglage doivent être faciles d'accès et d'emploi ; ils doivent être reliés, fixés en un nombre d'endroits aussi restreint que possible et disposés de manière à demeurer accessibles en cas d'incendie dans le local à protéger.
8. L'installation d'extinction d'incendie doit être équipée des signaux d'alarme suivants :
 - niveau bas dans le réservoir d'eau ;
 - panne électrique ;
 - perte de pression dans le système de tuyauteries.

Le signal visuel et sonore doit être déclenché en un endroit occupé en permanence par le personnel de bord ou par des membres de l'équipage.

(Les données techniques tenant lieu de base pour la présente recommandation figurent au document RV/G (11) 53 rev. 2.)

PROTOCOLE 26

Budget et administration

Pas de Résolution

PROTOCOLE 27

Interruption de la manœuvre des écluses du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé et, sur le Neder-Rijn et le Lek les nuits de Noël et du Nouvel An

Résolution

La Commission Centrale constate que l'interruption de la manœuvre des écluses

- du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé en amont de Strasbourg les nuits du 24 au 25 décembre 2011 et du 31 décembre 2011 au 1er janvier 2012 entre 20 heures et 06 heures, et
- du Neder-Rijn et du Lek les nuits du 24 au 25 décembre et du 25 au 26 décembre 2011 et celle du 31 décembre 2011 au 1er janvier 2012 entre 18 heures et 08 heures

ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 28

Interruption de la manœuvre des écluses sur le Neder-Rijn et le Lek les fins de semaine

Résolution

La Commission Centrale constate que l'interruption de la manœuvre des écluses du Neder-Rijn et du Lek les fins de semaine, à savoir du samedi à 20.00 heures au dimanche à 08.00 heures et du dimanche à 20.00 heures au lundi à 06.00 heures, pour la période du 1^{er} janvier 2012 au 31 décembre 2012, ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 29

Communiqué à la presse

Résolution

Le communiqué à la presse est approuvé.

PROTOCOLE 30

Date de la prochaine session

Résolution

La prochaine session plénière se tiendra le 30 mai 2012 à Strasbourg.