

**COMMISSION
CENTRALE
POUR LA
NAVIGATION
DU RHIN**



SESSION D'AUTOMNE 2007

RESOLUTIONS ADOPTEES

(2007 - II)

Strasbourg, le 5 et 6 décembre 2007

SESSION D'AUTOMNE 2007

RESOLUTIONS ADOPTEES

(2007-II)

Strasbourg, le 6 décembre 2007

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 plénière - Composition de la Commission Centrale - adoption de l'ordre du jour	1
--	---

II. Questions générales et juridiques

Protocole 2 : Mise en œuvre de la déclaration de Bâle	1
Protocole 3 : Réalisation des objectifs de la présidence 2006-2007 de la CCNR	1
Protocole 4 : Exécution des programmes de travail	8
Protocole 5 : Orientations de la présidence allemande de la Commission Centrale pour la période 2008-2009	8
Protocole 6 : Programme de travail des Comités	12
Protocole 7 : Présidence et vice-présidence des Comités pour la période 2008-2009	33
Protocole 8 : Lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR	34
Protocole 9 : Relation avec la Commission européenne	34
Protocole 10 : Relation avec les commissions fluviales	34
Protocole 11 : Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI)	34
Protocole 12 : Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR	34
Protocole 13 : Etude de cas présentés par la délégation néerlandaise et le cabinet UJG	34

III. Questions économiques

Protocole 14 : Situation économique de la navigation rhénane	34
--	----

IV. Questions concernant l'environnement et l'élimination des déchets

Protocole 15 : Rôle de la CCNR dans la mise en œuvre des actions prévues par la deuxième Déclaration commune	46
Protocole 16 : Imputation de la TVA dans le cadre du système de financement : mise en oeuvre coordonnée	47

V. Questions relatives aux patentes de batelier et aux équipages

Protocole 17 : Amendement au Règlement relatif au personnel de sécurité en navigation à passagers par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.04 47

VI. Questions relatives aux règles de circulation

Protocole 18 : Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin (Articles 1.07 et 9.10) 47

Protocole 19: Amendements au Règlement de police par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 (Articles 1.02, 1.09, 1.10, 6.28, 6.32 et 14.02) 48

Protocole 20 : Introduction de l'obligation d'annonce par voie électronique en navigation rhénane (2007-I-14) 50

Protocole 21 : Reconnaissance sur le Rhin de certificats non rhénans
Amendement au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin et au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin (2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11) 53

Protocole 22 : Réorganisation des règlements de la Commission Centrale et adaptation aux directives européennes relatives à la compatibilité électromagnétique ainsi qu'à d'autres normes européennes correspondantes
Amendements au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin et au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin 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 57

Protocole 23 : Fanaux de signalisation en navigation intérieure 57

Protocole 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 58

VII. Questions relatives aux prescriptions techniques des bateaux

Protocole 25 : Amendements au Règlement de Visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (Articles 14.13, 24.02, 24.06) 67

Protocole 26 : Amendement au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin (Article 8bis.02) (2003-II-27, 2006-I-23) 68

Protocole 27: Amendement au Règlement de Visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (§§ 8.05, 24.02, 24.06) 69

	Pages
Protocole 28 : Amendements au Règlement de Visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (Article 10.01, annexe B).....	73
VIII. Transport de marchandises dangereuses	
Protocole 29 : Questions Transport de marchandises dangereuses sur le Rhin	74
IX. Questions techniques relatives au Rhin en tant que voie navigable	
Protocole 30 : Mesures d'aménagement sur le Rhin pour améliorer les conditions de navigation (2003-I-28 et 2006-I-26).....	75
X. Relevés d'actes de mise en vigueur par les Etats membres et de décisions des comités et groupes de travail	
Protocole 31 : Relevés d'actes de mise en vigueur par les Etats membres et de décisions des comités et groupes de travail	78
XI. Questions administratives	
Protocole 32 : Approbation des comptes de l'exercice 2006 de la Commission Centrale	78
Protocole 33 : Approbation des comptes de l'exercice 2006 du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans	78
XII. Questions diverses	
Protocole 34 : Archives de la Commission Centrale	79
Protocole 35 : Interruption de la manœuvre des écluses du Grand Canal d'Alsace et du Rhin canalisé et, aux Pays-Bas sur le Neder-Rijn et le Lek les nuits de Noël et du Nouvel An	79
Protocole 36 : Interruption de la manœuvre des écluses aux Pays-Bas sur le Neder-Rijn et le Lek les fins de semaine.....	79
Protocole 37 : Célébration de l'Acte de Mannheim par la ville de Mannheim.....	80
Protocole 38 : Communiqué à la presse	80
Protocole 39 : Date de la prochaine session	80



CC/R (07) 2 - Final
6 décembre 2007

fr/de/nl

RESOLUTIONS ADOPTEES LORS DE LA SESSION D'AUTOMNE 2007

PROTOCOLE 1

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 2

Mise en œuvre de la Déclaration de Bâle

Pas de résolution.

PROTOCOLE 3

Réalisation des objectifs de la présidence 2006-2007 de la CCNR

Résolution

La Commission Centrale,

prend acte du rapport de son Président sur la mise en oeuvre des orientations qu'il a proposées pour la période 2006-2007,

remercie M. SEGER pour l'engagement et le dynamisme avec lesquels lui et son équipe ont mené la présidence suisse.

Annexe

Rapport relatif à la réalisation des objectifs pour les années

2006 – 2007

**Sous la
Présidence suisse
de la CCNR**

Par la résolution 2006-I-3 du 31 mai 2006, la CCNR a pris acte des objectifs de la Présidence suisse. La Suisse présente ci-après son rapport relatif à la réalisation de ces objectifs. Elle saisit cette occasion pour adresser ses remerciements aux autres délégations ainsi qu'au secrétariat général pour leur contribution efficace et leur excellente coopération au cours des deux années écoulées.

Partie I : Objectifs stratégiques

Objectif n° 1 : la CCNR conserve en sa qualité d'organisation autonome un rôle actif en liaison avec la navigation intérieure européenne

Mesures :

- **Mesures juridiques et institutionnelles**

La CCNR recentre et dynamise ses structures afin de souligner son profil d'organisation active, efficace et innovante. A cet effet, elle doit être une institution qui assimile les évolutions et s'y adapte continuellement. Il existe une corrélation et une complémentarité entre les thèmes à traiter au sein de la CCNR. Dans les domaines juridiques et institutionnels, l'essentiel des mesures se concentre sur les points suivants :

- examen des structures internes de la CCNR en vue d'un recentrage et d'une orientation plus stratégique.
- analyse des règlements de la CCNR dans le but, de préserver les standards de sécurité élevés et le caractère respectueux de l'environnement de la navigation intérieure au moyen de règlements plus clairs, plus simples et si possible peu nombreux. Les initiatives, notamment des acteurs économiques, sont favorisées.

<i>Partiellement réalisé :</i> les réunions, notamment celles du comité PRE et de l'assemblée plénière ont été recentrées. Le Comité PRE influe sur les programmes de travail des comités et fixe des priorités. L'amélioration de la méthodologie pour la préparation des programmes de travail a permis de rendre plus efficace l'établissement des programmes de travail pour les années 2008 - 2009. Un nouveau cycle a été établi, dans lequel les objectifs de la nouvelle présidence coïncident avec les programmes de travail. Une liaison logique est établie entre les nouveaux objectifs et l'évaluation des objectifs et mesures de la présidence qui s'achève. La simplification des règlements est en cours, mais n'est pas encore achevée. Les problèmes et objectifs sont identifiés. Différentes mesures ont été décidées. Des lignes directrices ont été fixées pour les règlements de la CCNR. Il est prévu de poursuivre ces travaux.
--

- **Conférences des ministres à Bâle et Bucarest**

La déclaration des ministres du 16 mai 2006 souligne la légitimité politique de l'Acte de Mannheim ainsi que d'une CCNR moderne, efficace et ouverte à la coopération.

Au terme de la présidence, les objectifs définis par la déclaration des ministres sont intégralement atteints ou en voie de l'être.

La conférence de Bucarest de septembre 2006 offre une plate-forme supplémentaire pour réaffirmer cette légitimité en tant que base pour l'avenir.

<i>Globalement réalisé :</i> la conférence ministérielle de Bâle a renforcé la CCNR sur le plan politique. La coopération avec les principaux acteurs de la navigation intérieure européenne a été améliorée. Grâce au soutien politique dont a bénéficié la CCNR, les rapports avec la Commission européenne ont évolué d'une discussion institutionnelle à une discussion factuelle et pragmatique. Dans le cadre de l'amélioration des standards environnementaux, la CCNR a donné des impulsions significatives en vue de la réduction de la teneur en soufre du gazole et de la consommation de carburant et a enrichi le débat international par des tables rondes. Le processus de vérification et de simplification des règlements est en cours. Les questions connexes s'étant toutefois avérées plus complexes que prévu initialement, ce processus n'est pas encore achevé. La volonté a néanmoins été exprimée d'établir à l'avenir des réglementations plus simples, de renoncer si possible aux prescriptions transitoires et de ralentir la cadence des amendements aux réglementations.
--

La CCNR a été représentée par sa Présidence et par son Secrétaire général à la conférence de Bucarest. La Présidence a présenté une déclaration commune au nom des cinq Etats membres de la CCNR. La déclaration ministérielle adoptée le 14 septembre 2006 a conforté l'importance des commissions fluviales pour la navigation intérieure européenne.

- **Orientation plus thématique et stratégique des sessions plénières**

Parallèlement aux points habituellement examinés, une session plénière par an est consacrée à des questions stratégiques ou prospectives (avenir de la navigation intérieure, rôle de la CCNR etc.), l'autre session plénière est complétée par un thème central proposé par la présidence.

Réalisé : les questions stratégiques, notamment la mise en œuvre de la Déclaration de Bâle, ont régulièrement figuré à l'ordre du jour des sessions plénières. Des points importants tels que la prévention du terrorisme en navigation intérieure et l'importance de la navigation à passagers ont également bénéficié d'une plus grande attention.

- **Information et sensibilisation des parlements des Etats membres de la CCNR**

Une rencontre avec les commissions compétentes des parlements des cinq Etats membres de la CCNR dans le domaine de la navigation vise à mieux informer les parlementaires sur les questions relatives à la navigation intérieure internationale et sur le rôle de la CCNR afin de susciter leur intérêt pour ces aspects.

Non réalisé : pour des raisons de calendrier, il n'a pas été possible d'organiser une telle rencontre durant la présidence suisse.

- **Analyse critique de la densité réglementaire**

D'ici fin 2007 et sur la base d'une analyse de la pertinence et de la nécessité des réglementations existantes et futures, la CCNR rend une décision sur les réglementations qu'il convient de simplifier ou d'abroger tout en préservant les standards élevés de la navigation intérieure en matière de sécurité et de respect de l'environnement.

Partiellement réalisé : voir ci avant (Mise en œuvre de la Déclaration de Bâle)

- **Intensification du dialogue avec la profession de la navigation et du secteur portuaire**

La CCNR renforce le dialogue avec l'industrie afin de rechercher des solutions d'avenir aux questions la concernant.

