



Communiqué à la presse

La Commission Centrale a tenu sa session plénière de printemps les 28 et 29 mai 2008.

Congrès 2009 de la CCNR "Changement climatique et navigation rhénane"

La CCNR organisera les 24 et 25 juin 2009 à Bonn un congrès sur le thème "Changement climatique et navigation rhénane".

L'objectif de ce congrès sera de clarifier les connaissances scientifiques actuelles et d'identifier les possibles conséquences pour la navigation sur le Rhin.

Le congrès sera préparé en coopération avec les autres organisations nationales et internationales intervenant dans ce domaine.

La CCNR suspend temporairement l'obligation de communiquer les annonces par voie électronique en navigation rhénane

En raison de problèmes pratiques constatés en liaison avec la mise en oeuvre des annonces électroniques, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin a décidé de suspendre l'obligation d'utiliser les annonces électroniques jusqu'à ce que tous les problèmes techniques soient résolus, que les mesures nécessaires aient été prises à terre et à bord des bateaux concernés et que les systèmes aient fait l'objet d'essais suffisants dans les Etats riverains du Rhin. Par conséquent, les bateaux transportant plus de 20 conteneurs ou transportant des conteneurs de matières dangereuses ne seront pas tenus de communiquer par voie électronique leurs annonces aux centrales de secteur ou postes de trafic à partir du 1^{er} avril 2008 comme prévu initialement mais à partir d'une date ultérieure qui sera communiquée par la CCNR.

Cette suspension ne concerne pas les obligations d'annonces déjà en vigueur sur le Rhin qui sont prévues par le Règlement de police pour la navigation du Rhin. Compte tenu des problèmes survenus, la CCNR a chargé son Comité du règlement de police de vérifier s'il y a lieu d'en tirer des conséquences dans la perspective de la mise en oeuvre d'autres applications SIF à l'avenir.

Situation économique de la navigation rhénane : 2007, une bonne année

En 2007, la navigation rhénane a enregistré une hausse de 2,6 % des marchandises transportées. La demande de transport a été particulièrement forte pour la navigation à cale sèche (hausse du volume transporté de 4,4 %). Les augmentations concernent principalement le secteur agricole (+ 4,6 %), sauf pour le blé dont le transport a subi les conséquences d'une mauvaise récolte. Les transports ont également été très actifs dans le domaine sidérurgique (+ 15,7 %).

Par rapport à ces chiffres, l'augmentation du transport par conteneur, qui se poursuit (+ 2 %), paraît modeste, d'autant que l'activité dans ce domaine est restée très vive dans les ports maritimes. Une croissance plus forte du transport de conteneurs sur le Rhin s'est cependant manifestée vers la fin de l'année 2007 et le début 2008.

Les volumes transportés par la navigation citerne marquent quant à eux un tassement en 2007 (- 3,5 %), dû principalement à une baisse de 10 % du transport de produits pétroliers. Cette tendance s'est poursuivie en 2008. L'évolution des prix dans ce domaine entraîne des réactions spéculatives qui se traduisent par des évolutions en dent de scie du transport.

Le caractère positif de l'activité de navigation rhénane en 2007 a été favorisé par l'absence de variations trop fortes des hauteurs d'eau sur le Rhin.

L'augmentation du coût du carburant affecte aussi la navigation rhénane comme les autres secteurs (+ 35 % entre avril 2007 et avril 2008).

En ce qui concerne l'importance de la flotte, on constate en 2007 un renforcement de l'offre de cale citerne (+ 50.000 tonnes) comme celle de cale sèche (+ 166.000 tonnes).

Transport de matières dangereuses par voie navigable

La Commission Centrale a procédé à l'actualisation de son Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR). Deux nouveautés méritent une attention particulière :

- l'introduction de nouveaux critères de dangerosité des matières pour l'environnement aquatique et pour la santé,
- l'adoption d'une procédure pour des variantes de constructions de bateaux-citernes.