Le congrès économique organisé à Bâle en 2007 offre à d'importants acteurs de la navigation intérieure une plate forme pour l'examen de questions non seulement techniques mais également de politique économique. Ce congrès économique souligne aussi la coopération avec l'UE.

Globalement réalisé : le dialogue avec la profession de la navigation et le secteur portuaire a été renforcé. Les tables rondes sur le thème des bateaux à double coque en navigation citerne ou des émissions de gaz d'échappement des moteurs de bateaux ainsi que la discussion consacrée à la situation de la navigation à passagers ont bénéficié d'un écho significatif et ont tracé la voie pour la solution des problèmes. Les réunions de la Conférence consultative ont gagné en pertinence et en importance. Le congrès économique prévu a toutefois dû être annulé pour des raisons d'organisation et de calendrier.

Objectif n° 2 : la CCNR renforce sa coopération avec les acteurs déterminants de la navigation intérieure européenne (Union européenne, Commissions fluviales européennes)

Mesures :

- **Contribution substantielle de la CCNR à la promotion de la navigation intérieure européenne.**

La CCNR, en s'appuyant sur ses connaissances techniques et son expérience, apporte conjointement avec l'UE, la Commission du Danube, les autres Commissions fluviales et tous les acteurs déterminants une contribution substantielle pour réaliser l'objectif d'un renforcement durable de la navigation intérieure européenne. Dans l'esprit des "Findings" du sommet de la navigation intérieure organisé le 15 février à Vienne, elle participe activement à la mise en œuvre de l'initiative "Naiades".

Globalement réalisé : la CCNR a contribué de manière significative à l'harmonisation à l'échelle européenne du cadre juridique, administratif et technique de la navigation intérieure dans les domaines suivants :

- Par sa participation active à la préparation des annexes à la directive établissant les prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure. La contribution de la CCNR a été déterminante pour l'adoption de cette directive.

- Par la participation active à la préparation de l'entrée en vigueur de l'accord ADN.

- Par l'élaboration d'un protocole additionnel à la Convention CLNI qui contribue à la préparation de la discussion relative à la responsabilité en navigation intérieure.

Sur les questions des bateaux à double coque et des carburants à faible teneur en soufre, la CCNR a contribué à la fixation d'objectifs concrets.

Bien que les commissions fluviales n'aient pas été mentionnées dans les documents de la Commission européenne relatifs à l'initiative "Naiades", l'UE a reconnu depuis le sommet de la navigation intérieure tenu à Vienne en février 2006 l'importance de la CCNR et des autres commissions fluviales pour la mise en œuvre de l'initiative "Naiades". En l'absence de progrès notables dans la mise en œuvre de cette initiative de l'UE, la CCNR n'a pas encore été en mesure d'apporter une contribution réelle sur la base de son expérience et de ses connaissances techniques.

- **Renforcement de la coopération institutionnalisée avec l'UE**

Sur la base de l'accord de coopération du 3 mars 2003 (Memorandum of Understanding), le Secrétariat de la CCNR prépare conjointement avec la Commission européenne des propositions de domaines d'action pour une coopération renforcée et soumet celles-ci à l'assemblée plénière de la CCNR. S'appuyant sur ces propositions, la CCNR vérifie s'il y a lieu de définir une nouvelle base pour l'accord de coopération du 3 mars 2003.

Partiellement réalisé : la coopération avec la Commission européenne s'est globalement améliorée sur le plan factuel et pragmatique. Au cours de la présidence suisse s'est tenue une réunion constructive entre le Président de la CCNR et le Commissaire européen chargé du transport. Toutefois, la Commission européenne ne semble accorder qu'une faible importance juridique et concrète à l'accord de coopération du 3 mars 2003 en tant que base pour une coopération réciproque. Cet accord n'a pu tenir lieu de base pour un MoU.

- **Echange d'informations et de documents**

L'échange d'informations et de documents est intensifié. La Commission européenne est invitée à examiner les bases juridiques nécessaires pour améliorer la coopération par le biais de l'échange d'informations. Une information et une participation de la Suisse font également partie des objectifs.

Partiellement réalisé : la Commission européenne a déclaré être prête à inviter le Secrétariat de la CCNR à participer en qualité d'expert aux travaux des différents organes intervenant dans le domaine de la navigation intérieure et à mettre à sa disposition les documents correspondants. Cette déclaration est restée sans suite à ce jour.

- **Observation du marché**

L'observation du marché est poursuivie en tant que projet commun de la CCNR et de la Commission européenne.

La CCNR et la Commission européenne s'accordent afin de promouvoir le marché, notamment sur la base d'un programme d'action commun. Ce programme d'action précisera les compétences pour les différentes tâches.

Partiellement réalisé : il est prévu de poursuivre l'observation du marché dans les conditions actuelles sur la base d'un nouvel accord de financement à partir de 2008.

Objectif N° 3: la navigation intérieure est soutenue de manière ciblée en tant que mode de transport sûr et respectueux de l'environnement ; les émissions polluantes ainsi que la consommation de carburant des bateaux de la navigation intérieure sont réduites durablement

Mesures :

- **Poursuite des travaux de mise en œuvre de la Convention relative à l'élimination des déchets**

La CCNR veille à préserver et si possible renforcer le standard environnemental de la navigation intérieure. Elle s'attache notamment à faire aboutir rapidement la mise en œuvre de la Convention internationale relative à l'élimination des déchets.

Globalement réalisé : la préservation voire le renforcement des standards environnementaux ont constitué une priorité permanente de la CCNR. L'entrée en vigueur de la Convention internationale relative à l'élimination des déchets est imminente. Les travaux préparatoires pour la mise en œuvre de la Convention se sont intensifiés. Il sera important, à cet égard, d'assurer une répartition équilibrée des droits et obligations des parties concernées.

- **Renforcement de la coopération avec les autres commissions fluviales et de protection européennes, notamment avec la CIPR**

La coopération avec les commissions pour la protection du Rhin et du Danube est renforcée. Sur la base de la table ronde conjointe de la CCNR et de la CIPR organisée le 11 avril 2006 sont définis conjointement des domaines d'activité se prêtant à une intensification de la coopération ainsi que les rôles des organisations.

Les présidents de ces quatre commissions définissent les modalités d'une plate forme commune à l'occasion d'une rencontre dans un cadre restreint.

Globalement réalisé : la coopération entre la CCNR et la CIPR a été renforcée. La table ronde commune de la CCNR et de la CIPR "Qualité des eaux et navigation" s'est tenue le 11 avril 2006 à Bonn. En marge de la conférence ministérielle de Bucarest s'est tenue pour la première fois une réunion commune des commissions fluviales et de protection du Rhin et du Danube qui a permis d'établir les bases pour un renforcement supplémentaire de la coopération. La CCNR a été représentée par son Secrétaire général à la conférence ministérielle du Rhin tenue le 18 octobre 2007. Il conviendrait toutefois d'améliorer encore la coopération de la CIPR et de la CCNR sur le plan opérationnel.

- **Réduction des émissions polluantes et de la consommation de carburant**

Dans le souci d'améliorer la protection de l'environnement, il convient de réaliser de nouveaux progrès notables dans les domaines de la réduction des émissions de gaz d'échappement et de particules, de la teneur en soufre du gazole et de la consommation de carburant des bateaux de navigation intérieure. Toutes les options sont exploitées à cet effet, y compris les initiatives émanant de la profession de la navigation et du secteur portuaire, les systèmes d'incitation positive et les mesures de formation et d'information. La flotte existante est prise en compte afin que soient atteints dès que possible les objectifs fixés pour la réduction des émissions.

Globalement réalisé : par ses contributions sur le thème de la réduction des émissions polluantes des moteurs et ses communications correspondantes à l'attention de l'UE, la CCNR a apporté une contribution significative en vue d'une réduction des émissions et de la teneur en soufre du gazole. Toutefois, l'abaissement concret de la teneur en soufre n'est pas encore intervenu. Idéalement, un tel abaissement devrait intervenir à l'échelle paneuropéenne.

- **La CCNR précise son rôle dans le domaine de la réglementation des matières dangereuses**

Les travaux de la CCNR concernant la réglementation des matières dangereuses sont étroitement liés à ceux d'autres institutions. Les organes compétents de la CCNR maintiennent néanmoins leur participation active à ces travaux. L'objectif est de préserver le standard élevé de sécurité. La CCNR prend les mesures appropriées pour assurer la reconnaissance réciproque des certificats en tenant compte des autres réglementations.

Réalisé : la CCNR a pris la décision de principe de changer de système, passant de l'ADNR à l'ADN. Le standard de sécurité élevé qui est en vigueur sur le Rhin pour le transport de matières dangereuses doit être préservé et la CCNR continuera d'assumer aussi dans ce domaine sa responsabilité pour la sécurité.

PROTOCOLE 4

Exécution des programmes de travail

Pas de résolution.

PROTOCOLE 5

Orientations de la présidence allemande de la Commission Centrale pour la période 2008-2009

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 2008-2009,

rappelle que ce document complète les programmes de travail de ses comités (Protocole 2007-II-6).

Annexe

**Principaux éléments de la présidence allemande 2008/2009
de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin**

I. Réflexions générales

1. Par la Déclaration de Bâle du 16.05.2006, les Etats membres de la CCNR ont exprimé leur position concernant
 - l'importance de la navigation rhénane en tant que mode de transport porteur pour l'avenir, rentable, sûr et respectueux de l'environnement,
 - les principes de la Convention révisée pour la navigation du Rhin, et ont souligné à cette occasion le rôle déterminant de la CCNR.

2. La déclaration de Bâle appelle la CCNR et ses Etats membres à
 - contribuer au développement approprié des voies de navigation intérieure européennes,
 - contribuer notablement, avec les principales parties concernées, à l'aboutissement de l'objectif commun d'un renforcement durable de la navigation intérieure européenne défini dans le programme NAIADES,
 - intensifier les efforts en faveur d'une navigation intérieure rhénane et européenne durable et respectueuse de l'environnement,
 - contribuer activement à la simplification et à l'évolution du cadre juridique de la navigation rhénane.

3. La Déclaration de Bâle définit aussi les principales orientations à long terme pour les travaux de la CCNR. Il appartient ainsi à la CCNR, en tenant compte notamment de l'évolution accélérée du contexte général, d'oeuvrer de manière pragmatique afin d'établir en particulier les conditions juridiques et administratives nécessaires au développement durable de la navigation rhénane et d'assurer davantage encore le soutien et le renforcement de ce moyen de transport rentable, performant et respectueux de l'environnement.

Parallèlement, la Déclaration de Bâle définit un cadre pour la nécessaire évolution permanente des orientations stratégiques de la CCNR.

4. La CCNR revêt une importance particulière en raison de sa fonction de stimulateur et de centre de compétence pour la navigation intérieure européenne. Ses réglementations et décisions ont une portée au-delà de la navigation rhénane ; elles fixent les lignes directrices et orientations pour l'intégralité de la navigation intérieure européenne.