Les nouveaux critères de dangerosité aboutissent à l'affectation de beaucoup de matières, dont l'essence et le gazole, aux types de bateaux-citernes à double coque. Le transfert de la coque simple vers la double coque sera progressif conformément aux mesures transitoires appropriées, concertées avec la profession, qui ont été adoptées.

Reconnaissance par la CCNR des certificats de conduite non rhénans

La Commission centrale, soucieuse de faciliter l'accès au marché rhénan par les professionnels, a reconnu la validité sur le Rhin des certificats nationaux suivants, moyennant un certain nombre de conditions complémentaires, liées notamment à l'acquisition des connaissances de secteur spécifiques au Rhin :

- les certificats de conduite belges des catégories A et B,
- les certificats de conduite allemands des catégories A et B,
- les certificats de conduite néerlandais (« Groot Vaarbewijs ») des catégories A et B, et I et II,
- les certificats de conduite roumains des catégories A et B, ainsi que le certificat roumain d'aptitude à la conduite au radar.

Un arrangement administratif fixant les modalités de la coopération entre les autorités roumaines et la CCNR a été parallèlement signé entre le Secrétaire général de la CCNR et le directeur général de la Division des Affaires européennes et des relations internationales, du Ministère des transports de la Roumanie.

Communication et coopération en cas d'accident grave affectant la navigation sur le Rhin

La Commission Centrale a pris connaissance du rapport d'un groupe de travail spécial sur l'amélioration de la communication et de la coopération sur le Rhin en cas d'accident grave affectant la navigation intérieure.

Dans un souci d'améliorer la communication des informations dans une situation d'alerte sur le Rhin et notamment lorsqu' interviennent des entraves à la navigation, une procédure spécifique, devant être mise en oeuvre au plan international, a été élaborée. Cette procédure comprend, outre un format précis des informations à communiquer, la définition du réseau de destinataires, l'inventaire des équipements de sauvetage et des recommandations en vue d'une meilleure gestion des situations d'alerte durant lesquelles un nombre significatif de bateaux peut être immobilisé.

Un certain nombre de modalités pratiques sont encore à définir. La procédure sera mise au point et adoptée après la mise au point de ces détails.

Simplification de la réglementation de la CCNR et rationalisation de l'activité réglementaire de la CCNR

Comme suite à la volonté de clarification et de simplification de la réglementation rhénane exprimée dans la « Déclaration de Bâle » des Ministres des Etats membres de la CCNR du 16 mai 2006, la Commission centrale a adopté une résolution fixant les grands principes selon lesquels elle exerce son activité réglementaire. Cette résolution prévoit notamment que la réglementation rhénane sera restructurée en quatre blocs réglementaires, à savoir le Règlement de police, le Règlement de visite, le Règlement relatif au personnel de la navigation et le Règlement relatif au transport de matières dangereuses. En outre, elle retient l'objectif de réduire la fréquence des modifications apportées à la réglementation : en principe, les règlements ne devraient être modifiés qu'une fois tous les deux ans. Enfin, elle prévoit que le recours aux prescriptions de caractère temporaire et aux mesures transitoires sera mieux contrôlé.

La CCNR a pris une première mesure de mise en oeuvre de ces orientations en transformant un grand nombre de mesures transitoires figurant le Règlement de police et dans le Règlement de visite en mesures définitives.

Nomination à la Chambre des appels de la CCNR

Madame Hélène GEBHARDT (France) a été nommée Juge-suppléant à la Chambre des appels pour la période du 1^{er} juillet 2008 au 31 décembre 2009, en remplacement de Monsieur Jean-Louis VILLA.