La CCNR devra assumer aussi dans le cadre de ses activités futures sa responsabilité particulière pour la navigation intérieure européenne. La présidence allemande souhaite

- consolider et développer de manière équilibrée le rôle historique de la CCNR en tant que pilier de la navigation intérieure européenne,
- contribuer à la prise d'initiatives déterminantes par la CCNR dans le domaine de la politique européenne de la navigation intérieure et à sa participation active à leur mise en œuvre.

II. Principales tâches et mesures 2008 - 2009

1. Protection du climat et évolution climatique

L'évolution climatique aura une incidence sur le régime hydrologique et donc aussi sur le Rhin en tant que milieu naturel et voie navigable. La CCNR devra par conséquent examiner les conclusions relatives aux conséquences de l'évolution climatique sur le Rhin en tant que voie navigable ainsi que sur la navigation rhénane et initier des réflexions sur la manière d'y faire face, notamment sur le plan technique et économique.

La CCNR constitue le lien entre les réflexions nationales relatives à manière de gérer l'évolution climatique.

Un congrès de la CCNR prévu en 2009 offrira une plate-forme appropriée pour la présentation et l'examen des enseignements et conclusions de la CCNR sur ce thème important pour la navigation rhénane et intérieure en tenant compte des aspects scientifiques, économiques et politiques.

2. Protection de l'environnement

De manière générale, la navigation intérieure est reconnue pour être le mode de transport le plus respectueux de l'environnement et le plus sûr. Il conviendra toutefois de réduire encore

- les émissions polluantes, notamment les émissions de soufre, d'oxyde d'azote et de particules,
- la consommation de carburant

des bateaux de la navigation intérieure, afin de préserver cette avance par rapport à d'autres modes de transport. Il appartiendra par conséquent à la CCNR

- de contribuer à l'évolution des prescriptions correspondantes en coopération avec la profession de la navigation et les fabricants de systèmes de propulsion destinés aux bateaux,
- de donner des impulsions pour le développement et la mise en oeuvre
 - de technologies modernes pour l'assainissement des gaz d'échappement,
 - de systèmes de propulsion plus efficaces,
 - de carburant moins polluants et donc plus respectueux de l'environnement, y compris d'origine biogène et régénérative.

Afin d'atteindre les objectifs susmentionnés à la fois en navigation rhénane et à l'échelle européenne, la CCNR contribuera activement aux travaux concernant notamment les directives de l'UE relatives aux carburants et aux gaz d'échappement. A cet égard, elle accordera une importance particulière

- à l'introduction de carburants exempts de soufre d'ici 2012 (comparables aux carburants généralement utilisés pour le transport routier)
- à l'abaissement des valeurs limites pour les émissions à un niveau comparable à celui du transport routier d'ici 2016.

3. Evolution des prescriptions applicables à la navigation rhénane

a) La CCNR procède actuellement à un inventaire critique de ses règlements dans le but d'une simplification et d'une modernisation. Compte tenu notamment de sa fonction stimulatrice pour l'intégralité de la navigation intérieure européenne, la CCNR devra

- poursuivre ce projet durant la présidence allemande,
- accorder une priorité permanente à l'établissement de réglementations claires et simples tout en préservant les standards relatifs à la sécurité et à l'environnement.

A l'avenir, l'adaptation des règlements de la CCNR devra s'accompagner d'une vérification permanente et, si nécessaire, d'une optimisation de ses structures opérationnelles et organisationnelles. Parallèlement, la CCNR devra rendre aussi transparents que possible les processus de discussion et de décision en tenant compte de l'importance qu'ils revêtent aussi au-delà de la navigation rhénane.

b) La CCNR poursuivra également ses efforts visant à assurer la mise en oeuvre de la Convention relative à l'élimination des déchets.

4. Coopération internationale

- a) Les efforts de la CCNR visant à établir une coopération pragmatique avec l'UE devront être poursuivis et intensifiés sur la base de l'accord de coopération existant et les entretiens nécessaires à cet effet devront être menés aussi sur le plan politique avec la direction de la Commission. Le "Joint Working Group" ou le "Groupe d'experts Emissions de gaz d'échappement en navigation rhénane" constituent un exemple dans la perspective d'un renforcement durable des relations entre la CCNR et l'UE.
- b) Il conviendra de renforcer la coopération avec les autres commissions fluviales et notamment avec la Commission du Danube. Les thèmes pour une telle coopération pourraient être, par exemple,
- la reconnaissance réciproque de livrets de service, de certificats de conducteurs etc.
 - l'introduction de standards techniques communs, par exemple pour l'élimination des eaux usées provenant de la navigation à passagers.
- Il conviendrait d'envisager une réunion commune de la CCNR et de la Commission du Danube au terme de la révision de la Convention de Belgrade. Il conviendrait en outre de renforcer l'association des Etats observateurs aux travaux de la CCNR.
- c) La CCNR et la CIPR ont établi au cours des dernières années une base pour leur coopération dans les domaines de la protection de l'environnement et des eaux. Cette coopération constitue un moyen prometteur pour le développement d'une compréhension mutuelle entre protection des eaux et navigation et pour l'aboutissement de solutions communes. La CCNR est également appelée à renforcer sa coopération avec la CIPR par des événements et projets communs dans le contexte du "dialogue structuré sur les questions environnementales" exigé par le programme NAIADES.
- d) La CCNR devra mener des réflexions sur la nécessité et la possibilité de développer encore les flux d'informations à l'échelle internationale. Les thèmes à retenir à cet effet pourraient être, par exemple,
- l'observation du marché
 - l'établissement d'une banque de données sur la base du projet allemand "SUDaBa".
- e) La CCNR devra intervenir de manière constructive dans la discussion relative au cadre institutionnel de la navigation intérieure européenne avec des positions claires et uniformes.

5. Relations publiques

- a) Une meilleure communication permettra à la CCNR de renforcer davantage encore son image d'une organisation active, efficace et novatrice après de l'opinion et des milieux spécialisés. Un concept de communication élaboré le cas échéant avec un soutien professionnel pourrait tenir lieu de base à cet effet.
- b) Une meilleure information des parlements des Etats membres de la CCNR et du Parlement européen sur
- les intérêts de la navigation intérieure,
 - le rôle et l'importance de la CCNR,
- constitue un objectif. A cet effet, la CCNR invitera les parlementaires familiarisés avec les questions relatives à la navigation intérieure à participer à une réunion d'information et / ou au congrès évoqué au point II 1.

PROTOCOLE 6

Programmes de travail des Comités

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 2008-2009 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	Début	Fin	Priorité
1	Suivi des travaux liés à la révision de la CLNI		2007	2009	I
2	Application directe des décisions de la CCNR		2007	2008	I
3	Mise au point du document d'un batelier		2006	2009	I
4	Sanctions sur la base du droit national en cas d'infraction à la réglementation de la navigation rhénane		2008	2009	I
5	Certificat d'appartenance à la navigation du Rhin – Actualisation du Règlement 1984-I-3		2008	2009	II
6	Application du droit national parallèlement au droit de la CCNR		2008	2009	II

II – Comité économique

MISSIONS PRINCIPALES du COMITE ECO :

1. Echange de vues sur la politique des transports en Europe au regard de la navigation intérieure et du développement de la navigation rhénane ;
2. Incidence du changement climatique sur le Rhin;
3. Promotion de la navigation rhénane ;
4. Mise en place d'une observation du marché de la navigation intérieure et rhénane et caractérisation d'instruments de mesure.

n°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Priorité
1.	Echange de vues sur la politique des transports en Europe					
1.1		Plan d'action NAIADES	I-08	II-09		I
1.2		Internalisation des coûts externes et imputation des coûts d'infrastructure à la navigation intérieure ; -suivi du dossier et examen des possibles conséquences économiques d'éventuelles initiatives de l'UE	I-08	II-09	- une communication de la CE a été annoncée pour début 2008 - avis éventuel de la commission sur le projet	II
1.3		unités de chargement pour les transports intracontinentaux -suivi du dossier et examen des possibles conséquences économiques d'éventuelles initiatives de l'UE	I-08	II-09	De concert avec la profession fluviale ; Accompagnement du processus d'évolution et représentation des intérêts de la navigation rhénane et intérieure	II
2	Incidence du changement climatique sur le Rhin					
2.1		Examen et appréciation des connaissances actuelles	I-08	II-09		I
2.2		Examen des conséquences économiques	I-08	II-09		I
2.3		Examen de possibles stratégies économiques face au changement climatique	I-08	II-09		I
2.4		Préparation de la teneur du congrès 2009 de la CCNR	I-08	II-09	Appui organisationnel pour la préparation et la tenue du congrès 2009 de la CCNR	I

n°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Priorité
3	Promotion de la navigation rhénane					
3.1		Conversion de la flotte citerne : - Examen et accompagnement du processus de conversion à la double coque des bateaux citernes à simple coque	11-09	11-09	Suivi économique relatif aux échéances prévues par l'ADNR (double coque)	II
3.2		Bateaux et navigation du futur : -définition d'un cahier des charges pour une mise à jour ponctuelle	I-08	I-08	Une attention particulière devrait être accordée à l'incidence sur l'emploi	I
3.3		Examen de l'appareil réglementaire au vu d'éventuelles entraves au fonctionnement du marché	I-08	11-08		II
3.4		Evaluation du marché de l'emploi : -analyse de l'impact sur l'offre	I-08	I-08	2 tables rondes	I
3.5		Organisation de tables rondes et d'autres réunions de la CCNR sur les questions d'actualité	I-08	11-09	Thèmes (suggestions à préciser en 2008) : - évolution du transport des conteneurs sur la bande rhénane ; - organisation des coûts de transports fluviaux et situation concurrentielle par rapport aux autres modes ; - analyse des enjeux du transport fluvial et des entraves à son développement par rapport à la route	I

n°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Priorité
4	Mise en place d'une observation du marché de la navigation intérieure et rhénane et caractérisation d'instruments de mesure					
4.1		Observation du marché : -rapports réguliers sur les tendances structurelles ; -note de conjoncture du transport fluvial et relatifs au marché rhénan et européen	I-08	II-09	Projet en partenariat avec la CE et les organisations professionnelles UENF/OEB	I
4.2		Caractérisation d'instruments de mesure en vue : - du recensement de la flotte intérieure ; -du cadrage de la connaissance du marché de l'emploi ; - de la typologie et du recensement de statistiques sur les accidents	I-08	II-09	en liaison avec le projet PLATINA	I

III - Comité de l'élimination des déchets et des questions liées à l'environnement

MISSIONS PRINCIPALES du COMITE ED :

1. En coordination avec le Comité exécutif (EXCOM) et en attendant l'installation de la CPC : suivi des questions liées aux Parties B et C de la Convention déchets 1996 (déchets liés à la cargaison et autres déchets) ; par ailleurs, les travaux préparatoires relatifs à la partie A sont sous la responsabilité du Comité EXCOM.
2. Examen des questions relatives à la protection de l'environnement en navigation intérieure pour autant que celles-ci ne relèvent pas de la compétence d'un autre comité de la Commission Centrale.