Pour toute information complémentaire :

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
Palais du Rhin
2 place de la République
67082 Strasbourg
Tél : 00 33 (0)3 88 52 20 10
Fax : 00 33 (0) 3 88 32 10 72
E-mail : ccnr@ccr-zkr.org
Internet : <http://www.ccr-zkr.org>

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
Palais du Rhin
2 place de la République
67082 Strasbourg
Tél : 00 33 (0)3 88 52 20 10
Fax : 00 33 (0) 3 88 32 10 72
E-mail : ccnr@ccr-zkr.org
Internet : <http://www.ccr-zkr.org>

ANNEXES

(destinées à la presse spécialisée)

Congrès 2009 de la CCNR "Changement climatique et navigation rhénane"

La CCNR organisera les 24 et 25 juin 2009 à Bonn un congrès sur le thème "Changement climatique et navigation rhénane".

L'objectif de ce congrès sera de clarifier les connaissances scientifiques actuelles et d'identifier les possibles conséquences pour la navigation sur le Rhin.

Le congrès s'adressera plus particulièrement aux décisionnaires de la politique, de l'administration et de l'économie, notamment la profession de la navigation, les ports intérieurs et les chargeurs.

Le congrès s'appuiera plus particulièrement sur les travaux de l'AIPCN et sur les résultats intérimaires du projet de recherche allemand KLIWAS. La préparation du congrès sera assurée en coopération avec les autres organisations nationales et internationales intervenant dans ce domaine.

Situation économique de la navigation rhénane

I. Remarques générales

En 2007, la navigation rhénane a enregistré une hausse de 2,6 % des marchandises transportées. Pour le deuxième semestre, la hausse est de 1,3 % par rapport à l'année précédente. Le possible recul de l'emploi en Europe et son effet négatif sur la demande de transport par bateau de navigation intérieure n'ont pas été constatés à ce jour.

Les indications disponibles pour les deux premiers mois de l'année 2008 permettent de conclure à une poursuite de la hausse des volumes transportés dans la cale sèche et dans le secteur chimique. Les transports de produits pétroliers semblent, par contre, se trouver sur une tendance négative.

II. Marchandises transportées

Pour la navigation à cale sèche a été constatée en 2007 ainsi que durant les premiers mois de l'année 2008 une demande de transport relativement forte. Cette demande s'est traduit en 2007 par une hausse du volume de transport atteignant 4,4 %.

Dans le secteur agricole, les transports ont augmenté d'environ 4,6 %. Au cours du deuxième semestre, les transports d'engrais ont également affiché une hausse supérieure à 5 %. En revanche, les volumes de blé transportés ont régressé de plus de 17 % en 2007. Les exportations, en particulier, ont connu une baisse en raison de la mauvaise récolte en Europe.

Les transports de fer et d'acier ont augmenté de 15,7 % en 2007. L'industrie sidérurgique a jugé l'année 2007 comme étant "exceptionnellement réussie" et s'attend à un niveau de production similaire en 2008, malgré un contexte économique général incertain. Le volume de charbon transporté en 2007 a augmenté de 3 % en raison du prix inhabituellement élevé du pétrole et de la forte activité de l'industrie sidérurgique.

Les importations de charbon, avec une hausse de plus de 20 % pour l'Allemagne, ont encore affiché une tendance à la hausse au début de l'année 2008, ce qui est important pour la demande de transport en navigation rhénane. Les transports sur le Rhin ont suivi une évolution similaire, les consommateurs dans l'arrière pays tendant notamment à constituer des stocks afin d'anticiper les effets d'une période de basses eaux au cours du second semestre. L'arrêt de l'extraction de charbon dans la Sarre a également contribué à soutenir la demande de transport.

En 2007, les volumes de matériaux de construction transportés ont augmenté de 2,3 %, avec toutefois un léger ralentissement au cours du deuxième semestre. Une tendance à la hausse a toutefois été constatée au cours des premiers mois de l'année 2008, avec une augmentation de près de 4 % de la demande, grâce à une évolution favorable dans le secteur du génie civil et de la construction publique.