n°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquences pour le Règlement	Priorité
1	Convention sur l'élimination des déchets	Evaluation des mécanismes de mise en oeuvre des parties B et C					
1.1		Evaluation des pratiques courantes relatives à la restitution du bâtiment ; besoin de capacité de réception de déchets liés à la cargaison: -cale sèche -cale citerne	I-08	I-09			I
1.2		Fusion du cahier de chargement (ADNR) et de l'attestation de déchargement (Appendice IV) de la Convention relative à l'élimination des déchets	I-08	II-08	L'ADNR prévoit un cahier de chargement. L'appendice IV ne correspond plus aux exigences relatives à la navigation citerne et à la cargaison sèche	ADNR7.2.4.11.1 - Appendice IV Conv. déchets	I
1.3		Introduction d'un carnet de résidus de cargaison maintenus à bord : -utilité du carnet ; -projet d'appendice VI (modèle)	I-08	I-09			II
1.4		Harmonisation des exigences dans la Convention relative à l'élimination des déchets et l'ADNR pour le système d'assèchement	1-08	1-09		-ADNR 8.6.4 -Appendice II Conv. déchets	I

n°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquences pour le Règlement	Priorité
1.5		Prescription sur les stations d'épuration à bord des bateaux à passagers : - harmonisation des normes -procédures d'examen	I-08	I-08	En partenariat avec la CD	Modifications de l'appendice V du règlement d'application (convention déchets) et du RVBR	I
1.6		Mise à jour de la liste des matières (Appendice III) : -procédure de mise à jour	I-08	II-09			II
1.7		Guide des bonnes pratiques pour la prévention des déchets : - mise à jour	I-08	II-08			II
2	Autres questions liées à l'environnement						II
2.1		Evaluation de l'interdiction des CAP sur des eaux intérieures : -évaluation et prise en compte d'une étude néerlandaise	I-08	II-08			I
2.2		Dégazage en navigation citerne (COV et autres liquides ou gaz dangereux)	I-08	I-09	En concertation étroite avec le Comité MD	- ADNR 7.2.3.7 - Le cas échéant, Convention relative à l'élimination des déchets	I

IV - Comité technique permanent

MISSIONS PRINCIPALES du COMITE TP :

Suivi de l'entretien de la voie navigable en fonction des évolutions en navigation intérieure

N°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations
1	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			
1.1	Disponibilité des écluses sur le Rhin supérieur				Examen de l'évolution de la disponibilité et de la nécessité de mesures particulières
1.2	Tirant d'air des ponts sur le Rhin supérieur		2/2006		Actualisation du rapport de 2001 (Résolution 2001-I-28)
1.3	Evaluation de nouvelles mesures				
2	Préparation de l'approbation de travaux de construction ayant une incidence sur la navigation	1995-I-29			Evaluation de nouvelles mesures
3	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
4	Examen de l'incidence de la navigation sur le lit du fleuve ; le cas échéant, proposition de mesures		3/2004	10/2008	L'Institut fédéral des ouvrages hydrauliques (<i>Bundesanstalt für Wasserbau - BAW</i>) n'a pas encore achevé ses études
5	Examen de la nécessité et, le cas échéant, concertation sur la conception et la réalisation d'un inventaire des aires de stationnement sur le Rhin				Coordination et concertation internationale sur les conceptions nationales concernant la répartition géographique et la capacité
6	Disponibilité de la voie navigable Rhin en tant qu'infrastructure de chaînes de transport				
6.1	Restrictions dues à des festivités				Etat des lieux et analyse des restrictions et examen de la nécessité de mesures particulières par exemple la définition d'objectifs
6.2	Restrictions dues à des accidents				Etat des lieux et analyse des restrictions et examen de la nécessité de mesures particulières, en coopération avec G/ICC

N°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations
7	Analyse au cas par cas de données relatives aux accidents en liaison avec l'infrastructure de la voie navigable				
8	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 ; développement de la coopération avec les Directeurs de l'eau européens.	2000-I-29 2004-I-11 2005-II-12			
9	Coopération avec la CIPR				
9.1	Table ronde commune "Best Practice" en cas de modifications hydromorphologiques			Printemps 2008	
9.2	Exploitation des statistiques du plan d'alerte Rhin en ce qui concerne la navigation intérieure.				
9.3	Participation à la mise en œuvre de la directive cadre relative à l'eau				
10	Suivi de l'incidence sur la navigation intérieure de la mise en œuvre de la directive Faune-Flore Habitat de l'Union européenne ; le cas échéant, présentation de propositions	2004-I-12 2005-I-12	10/2003		
11	Observation de l'évolution hydrologique dans le bassin du Rhin, appréciation des conséquences sur la navigation d'éventuelles périodes prolongées de basses eaux ou de hautes eaux ainsi que d'événements extrêmes				
12	Suivi des activités d'autres organisations internationales et coopération avec ces organisations				

V – Comité du Règlement de police

1) Activité générale

MISSIONS PRINCIPALES du COMITE RP :

Sécurité d'exploitation des bateaux, exploitation des bateaux et comportement dans le trafic

Règlements concernés

Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR), prescriptions concernant les feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation, prescriptions relatives aux appareils de navigation, guide de radiotéléphonie en navigation intérieure

n°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquences pour les règlements	Priorité
1	Réorganisation des règlements	PRE(05)m 23	10/2005	5/2008	Coopération avec RV, STF et DF	Harmonisation des définitions	I
2	Restructuration / harmonisation étendue des prescriptions relatives au trafic, y compris CEVNI	RP (07) 7	4/2007	5/2010	Coopération avec la CEE-ONU et les commissions fluviales	Harmonisation étendue des prescriptions européennes relatives au trafic	I
3	Modification du RPNR suivant les développements actuels ou les enseignements acquis						
3.1	Article 1.07 - Vue directe		9/2004	11/2009	Coopération RP et RV ainsi que JWG	Modification du RPNR (et du RVBR et de la directive 2006/87/CE)	I
3.2	Chapitre 1 – Equipage minimum en service		10/2006	11/2009	Coopération RP et STF	Modification du RPNR (complément) et le cas échéant chapitre 23 du RVBR	i
3.3	Article 11.02 – Dimensions des formations						
3.3a	Examen et proposition de mesures en liaison avec la promotion de la navigation poussée	2003-I-21		11/2008	Elargissement de la fourchette de hauteurs d'eau pour les formations de 6 barges en coopération avec RN ; Il reste à analyser les résultats des voyages d'essai	Modification du RPNR	I

n°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquences pour les règlements	Priorité
3.3b	Simplification et clarification des prescriptions applicables sur le Rhin moyen		8/2006	11/2009		Modification du RPNR	I
4	Reprise dans le RPNR de prescriptions nationales applicables aux bateaux de plaisance et menues embarcations				Décision de principe et rédaction des prescriptions	Modification du RPNR (Complément)	I
5	Sanctions autres que les amendes				Etablissement des conditions pour une procédure uniforme dans les Etats membres		II
6	Réunion avec les polices fluviales			11/2008	Analyse et traitement des questions et propositions en suspens		II
6.1	Réunion tenue en octobre 2006 à Bâle		3/2007	11/2008	Analyse et traitement des questions et propositions en suspens		II
6.2	Préparation de la réunion 2009			2009			II
7	Réalisation de contrôles		2/2005		Demande des polices fluviales européennes (RP/G (05) 21)		II

V – Comité du Règlement de police

2) Développement des SIF

MISSIONS PRINCIPALES

Mise au point de lignes directrices pour les Services d'information fluviale et leur harmonisation en Europe (River Information Services – RIS)

Règlements concernés

Résolutions sur les directives et standards des Services d'information fluviale

N°	Tâches	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquences pour le règlement	Priorité
8	Suivi et repérage en navigation intérieure (Vessel Tracking and Tracing)	2006-I-21					
8.1	Examen de la nécessité et, le cas échéant, préparation d'une ligne directrice pour le montage d'appareils AIS Intérieur				Sur la proposition du groupe d'experts	Aucune	II
8.2	Examen de la nécessité et, le cas échéant, préparation d'une ligne directrice pour l'utilisation d'appareils AIS Intérieur				Sur la proposition du groupe d'experts	Aucune	II
8.3	Adaptation du standard au règlement (CE) 415/2007		3/2008	4/2008		Le cas échéant, modification du standard	I
9	ECDIS intérieur	2001-I-16					
9.1	Extension du standard à d'autres fonctions		9/2008	4/2009	Notamment, ajout d'un interface pour les résultats de modèles pour des indications relatives au plan d'eau, sur la proposition du groupe d'experts	Complément au standard	II
9.2	Adaptation du standard au futur règlement correspondant de la CE		3/2008	4/2008		Le cas échéant, modification du standard	I

N°	Tâches	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquences pour le règlement	Priorité
9.3	Elaboration d'exigences relatives à la visualisation d'informations AIS Intérieur, notamment pour la communication bateau-bateau		9/2007	12/2009	Sur la base d'un projet pilote lancé en Allemagne	Aucune ; le cas échéant, standard pour les fabricants	II
10	Avis à la batellerie	2004-I-17					
10.1	Actualisation et adaptation au règlement (CE) 416/2007		3/2007	4/2008		Modification du standard	I
10.2	Examen de la nécessité et, le cas échéant, préparation d'un "Encoding Guide"		3/2009	12/2009	Sur la proposition du groupe d'experts	Le cas échéant, complément au standard	II
11	Annonces électroniques en navigation intérieure	2003-I-23					
11.1	Vérification du succès de l'introduction de l'utilisation obligatoire des annonces électroniques, propositions relatives à l'extension	2006-II-23, 2007-I-14	9/2008	11/2009		Modification du RPNR	I
11.2	Actualisation du standard et adaptation au futur règlement correspondant de la CE		3/2008	10/2009		Le cas échéant, modification du standard	I
12	Examen de la nécessité et, le cas échéant, élaboration d'exigences techniques relatives aux capteurs de position GPS et compas GPS		3/2009	11/2009	Reprise d'exigences applicables à la navigation maritime	Le cas échéant, complément au RVBR	II
13	Analyse de la collecte d'informations SIF à bord, vérifications relatives à l'ergonomie et à la sécurité		3/2008	10/2009	Analyse d'études de "Best Practice" et consultations	Aucune ; le cas échéant, ligne directrice pour l'installation dans la timonerie	II

N°	Tâches	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquences pour le règlement	Priorité
14	Guides relatifs à l'application des standards SIF	2002-I-28					
14.1	Préparation d'un guide pour le Suivi et le repérage en navigation intérieure (Vessel Tracking and Tracing)		9/2007	9/2008	Assistance aux développeurs et utilisateurs		I
14.2	Actualisation de guides existants pour le système ECDIS Intérieur, les Avis à la batellerie et les Annonces électroniques en navigation intérieure		9/2007	9/2008	Assistance aux développeurs et utilisateurs		II
15	Table ronde SIF (pour tous les standards SIF)		11/2008		Amélioration de l'acceptation, feedback pour le groupe d'experts et les administrations compétentes		II

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

MISSIONS PRINCIPALES du COMITE STF :

Questions relatives aux équipages et à la formation professionnelle

Règlements concernés :

Règlement des patentes du Rhin - Règlement des patentes radar, chapitre 23 du RVBR

Règlement relatif au personnel de sécurité en navigation à passagers

Mise à jour des directives aux autorités compétentes

N°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquence pour le Règlement	Priorité
1a	Reconnaissance des certificats de conduite		2007	2008	Demandes allemande, néerlandaise, hongroise, roumaine et belge		I
1b	Reconnaissance du certificat d'aptitude à la conduite au radar		2008	2008	Demandes hongroise, roumaine et tchèque		I
2a	Adaptations des prescriptions relatives aux équipages	Retrait du livret de service en cas d'aptitude insuffisante. Modifications rédactionnelles visant à simplifier les prescriptions conformément à l'annexe au document STF/G(05)m6 final du 24/3/2005	2007	Fin 2008	Simplification des dispositions	Modification du chapitre 23	I
2b	Suivi de la réunion des polices fluviales de Bâle (octobre 2006)	- Equipage minimum en service - tachygraphe obligatoire - enregistrement centralisé des livrets de service	2007	2008	Amélioration des contrôles	Modification du chapitre 23	I
3	Demandes de reconnaissance de livrets de service non rhénans	- Harmonisation des livrets de service au niveau paneuropéen - Modifications des formations professionnelles en navigation intérieure - Elaboration d'un registre centralisé	2007	2009	Demandes de la Bulgarie, de l'Autriche, de la Hongrie, de la Pologne et de la Roumanie	- Adoption d'une résolution précisant les conditions de la reconnaissance - Adaptation des directives suite à la reconnaissance de livrets de service non rhénans	I

N°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquence pour le Règlement	Priorité
4	Adaptation des directives relatives aux patentes		2008	2008	Adaptations nécessitées par l'adoption du nouveau règlement des patentes, qui entrera en vigueur le 1 ^{er} avril 2008		I
5a	Réorganisation réglementaire	Elaboration d'un règlement relatif au personnel de la navigation	2008	Fin 2009		Intégration du chap. 23 et du règlement relatif au personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers	I
5b	Réorganisation des directives		2009	2010	Simplification des directives adressées aux autorités compétentes		II
6	Préparation de la réunion commune des commissions d'examen		2008	2009	Inviter les commissions d'examen des Etats dont les certificats auront été reconnus ? Organiser la réunion conjointement avec la Commission du Danube ?		II
7	Préparation d'un atelier pour l'harmonisation des certificats de conduite en Europe			Printemps 2009	Réunion des Etats et organisations internationales intéressés par une harmonisation plus poussée des titres de conduite en Europe		II
8	Rationalisation des modes d'acquisition des connaissances de secteurs	Groupe conjoint d'experts de la CD et de la CCNR "Certificats d'aptitude", comité ad hoc	2004	2009	Rapport du Groupe conjoint CCNR-CD	Possible adaptation du Règlement des patentes du Rhin	II

VII- Comité du règlement de visite

MISSIONS PRINCIPALES DU COMITE RV :

Sécurité technique des bateaux, construction et équipement des bâtiments

Règlements concernés

Règlement de Visite des Bateaux du Rhin (RVBR), y compris les directives aux commissions de visite

N°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquences pour le Règlement	Priorité
1	Réorganisation des règlements	PRE(05)m23	10/2005		Coopération RP, STF et DF	Suppression des prescriptions relatives aux équipages, Incorporation d'exigences relatives aux appareils de navigation ; Harmonisation et clarification des prescriptions	I
2	Reconnaissance du certificat communautaire pour la navigation sur le Rhin	RV(05)m14	10/2005	5/2008	Il reste à compléter la directive 2006/87/CE	Complément au RVBR	I
3	Modification du RVBR suivant les développements actuels ou les enseignements acquis						
3.1	Chapitre 3 - Solidité		4/2006	11/2008	Précision des prescriptions (application des enseignements Table ronde "MS No Limits"	Modification du RVBR	I
3.2	Chapitre 3 – Cloison de coqueron arrière		12/2006	5/2008	Précision sur la demande de la délégation allemande	Modification du RVBR	II
3.3	Chapitre 4 – Echelle de tirant d'eau		3/2007	5/2008	Modification sur la demande de l'UENF / OEB	Modification du RVBR	II
3.4	Chapitre 5, Manœuvrabilité		2/2008	5/2009	Simplification et adaptation à l'état de la technique	Modification des directives	I
3.5	Chapitre 7 – Exigences relatives aux timoneries, vue directe		9/2004	11/2009	Coopération RV et RP	Modification du RVBR, nouvelles directives (modification du RPNR)	I

N°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquences pour le Règlement	Priorité
3.6	Chapitre 9 – Installations électriques	2000-I-20		5/2009	Une proposition datant de début 2001 est disponi- ble ; la délégation allemande a prévu d'élaborer une proposition	Complément au RVBR	I
3.7	Chapitre 15 – Dispositions particulières applicables aux bateaux à passagers						
3.7a	Sécurité des passagers à bord des bateaux en service	2004-II-22		11/2008	Vérification et le cas échéant pro- position de solu- tions, propositions attendues de la profession de la navigation en coopération avec les autorités compétentes ; ces propositions ne sont pas encore dispo- nibles	Le cas échéant, modification du RVBR et nou- velles directives	I
3.7b	Installations de débarquement			10/2008	Echange d'infor- mations des commissions de visite	Nouvelle directive Installations de débarquement	I
3.7c	Exigences applicables aux stations d'épuration de bord		3/2008	10/2008	Coopération RV et ED	Complément au RVBR ou nouvelle directive	II
3.8	Chapitre 22bis –Dis- positions spéciales pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m	1999-II-20	1/2006	5/2008	Les prescriptions de caractère temporaire expirent le 30.9.2010	Modification définitive du RVBR	I
3.9	Annexe B – Modèle de certificat de visite		3/2007	5/2008	Complément, précision ; uniformisation des modèles nationaux	Modification de l'Annexe B	II
3.10	Mise en œuvre des résultats de la réunion commune des Commissions de visite 2005	6/2005	2/2006	5/2008	Les tâches correspondantes résultent du document RV (05) 31	Modification du RVBR, nouvelles directives	II

N°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquences pour le Règlement	Priorité
4	Propositions de valeurs limites pour les émissions pour les prochaines étapes et adaptation aux prescriptions européennes		3/2005	11/2008	En coopération avec la profession de la navigation, les constructeurs de moteurs et la Commission européenne	Harmonisation du RVBR et des prescriptions communautaires relatives aux émissions	I
5	Contrôles		6/2004	5/2008	Proposition de modification disponible, à examiner par le groupe de travail commun JWG	Uniformisation des exigences et textes réglementaires	I
6	Sécurité aux postes de travail occupés par une seule personne		3/2007	11/2009	Examen de la nécessité de prescriptions supplémentaires	Le cas échéant, modification du RVBR et nouvelles directives	II
7	Exigences techniques applicables aux bateaux historiques				Examen de la nécessité, de la possibilité et des conditions pour des prescriptions spécifiques pour la navigation rhénane ; Attente des résultats des travaux de l'UE	Le cas échéant, modification du RVBR et nouvelles directives	II
8	Sécurité d'exploitation des machines principales				Examen de la nécessité, des possibilités et des conditions pour des mesures destinées à améliorer la sécurité d'exploitation		II
9	Préparation de la réunion commune des commissions de visite 2008		2007	2008	La réunion se tiendra probablement en Hongrie		II
10	Prescriptions nationales complémentaires relatives aux bateaux de plaisance transportant des passagers à des fins commerciales	RV, 4/2007			Examen de la possibilité pour les Etats d'adopter des prescriptions nationales allant au-delà de celles de la CCNR ou s'il y a lieu de compléter les prescriptions de la CCNR		II

N°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquences pour le Règlement	Prio rité
11	Réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO ₂	2006-I-2	11/2006	11/2008			I

VIII - Comité des matières dangereuses

MISSIONS PRINCIPALES du COMITE MD :

sécurité du transport de matières dangereuses- modification de l'ADNR conformément aux évolutions actuelles et à l'expérience acquise- adaptation permanente de l'ADNR aux autres Réglementations internationales

Règlement concerné

ADNR

N°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquence pour le Règlement	Priorité
1	Subdivision en zones – Protection contre les explosions	Demande de la Délégation allemande		2008		Modification de l'ADNR	I
2	Système d'assèchement supplémentaire	2003-II-21		2007	Etude de la liaison avec la Convention sur les déchets		II
3	Matières dangereuses pour l'eau	1993-II-25 2003-II-21	2002	2008		Modification de l'ADNR	I
4	Transports en vrac	Demande de la Délégation allemande			Etude et décision si une réglementation est nécessaire		II
5	Reconnaissance des certificats et des attestations ADN pour la navigation rhénane		2006		MD (07) 6	Modification de l'ADNR	I
6	Dispositions transitoires de l'ADNR		2006		Etude avec comme objectif de restreindre le nombre et la durée des dispositions transitoires	Modification de l'ADNR	I
7	Examen des résultats de la réunion en 2005 des Commissions de visite	2005	2006	2007	Les tâches sont mentionnées au document MD(05)m 17	Modification de l'ADNR si nécessaire	II

PROTOCOLE 7

Présidence et vice-présidence des Comités pour la période 2008-2009

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 2008-2009.

Présidence des Comités pour la période 2008-2009

PERIODE	ORGANES										
	PRE	BUD	ECO	DF	ED	RP	RV	MD	STF	TP	RN
Présidence 2008/2009	D	D	B	NL	CH	B	NL	F	F	NL	Secr

Vice-Présidence des Comités pour la période 2008-2009

PERIODE	ORGANES										
	PRE	BUD	ECO	DF	ED	RP	RV	MD	STF	TP	RN
Vice- présidence 2008/2009	B	B	D	F	F	NL	D	D	CH	CH	Secr

PROTOCOLE 8

Lignes directrices pour l'activité réglementaire de la CCNR

Pas de résolution.

PROTOCOLE 9

Relation avec la Commission européenne

Pas de résolution.

PROTOCOLE 10

Relation avec les commissions fluviales

Pas de résolution.

PROTOCOLE 11

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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 12

Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR

Pas de résolution.

PROTOCOLE 13

Etude de cas présentés par la délégation néerlandaise et le cabinet UJC

Pas de résolution.

PROTOCOLE 14

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 premier semestre 2007 et la prospective pour le second semestre 2007 et le début de l'année 2008.