En 2007, les transports de conteneurs sur le Rhin n'ont augmenté que d'un peu plus de 2 %, alors que les transbordements de conteneurs dans les principaux ports maritimes ont progressé de plus de 10 %. Ceci permet de conclure à une perte significative de parts de marché pour la navigation intérieure. Ces pertes sont imputables aux difficultés au niveau des processus logistiques au niveau de la manutention, notamment dans le port de Rotterdam, eu égard à la forte croissance des volumes de conteneurs à traiter.

A partir de décembre 2007 ainsi que durant les deux premiers mois de l'année 2008, des hausses comprises entre 8 % et 9 % ont néanmoins été constatées pour le transport de conteneurs EVP. Il est à noter également qu'en 2007 la part des conteneurs remplis transportés sur le Rhin est passée de 66,7 % à 68,3 %.

Malgré une forte demande émanant de l'industrie chimique, les volumes transportés par la navigation citerne ont régressé de 3,5 % en 2007. Une légère amélioration a été constatée au cours des premiers mois de l'année 2008.

En 2007, les transports de produits pétroliers ont subi une baisse supérieure à 10 %, tandis que les transports d'essence ont reculé de 2,8 % et ceux de Diesel, de gasole et de fuel ont même enregistré une baisse de 21 %. En termes de tendances, les volumes transportés ont augmenté vers l'aval et ont diminué vers l'amont.

Sur un marché affichant des niveaux records pour le prix du pétrole, la spéculation intervient de manière importante. Chaque baisse des prix, même très brève, est exploitée pour le renouvellement des stocks. Ceci se traduit par des pics en ce qui concerne la demande de cale.

Dans le secteur chimique, la hausse s'est poursuivie en 2007. Ainsi, les volumes transportés ont augmenté de 10 % sur l'année. Au cours des deux premiers mois de l'année 2008, les volumes transportés ont augmenté d'environ 5,7 %, malgré une légère baisse au mois de janvier. Depuis le mois de mars, l'industrie chimique est à nouveau optimiste pour les mois à venir.

III. Conditions d'exploitation

Aucune variation extrême des hauteurs d'eau n'a été constatée sur le Rhin au cours de l'année 2007. Après quelques semaines de basses eaux début 2008, l'hydraulicité a été satisfaisante pour la navigation intérieure jusque récemment du point de vue de l'enfoncement possible.

En raison d'une baisse passagère durant le 1^{er} semestre 2007, le coût moyen des carburants est resté relativement stable en 2007, avec une hausse de seulement 2 % par rapport à la moyenne de l'année 2006. Une hausse significative a toutefois été constatée au cours du 2^{ème} semestre et durant les premiers mois de l'année 2008. Ainsi, le coût du carburant a augmenté d'environ 35 % entre avril 2007 et avril 2008 pour atteindre de nouveaux niveaux record. Pour des raisons structurelles, il est peu probable que le marché mondial du pétrole connaisse une baisse durable des prix.

IV. Evolution de l'offre de cale

En 2007, plus de 165 000 tonnes de nouvelle de cale nouvelle ont été mises en service dans le secteur de la cale sèche. Bien que la nouvelle cale mise en service se traduise par une meilleure productivité, l'évolution du secteur de la cale sèche ne semble pas inquiétante, dans la mesure où la demande de transport y évolue à un rythme similaire à celui de l'offre de transport.

Pour la cale citerne qui se trouve dans une phase de restructuration, plus de 50 000 tonnes de cale nouvelle ont été mises sur le marché en 2007. La hausse de la cale disponible de bateaux à double coque et le maintien en service des bateaux à simple coque placent ce secteur dans une situation qui pourrait à terme devenir délicate. Une moyenne relativement basse des niveaux de fret pour les produits pétroliers et le fait que des exploitants de bateaux à simple coque commencent à ressentir des difficultés financières sont des indices qui permettent de confirmer cette crainte.