Annexe

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

1^{er} semestre 2007 et prospective pour 2008

I. Remarques générales

a) Situation générale

Au cours du 1^{er} semestre 2007, la navigation intérieure a bénéficié dans le secteur de la cale sèche d'une situation économique favorable en Europe de l'Ouest. Celle-ci a permis une progression des volumes transportés toutes marchandises confondues de l'ordre de 3% sur le Rhin traditionnel. Au cours de l'été, cette tendance favorable s'est poursuivie et ce n'est que vers l'automne que des fluctuations au niveau de l'hydraulicité sont venues perturber quelque peu les transports. Le contexte de la demande de transport reste pour le moment favorable et les effets possible d'un léger ralentissement de la croissance en Europe de l'Ouest, qui pourraient résulter des évolutions conjoncturelles aux Etats-Unis ne peuvent à ce jour être évalués. La cale citerne par contre, a subi une baisse des volumes transportés et a dû se contenter de niveau des frets très insuffisants.

b) Hydraulicité

L'hydraulicité sur le Rhin n'a pour ainsi dire pas connu de période de basses eaux au premier semestre et la fin de l'été 2007. Elle a même connu une courte période de hautes eaux. Dans ces conditions, l'exploitation de la cale a pu se faire d'une manière relativement optimale jusqu'en été. Au cours de l'automne, des fluctuations plus importantes de l'hydraulicité ont pu être observée. La navigation a même été arrêtée durant quelques jours sur certains secteurs, avant qu'une période de basses eaux n'apparaisse au cours du mois de septembre.

c) Prix des carburants

Après une baisse temporaire au dernier trimestre de l'année 2006, dès le mois de janvier 2007 le prix du carburant a de nouveau progressé. Cette hausse s'est accélérée depuis le mois d'août 2007, pour atteindre des niveaux records au cours des dernières semaines. On constate ainsi une hausse de l'ordre de 25% au cours des 10 premiers mois de l'année.

II. Situation de la cale sèche

a) Volumes transportés

Dans la cale sèche, on assiste globalement à une progression des volumes transportés dans tous les secteurs à l'exception des combustibles minéraux solides. Cette évolution s'explique par une conjoncture économique généralement soutenue au premier semestre 2007 dans un contexte d'hydraulicité favorable, permettant une exploitation optimale de la cale.

Secteur agricole

Si les transports d'engrais ont stagné au cours du premier semestre 2007, les transports de produits agricoles ont par contre progressé de près de 1%.

Les transports de céréales qui constituent environ 80% de cette catégorie de marchandises ont légèrement régressé. En effet, la diminution de 20% des transports de blé qui représentent autour de la moitié de cette catégorie n'a pu être compensée par l'augmentation de l'ordre de 20% des transports d'orge et de maïs. Ainsi la progression des transports dans cette catégorie est essentiellement due au triplement en volumes des transports de bois (qui passe à 12% de ce marché).

Pour 2008, un accroissement des exportations de blé est attendu, compte tenu du faible niveau des stocks au niveau du marché mondial. Cette situation est due à des récoltes insuffisantes dans certaines régions. En Europe de l'Ouest, la récolte 2007 est qualifiée d'assez satisfaisante, comparable à celle de 2006. Pour ces raisons, un redressement de la demande de transport de blé peut être espérée en fin d'année 2007 et en 2008.

Les transports de denrées alimentaires et de fourrages ont progressé de près de 6%. Cette croissance est essentiellement due à celle des transports de produits oléagineux et de tourteaux qui représentent plus de 80% de ce marché. Le niveau de la demande de transport émanant de ce secteur devrait rester soutenu au moins jusqu'à la fin de l'année 2007.

Secteur sidérurgique

Au cours du premier semestre 2007, les transports de produits métallurgiques ont progressé en moyenne de 23% en volumes, par rapport au premier semestre 2006. Les transports de minerais et de déchets pour la métallurgie n'ont eux progressé que d'un plus de 3%. Pour ces deux catégories de marchandises, ce sont les transports vers l'amont résultant principalement des flux d'importations qui ont fortement progressé. Plus en détail, on constate qu'il s'agit des produits semi-finis tels que des tôles d'acier, et dans une moindre mesure de câbles en acier qui ont été importés en plus grandes quantités.

Les importations d'acier par l'Europe qui ont ainsi progressé au cours des 6 premiers mois, pour couvrir entre autre les besoins générés par les Etats ayant récemment adhéré à l'Union Européenne. Selon les professionnels de ce secteur, une pause est en cours au troisième trimestre 2007 et se poursuivra jusqu'à la fin de l'année. Elle ne résulte cependant que d'une réduction des stocks devenus trop importants dans l'euphorie de l'activité du 1^{er} semestre.

Les experts de ce secteur estiment que suite à cette période de rationalisation des stocks, l'activité dans ce secteur devrait reprendre son rythme antérieur pour l'année 2008, sous l'effet notamment de la conjoncture mondiale et européenne toujours favorable à ce secteur. Il est à noter que le redémarrage du secteur du bâtiment et des travaux publics en Europe contribue également à soutenir la demande intérieure européenne.

Secteur énergétique : charbon

Les transports de charbon ont été en recul de 1,6% sur le Rhin au cours du premier semestre 2007. Il est à noter que c'est au cours des mois de février à mai que les volumes transportés ont affiché une baisse de 6,5%, qui n'a été que partiellement compensée par une augmentation nette de la demande de transport au cours des mois d'été. Cette évolution est une conséquence de l'hiver 2006 particulièrement doux. L'évolution des importations dans les ports maritimes a également suivi cette tendance.

Ce recul ne remet nullement en question la tendance générale de recours accru au charbon, d'une part eu égard au prix du pétrole qui semble durablement installé à des niveaux de prix élevés, d'autre part, du fait de la politique préconisée par l'Allemagne et qui devrait aboutir à moyen terme au remplacement de l'énergie d'origine nucléaire par d'autres sources d'énergie. On peut s'attendre au cours des années à venir à une hausse tendancielle des importations de charbon, d'autant plus que parallèlement la fermeture des sites d'extraction de houille dans le pays se poursuit.

Sables, graviers, pierres, terre et matériaux de construction

Le premier semestre 2007 a été caractérisé par une augmentation de près de 5% des matériaux de construction sur le Rhin. On note que ce sont notamment les transports de sables et graviers et de ciment vers l'aval qui ont progressé de 14%.

Cette évolution résulte de la reprise du secteur du bâtiment et des travaux publics. En Allemagne notamment, une progression de 5% des investissements dans ces secteurs est attendue en 2007. Pour 2008, cette tendance devrait soutenir la demande de transport sur le Rhin.

b) Niveau des frets

Après la hausse progressive au cours des derniers mois de l'année 2006, le niveau des frets dans la cale sèche a légèrement diminué au début de l'année, en relation notamment avec une hydraulicité plus favorable.

Dès le mois de mars, ces derniers ont renoués avec une tendance de fond nettement haussière durant les mois suivant, soutenus par une demande de transport réelle et ce malgré une hydraulicité généralement favorable.

c) Transports par conteneurs

Si les volumes de conteneurs transportés sur le Rhin ont connu au cours du premier semestre 2007 une baisse de l'ordre de 1% (en EVP) par rapport au premier semestre 2006, les volumes transportés en tonnes de marchandises dans les conteneurs ont progressé de 9%.

Cette évolution s'explique par un accroissement du nombre de conteneurs pleins (+3%) et une nette diminution du nombre de conteneurs vides transportés atteignant 9%. Rien qu'au mois de juin 2007, une progression du volume de conteneurs pleins transportés sur le Rhin atteignant 12% a pu être constatée. Si une rationalisation des transports par conteneurs par la voie d'eau a pu contribuer à cette tendance, son origine principale réside dans le fait que les ports maritimes donnent priorité au transbordement des conteneurs pleins. Une accumulation de conteneurs vides dans les ports de l'arrière-pays pourrait en résulter. Un recours à d'autres modes de transport terrestres pour leur réacheminement vers les ports maritimes n'est pas à exclure.

Au niveau du port de Rotterdam, l'engorgement des sites de transbordement perdure, des solutions structurelles efficaces ne pouvant être trouvées qu'à moyen-terme. En attendant, le fluvial sera encore confronté à cette problématique. A Anvers en revanche, après l'élargissement de la capacité de transbordement par le l'ouverture du Deurgandock, seul quelques engorgements ponctuels on pu être constatés. La problématique ne semble pas prendre la même dimension dans ces deux ports.

D'une manière générale, les volumes de transactions en EVP de conteneurs poursuivent leur progression à deux chiffres dans les ports maritimes (Rotterdam + 13 %, Anvers +12%, Amsterdam + 33%), mais la navigation intérieure n'en tire pas profit.

III. Situation dans le secteur de la cale citerne

a) Volumes transportés

L'évolution des volumes transportés a été très contrastée dans la cale citerne, notamment pour des raisons conjoncturelles : conjoncture haute dans l'industrie chimique, marasme dans le secteur pétrolier en liaison avec le niveau des prix.

Secteur énergétique

Au cours du 1er semestre 2007, les transports de produits pétroliers sur le Rhin ont diminué de plus de 8% par rapport à l'année précédente. Au niveau des principales marchandises transportées on constate que les transports d'essence ont diminué d'un peu plus de 6%, alors que les transports de gasoil ont diminué de plus de 13% sur cette période. Les transports vers l'aval ont progressé de 18% mais les transports vers l'amont ont diminué de 17%.

Ces évolutions sont liées principalement au prix sur le marché pétrolier qui n'a cessé d'augmenter depuis le début de l'année 2007. Dans ces conditions, les achats ont été différés autant que possible par les acheteurs dans l'attente d'une accalmie au niveau des prix. La période de basses eaux de très courte durée a elle aussi dissuadé les opérateurs à intervenir avec les bateaux à double coque sur le Rhin supérieur, préférant concentrer leur activité au niveau du delta.

Secteur chimique

Les transports de produits chimiques ont progressé de près de 9% en volumes et de 4% en prestations au cours du premier semestre 2007 par rapport au premier semestre 2006. Cette évolution s'explique par une reprise de la croissance dans ce secteur après une légère accalmie en 2006. La demande de produits chimiques reste soutenue aussi bien à l'intérieur de l'Europe, qu'au niveau mondial. En Europe, elle est satisfaite par la production locale et par des importations. Le secteur chimique est très confiant sur le plan conjoncturel pour l'année 2008. Dans ce contexte, la

demande de transport émanant de ce secteur devrait ainsi rester elle aussi soutenue pour la navigation rhénane.

b) Niveau des frets

Au cours des 3 premiers mois de l'année 2007, les frets dans la cale citerne ont été orientés à la baisse pour le transport de produits pétroliers, compte tenu de l'hydraulicité permettant un chargement optimal combiné avec un niveau de demande faible suite à un hiver particulièrement doux. Au cours des mois d'avril et de mai, les frets ont connu une hausse temporaire, mais dès l'été, ces derniers sont retombés à des niveaux notoirement insuffisants. En septembre avec quelques achats d'approvisionnement pour l'hiver et une hydraulicité moins favorable, le niveau des frets a de nouveau progressé. Malgré cette hausse des frets, les coûts très élevés de carburant n'ont pu être couverts.

IV. Evolution de l'offre de cale

S'il n'est actuellement pas possible d'obtenir un nombre exhaustif fiable des nouvelles unités mises sur le marché, les données disponibles font ressortir un nombre de nouvelles unités mises en service au cours des 9 premiers mois de 2007 plus faible comparé à celui des mises en service au cours de l'année 2006. Bon nombre d'unités se trouvent encore en cours de construction dans les chantiers navals.