Rapport de la CCNR sur le changement climatique et la navigation rhénane

La navigation rhénane pourra assurer aussi à l'avenir ses prestations de transport habituelles et même une augmentation de ces prestations ne semble pas remise en cause. Toutefois, les bases nécessaires devront être établies pour identifier concrètement les possibles effets du changement climatique sur le Rhin ainsi que pour développer des stratégies d'adaptation appropriées. Il s'agit des principales conclusions d'un rapport présenté par les comités de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) à l'assemblée plénière de la Commission Centrale le 28 mai 2008.

Ce rapport

- précise les effets du changement climatique sur la navigation rhénane réellement susceptibles d'être constatés et informe l'état actuel des connaissances scientifiques ;
- résume les possibilités générales de la navigation rhénane qui ont déjà été identifiées pour s'adapter aux conséquences du changement climatique,
- indique de manière similaire que des mesures relativement nombreuses sont connues et applicables qui permettent à la navigation rhénane de réduire ses émissions de gaz à effet de serre.

Par ce rapport, la CCNR souhaite avant tout concrétiser la discussion relative à l'avenir de la navigation rhénane face au changement climatique. En outre, ce rapport et notamment les documents et travaux des Etats membres de la CCNR et d'autres organisations internationales qui y sont mentionnés et sur lequel il s'appuie pourront tenir lieu de base pour leurs activités sur la question du changement climatique et de ses conséquences sur la navigation rhénane.

Le document "Changement climatique et navigation rhénane – Rapport à l'assemblée plénière de la Commission Centrale" peut être consulté sur le site Internet de la CCNR.

Nouvelles mesures concernant les marchandises dangereuses

Harmonisation

Dans le souci de favoriser l'harmonisation des réglementations internationales la CCNR a introduit dans son Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR) les mêmes amendements que ceux qui seront également introduits dans les Règlements routier (ADR), ferroviaire (RID) et maritime (Code IMDG). Parmi ces amendements figure une refonte des prescriptions relatives au transport de matières radioactives. En outre des dispositions ont été adoptées pour le marquage des colis renfermant des matières dangereuses pour l'environnement.

Adaptation à l'état de la technique

Sur la base d'une expérience empirique, le volume maximum des citernes à cargaison est limité à 380 m³ à bord des bateaux-citernes standards du Rhin. Or, les nouvelles constructions rhénanes de bateaux-citernes, à l'instar de celles de porte-conteneurs, ont des dimensions pouvant aller à 135 m x 22,50 m alors que le standard traditionnel est de 110 m x 11,40 m. Une augmentation des dimensions des bateaux avec le maintien du volume unitaire maximum indiqué ci-dessus pour les citernes à cargaison entraînerait une augmentation du nombre de citernes et par conséquent du nombre d'équipements (raccords, soupapes, instruments de mesure etc.). Une méthode élaborée par l'institut néerlandais TNO permet d'admettre un volume supérieur à 380 m³ sans augmenter le risque. Cette méthode consiste à évaluer des types de construction de bateaux-citernes dont les capacités d'absorption d'énergie en cas de collision sont supérieures à celles d'un bateau standard. Cette méthode a été introduite dans le règlement ADNR. Outre l'admission de citernes agrandies, cette nouvelle prescription permet également d'admettre des intervalles entre les doubles coques différents de l'écart standard de 80 cm ainsi que l'utilisation de matériaux nouveaux.

Transport en bateaux-citernes de matières dangereuses pour l'environnement aquatique et pour la santé

Les catastrophes écologiques causées par des accidents de navire de mer transportant des hydrocarbures ou d'autres produits chimiques ont sensibilisé l'opinion et les milieux politiques. Jusqu'à présent, en navigation intérieure, les critères de dangerosité pour l'environnement aquatique et pour la santé n'avaient pas encore été pris en compte dans les règlements relatifs au transport de matières dangereuses. La mise au point de ces critères a pris du temps, mais ces critères ont à présent été définis dans le « Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) ». Pour le transport en bateaux-citernes fluviaux, les critères vont plus loin que ce qui a été prescrit pour la route (ADR) et pour le rail (RID).