Sur base des chiffres disponibles et compte tenu du niveau d'activité des chantiers navals et des délais que ces derniers affichent, il semble probable que le nombre de nouvelles constructions qui peuvent être attendues pour l'année 2007 soit dans la ligne de ce qui a été réalisé en 2006. Les chiffres définitifs ne seront du fait des délais d'enregistrement par les différentes autorités disponibles qu'à la fin du premier trimestre 2008.

Les données disponibles relatives à l'année 2006 permettent de constater que le tonnage de cale sèche (barges comprises) mis sur le marché est quasiment le double de celui mis sur le marché en cale citerne. Pour la cale sèche, cela révèle la confiance des investisseurs dans un marché qui actuellement semble porteur.

Dans le secteur de la cale citerne, les données disponibles semblent indiquer un rythme de production insuffisant pour satisfaire aux attentes de la profession.

Parallèlement, ce secteur se trouve confronté à la problématique croissante des bateaux à coque simple, dont l'avenir s'avère plus incertain, et qui vont de plus en plus subir des effets de surcapacité dans les périodes d'hydraulicité satisfaisante, du fait de la concurrence croissante des bateaux à double coque.

V. Conclusions et perspectives

Evolutions des principales marchandises transportées :

Produits agricoles

Les transports liés au secteur agricole, qui représentent environ 11% des volumes transportés sur le Rhin, ont évolué de manière contrastée en étroite liaison avec les fluctuations des prix sur le marché et le niveau des stocks. Une augmentation des transports de blé est à cet égard prévisible en 2008.

Produits en vrac

Les transports traditionnels de la navigation rhénane comportant les matériaux de construction et les marchandises liées à la sidérurgie qui représentent globalement plus de 40 % des volumes transportés ont évolué favorablement avec une progression de près de 7 % par rapport à l'année précédente, soutenus par la bonne conjoncture économique en Europe et au niveau mondial.

Energie

Les transports liés au secteur de l'énergie (pétrole et charbon), qui représentent près de 30% des volumes transportés ont diminués de 5% au cours du premier semestre 2007. On peut s'attendre à une demande de transport fluctuante en provenance de ces secteurs, compte tenu de la hausse structurelle des prix du pétrole et de l'incidence de décisions politiques eu égard à la protection de l'environnement.

Chimie

Les transports de produits chimiques qui représentent 9 % des volumes transportés ont progressés de près de 9 % du fait de la croissance dans ce secteur.

Conteneurs :

Les transports de produits conteneurisés représentent actuellement 9% des volumes transportés sur le Rhin.

Sur le Rhin les volumes transportés en EVP ont légèrement régressé sur cette période, alors que dans les ports ARA les transbordements de conteneurs, continuent à afficher des taux de progression à 2 chiffres. Il est évident que des pertes de parts de marché pour la navigation intérieure résultent de cette situation.

Il convient de noter qu'un certain nombre de terminaux intérieurs donnent également des signes de saturation.

Dans ce contexte de croissance forte des transports par conteneurs qui revêt un caractère structurel, seules des solutions à moyen et long terme semblent possibles. Elles passent par des mesures supra structurelles lourdes visant à augmenter la capacité des sites de transbordement et à rationaliser leur fonctionnement dans un contexte multimodal.

Conditions d'exploitation :

La hausse du prix du carburant :

L'accélération de la hausse du carburant depuis le mois d'août conduisant à des niveaux de prix jamais atteints, constitue un élément d'incertitude au niveau de l'exploitation, d'autant plus qu'aucun inversement de tendance ne se profile à ce jour.

En effet, l'observation de cette évolution sur les 3 dernières années en tenant compte du contexte mondial du marché du pétrole permet de conclure à une tendance de caractère structurel. L'importance déjà accrue du poste « carburant » parmi les charges d'exploitation devrait donc perdurer.

Evolution de l'offre de cale :

Les données dont on peu disposer semblent indiquer un rythme moins soutenu quand à la mise sur le marché de nouvelles unités.

Hydraulicité :

La navigation intérieure a bénéficié au cours du premier semestre et de l'été d'une hydraulicité relativement satisfaisante.

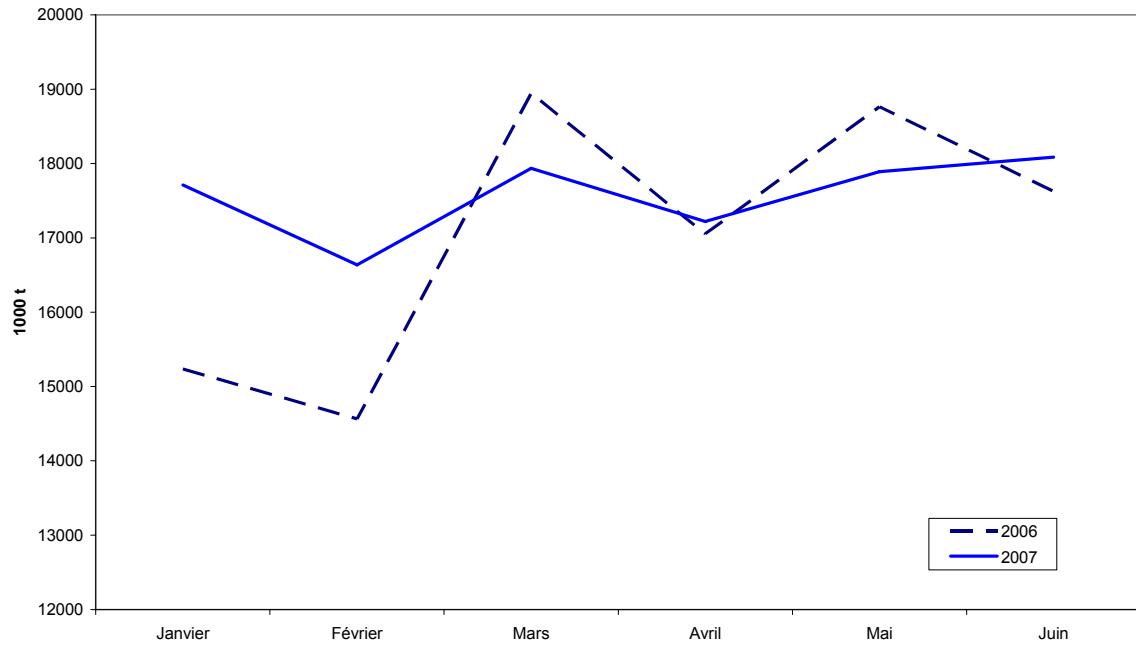
Evolution du trafic rhénan traditionnel (semestriel)

1er semestre 2007	Total		Aval		Amont	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Produits agricoles	3816	1096	2996	854	819	243
1 Denrées alimentaires, fourrages	5751	1209	2323	436	3428	773
2 Combustibles minéraux solides	14506	2797	227	22	14278	2776
3 Produits pétroliers	14415	3567	4688	1097	9726	2469
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	17251	2158	1119	178	16132	1981
5 Produits métallurgiques	7479	1436	3467	627	4012	809
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	21541	4109	16421	3189	5120	920
7 Engrais	2053	589	929	261	1124	328
8 Produits chimiques	9049	1928	3414	570	5635	1359
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	10050	3039	6448	1918	3602	1121
99 dont Transactions spéciales	9438	2904	6010	1808	3427	1096
Total	105909	21929	42033	9151	63876	12778

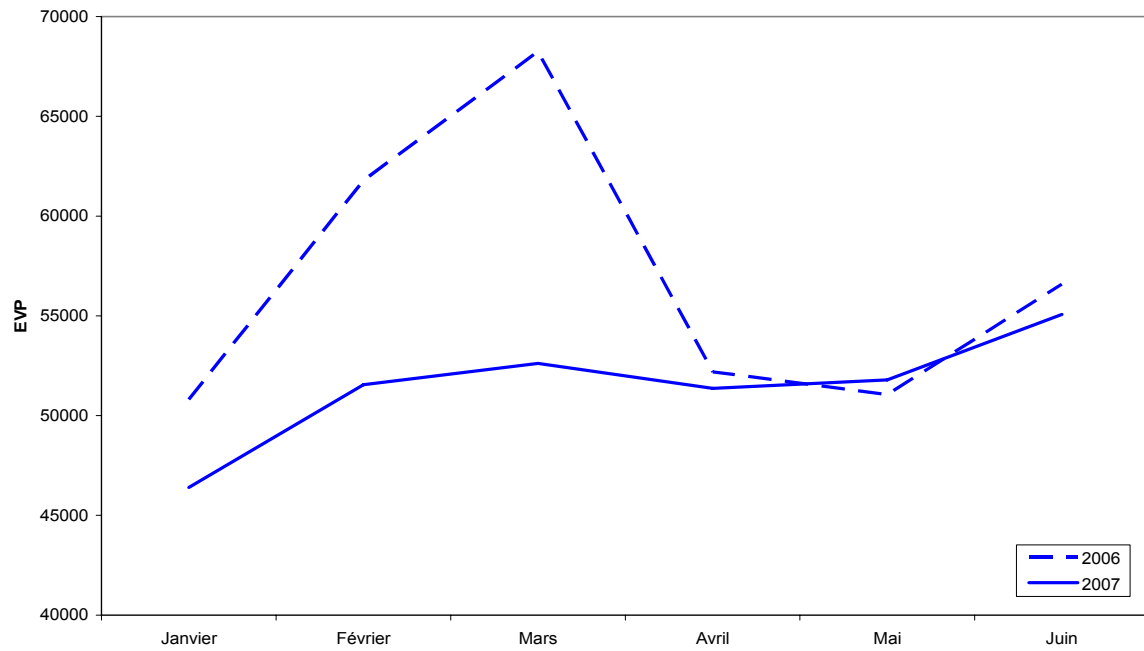
1er semestre 2006	Total		Aval		Amont	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Produits agricoles	3782	1116	3096	926	687	190
1 Denrées alimentaires, fourrages	5443	1215	2287	445	3157	770
2 Combustibles minéraux solides	14747	3055	461	50	14287	3005
3 Produits pétroliers	15744	4022	3970	822	11774	3199
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	16706	2001	1158	180	15548	1822
5 Produits métallurgiques	6088	1161	3329	545	2759	616
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	20489	3930	15480	3037	5009	893
7 Engrais	2081	586	872	225	1209	361
8 Produits chimiques	8317	1854	3280	594	5038	1260
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	9493	2896	6232	1859	3261	1038
99 dont Transactions spéciales	8883	2761	5770	1746	3113	1015
Total	102890	21836	40165	10429	65842	13154