En effet, les matières qui répondent aux critères pour les catégories de toxicité Aiguë 1 ou Chronique 1 (Groupe N1) devront être transportées en bateaux-citernes à double coque du type C. Celles qui répondent aux critères pour les catégories de toxicité Chronique 2 ou Chronique 3 (Groupe N2) devront être transportées en bateaux-citernes à double coque du type N. (Ce nouveau type de bateau-citerne à double coque du type N a déjà été introduit dans l'ADNR 2007). En outre les matières présentant un danger pour la santé, telles que les matières cancérigènes, mutagènes ou repro-toxiques (CMR) devront également être transportées dans des bateaux-citernes à double coque du type N, de même que les matières qui « flottent » sur l'eau ou qui « sombrent » au fond de l'eau (Floater et Sinker). Il en résulte que beaucoup de matières liquides dangereuses, dont l'essence et le gazole, transportées actuellement en type N à coque simple devront à l'avenir être transportées dans des bateaux-citernes à double coque.

Il va de soi que le passage de la flotte à coque simple vers une flotte à double coque demande un délai approprié qui tienne compte à la fois de l'objectif de protection de l'environnement ainsi que des possibilités techniques et économiques. De telles mesures transitoires ont été fixées en étroite liaison avec la profession. Un échelonnement a été établi en trois phases (2012, 2015 et 2018). Des mesures transitoires spéciales ont été prévues pour les bateaux à coque simple de moins de 1 000 t ainsi que pour les bateaux avitailleurs et les bateaux déshuileurs.

Entrée en vigueur de l'Accord ADN

La Commission Centrale a par ailleurs pris acte de l'entrée en vigueur de l'Accord ADN le 29 février 2008. Cet accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure a été mis au point par une Conférence internationale instituée le 29 février 2008 sous l'égide commune de la CEE-ONU et de la CCNR. Le Règlement annexé à l'Accord sera équivalent à l'ADNR de sorte que la CCNR envisage qu'à partir de 2011 l'ADNR pourra prendre la forme d'une référence au Règlement annexé à l'ADN. La gestion de l'Accord ADN et du Règlement annexé a été confiée à un Comité d'administration et à un Comité de sécurité. Les travaux de ces deux Comités auront lieu à Genève dans le cadre de la CEE-ONU. La CCNR assumera le secrétariat conjointement avec la CEE-ONU. Compte tenu de cette nouvelle organisation, la CCNR a décidé de supprimer son propre Groupe de travail des matières dangereuses.

Reconnaissance par la CCNR des certificats de conduite non rhénans

Les premières décisions de reconnaissance de certificats de conduite non rhénans prises sur le fondement du Protocole additionnel à l'Acte de Mannheim ont été adoptées par la CCNR lors de sa session de printemps et prendront effet au 1^{er} octobre 2008. Elles concernent les certificats de conduite de trois Etats membres de la CCNR ainsi que les certificats de conduite et le certificat d'aptitude à la conduite au radar de la Roumanie.

A partir du 1^{er} octobre 2008, les titulaires des certificats concernés seront autorisés à conduire sur le Rhin, sous réserve de remplir certaines conditions précisées ci-après.

- 1) Les titulaires des certificats de conduite allemands des catégories A et B (« Schifferpatent A/B») seront autorisés à conduire sur le Rhin s'ils remplissent les conditions complémentaires suivantes :
 - ils doivent présenter une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe A3 du Règlement des patentes du Rhin s'ils souhaitent naviguer sur le secteur compris entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40),
 - ils doivent présenter une attestation relative à leur aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin lorsqu'ils atteignent l'âge de cinquante (50) ans.

- 2) Les titulaires des certificats de conduite belges des catégories A et B (« certificat de conduite/vaarbewijs A/B ») seront autorisés à conduire sur le Rhin s'ils remplissent les conditions complémentaires suivantes :
 - ils doivent présenter une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe A3 du Règlement des patentes du Rhin s'ils souhaitent naviguer sur le secteur compris entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40),
 - ils doivent présenter une attestation relative à leur aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin lorsqu'ils atteignent l'âge de cinquante (50) ans,
 - ils doivent être âgés de 21 ans au moins.

- 3) Les titulaires des certificats de conduite néerlandais des catégories A et B (« Grootvaarbewijs A/B ») seront autorisés à conduire sur le Rhin s'ils remplissent les conditions complémentaires suivantes :
 - ils doivent présenter une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe A3 du Règlement des patentes du Rhin s'ils souhaitent naviguer sur le secteur compris entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40),
 - ils doivent présenter une attestation relative à leur aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin lorsqu'ils atteignent l'âge de cinquante (50) ans,
 - ils doivent être âgés de 21 ans au moins.

- 4) Les titulaires des certificats de conduite néerlandais des catégories I et II (« Grootvaarbewijs I/II ») seront autorisés à conduire sur le Rhin s'ils remplissent les conditions complémentaires suivantes :
- ils doivent présenter une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe A3 du Règlement des patentes du Rhin s'ils souhaitent naviguer sur le secteur compris entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40),
 - ils ne doivent pas être âgé de plus de cinquante (50) ans.
- 5) Les titulaires des certificats de conduite roumains des catégories A et B seront autorisés à conduire sur le Rhin s'ils remplissent les conditions complémentaires suivantes:
- ils doivent présenter une attestation de connaissances de secteur conforme au modèle figurant à l'annexe A3 du Règlement des patentes du Rhin s'ils souhaitent naviguer sur le secteur compris entre les écluses d'Iffezheim (p.k. 335,92) et le bac de Spijk (p.k. 857,40),
 - ils doivent présenter une attestation relative à leur aptitude physique et psychique conforme à l'annexe B3 du Règlement des patentes du Rhin lorsqu'ils atteignent l'âge de cinquante (50) ans,
 - ils doivent être âgés de 21 ans au moins.
- 6) Le certificat roumain d'aptitude à la conduite au radar sera valable sur le Rhin sans condition complémentaire.

Un arrangement administratif a par ailleurs été conclu entre la CCNR et le Ministère des transports roumains afin de poser le principe et prévoir des modalités de coopération. La reconnaissance mutuelle des certificats de conduite et des certificats d'aptitude à la conduite au radar doit en effet s'accompagner de mécanismes de coopération administrative entre les autorités rhénanes et les autorités roumaines, pour notamment garantir l'équivalence dans le temps des certificats concernés, développer des pratiques communes et mettre en place des systèmes fiables d'échange d'information. L'arrangement prévoit à cet effet l'organisation de réunions communes et met en place des mécanismes de transmission d'information entre les différentes autorités compétentes.

Grâce aux mesures de reconnaissance susmentionnées, les conditions d'exercices des personnes concernées seront facilitées ce qui contribue ainsi au développement d'un grand marché européen de la navigation intérieure.

**La CCNR suspend temporairement l'obligation de communiquer
les annonces par voie électronique en navigation rhénane**

En raison de problèmes pratiques constatés en liaison avec la mise en oeuvre des annonces électroniques, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) a décidé de suspendre l'obligation d'utiliser les annonces électroniques jusqu'à ce que tous les problèmes techniques soient résolus, que les mesures nécessaires aient été prises à terre et à bord des bateaux concernés et que les systèmes aient fait l'objet d'essais suffisants dans les Etats riverains du Rhin. Par conséquent, les bateaux transportant plus de 20 conteneurs ou transportant des conteneurs de matières dangereuses ne seront pas tenus de communiquer par voie électronique leurs annonces aux centrales de secteur ou postes de trafic à partir du 1^{er} avril 2008 comme prévu initialement mais à partir d'une date ultérieure qui sera communiquée par la CCNR.

Cette suspension ne concerne pas les obligations d'annonces déjà en vigueur sur le Rhin qui sont prévues par le Règlement de police pour la navigation du Rhin. Compte tenu des problèmes survenus, la CCNR a chargé son Comité du règlement de police de vérifier s'il y a lieu d'en tirer des conséquences dans la perspective de la mise en oeuvre d'autres applications SIF à l'avenir.

La flotte des bateaux conteneurs qui sont soumis à l'obligation d'annonce depuis le 1^{er} avril 2008 n'est pas encore équipée du logiciel conforme au standard pour les annonces électroniques en navigation intérieure, édition 1.2, lequel doit être utilisé pour les annonces électroniques conformément au Règlement de police pour la navigation du Rhin.

Le logiciel concerné (BICS, version 3.07) fait actuellement l'objet d'essais sur le plan international, à la fois à bord de bateaux et dans les systèmes des administrations des voies navigables chargées de réceptionner les annonces. La fabrication puis la distribution du logiciel BICS version 3.07 à l'intégralité de la flotte de bateaux conteneurs n'interviendront qu'une fois que les essais auront démontré le bon fonctionnement du logiciel.

Les annonces électroniques doivent être communiquées avec ERINOT 1.2, la nouvelle version du message de notification prévu par le Standard pour les annonces électroniques en navigation intérieure. Ce message fait partie du BICS version 3.07. La mise en service de la nouvelle version du BICS et le passage à ERINOT 1.2 nécessitent plus de temps que prévu initialement et exigent une coopération étroite de toutes les autorités concernées, à la fois nationales et étrangères, ainsi que des entreprises chargées du développement des logiciels et des entreprises de la navigation intérieure.

La CCNR déplore le fait que la nouvelle version du BICS n'ait pas pu être mise à la disposition des bateaux conteneurs soumis à l'obligation d'annonce dès le 1^{er} avril. Au cours des prochaines semaines seront prises toutes les mesures requises pour assurer la mise à disposition à bord des bateaux concernés de la nouvelle version du BICS et, si nécessaire, du logiciel de gestion des chargements ainsi que pour achever les tâches visant à supprimer les erreurs constatées, distribuer les versions nécessaires des logiciels et tester le système. La CCNR a décidé de suspendre l'obligation d'utiliser les annonces électroniques au sens de l'article 12.01, chiffre 3, du Règlement de police pour la navigation du Rhin jusqu'à l'achèvement de ces travaux.

La CCNR souligne que l'obligation d'annonce en vigueur avant le 1^{er} avril 2008 conformément au Règlement de police pour la navigation du Rhin n'est pas concernée par cette suspension. Si la communication des annonces par voie électronique s'avère impossible, les bateaux déjà soumis à l'obligation d'annonce avant la date susmentionnée devront communiquer leurs annonces par téléphone, par radiocommunication ou par télécopie comme dans le passé.

Nouvelle amélioration des conditions de navigation sur le Rhin

Les conditions de navigation sur le Rhin connaissent une nouvelle amélioration ! La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin a pris acte avec satisfaction de cette information communiquée de ses Etats membres, l'Allemagne et les Pays-Bas, au cours de sa session de printemps. Les mesures appliquées par ces Etats garantissent la sécurité et le bon ordre de la navigation en dépit de l'augmentation constante du trafic sur la plus importante voie navigable d'Europe.

Les principales mesures concernent l'alimentation en débit solide et la stabilisation du lit du fleuve. Outre leur utilité pour la navigation, ces mesures ont également une incidence favorable sur l'écologie du bassin du Rhin en évitant l'abaissement du lit et l'abaissement du niveau de la nappe phréatique qui en résulterait. La profession de la navigation sera certainement satisfaite des mesures prises sur le Rhin néerlandais, lesquelles portent sur la rénovation de barrages et d'écluses et sur l'extension de l'offre concernant les points de dépose d'automobiles et les aires de stationnement. Toutes les mesures sont mises en œuvre à la condition de n'impliquer aucune conséquence négative sur l'environnement mais, au contraire, d'améliorer à chaque fois que possible les conditions environnementales par l'exploitation de situations dites de "gagnant-gagnant".