Evolution en comparaison avec le 1er semestre de 2006 (en %)						
0 Produits agricoles	0,89%	-1,77%	-3,22%	-7,81%	19,25%	27,63%
1 Denrées alimentaires, fourrages	5,66%	-0,47%	1,59%	-1,98%	8,58%	0,40%
2 Combustibles minéraux solides	-1,64%	-8,43%	-50,69%	-56,65%	-0,06%	-7,63%
3 Produits pétroliers	-8,44%	-11,32%	18,09%	33,47%	-17,39%	-22,81%
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	3,26%	7,85%	-3,41%	-1,38%	3,76%	8,70%
5 Produits métallurgiques	22,85%	23,65%	4,15%	15,04%	45,40%	31,27%
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	5,13%	4,57%	6,08%	5,01%	2,21%	3,06%
7 Engrais	-1,36%	0,49%	6,55%	15,84%	-7,07%	-9,08%
8 Produits chimiques	8,80%	4,01%	4,08%	-4,10%	11,85%	7,84%
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	5,87%	4,93%	3,47%	3,17%	10,45%	7,98%
99 dont Transactions spéciales	6,25%	5,17%	4,16%	3,53%	10,10%	7,99%
Total	2,93%	0,42%	4,65%	-12,26%	-2,99%	-2,86%

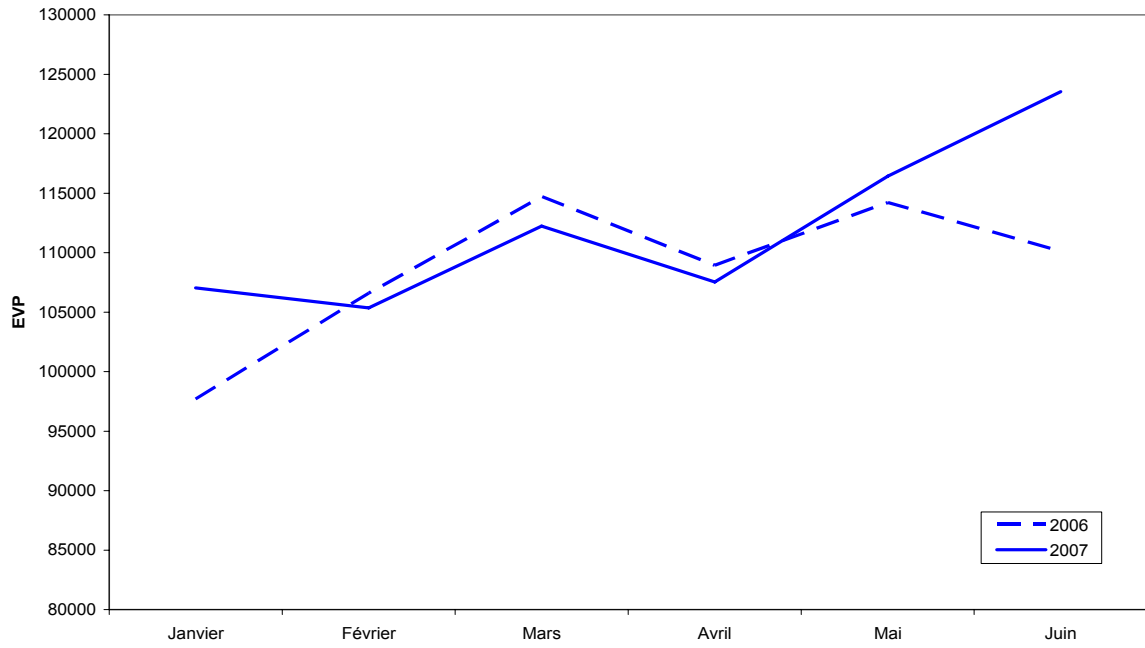
Evolution des volumes transportés mensuellement sur le Rhin traditionnel



Evolution mensuelle des transports par conteneurs vides sur le Rhin traditionnel

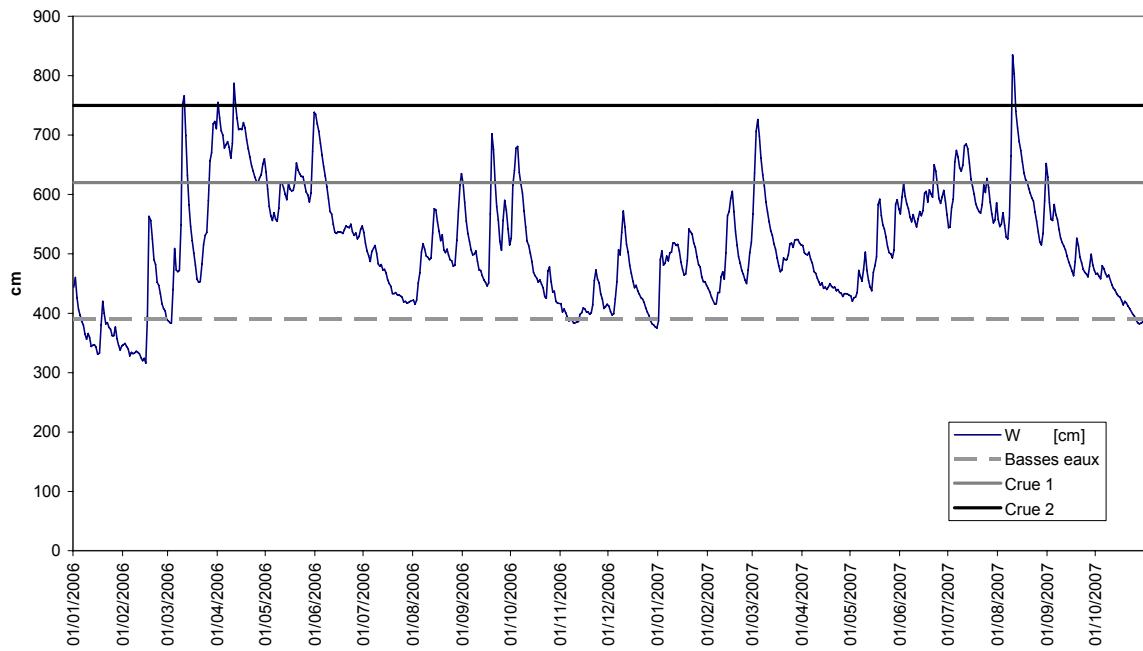


Evolution mensuelle des transports de conteneurs chargés sur le Rhin traditionnel

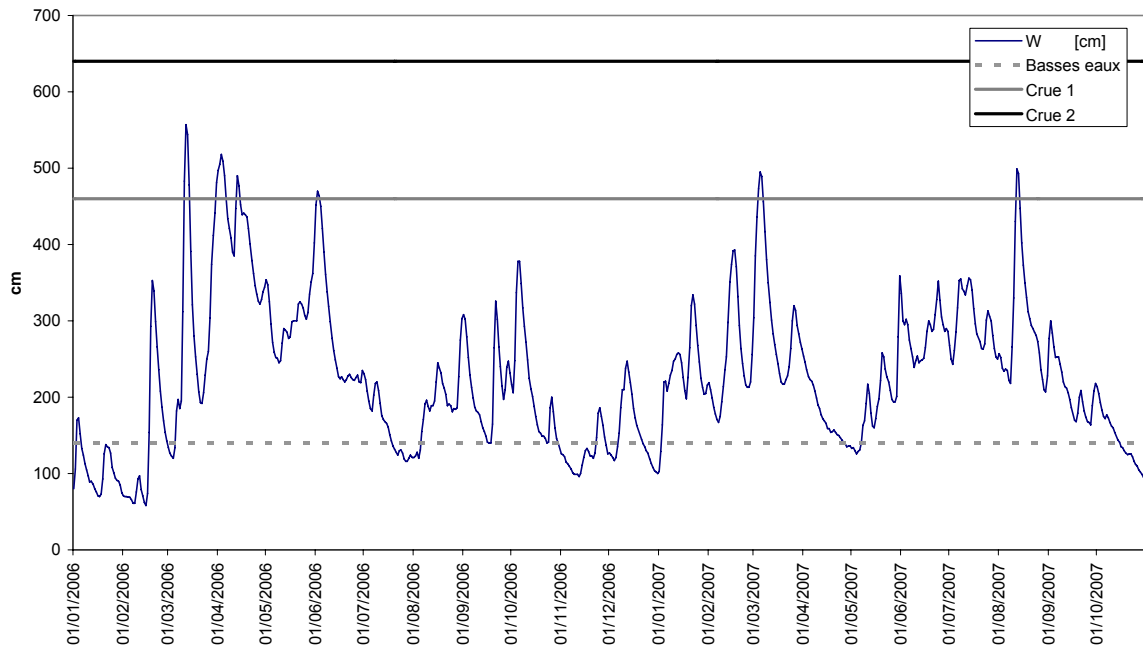


Hydraulicité sur le Rhin

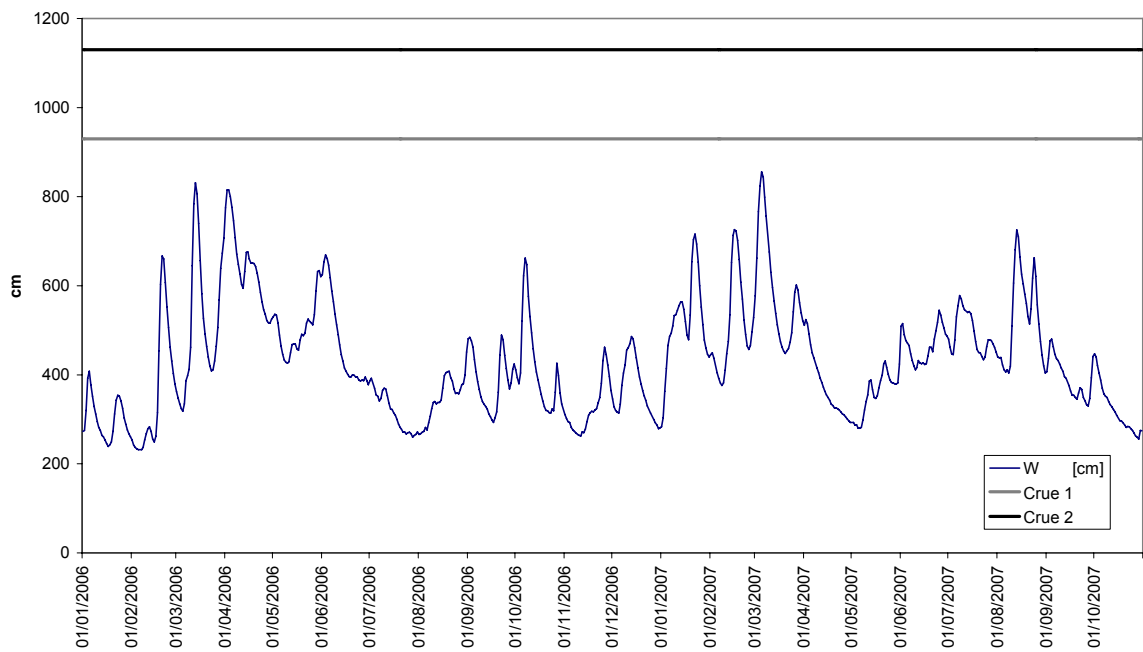
Niveaux d'eau à Maxau



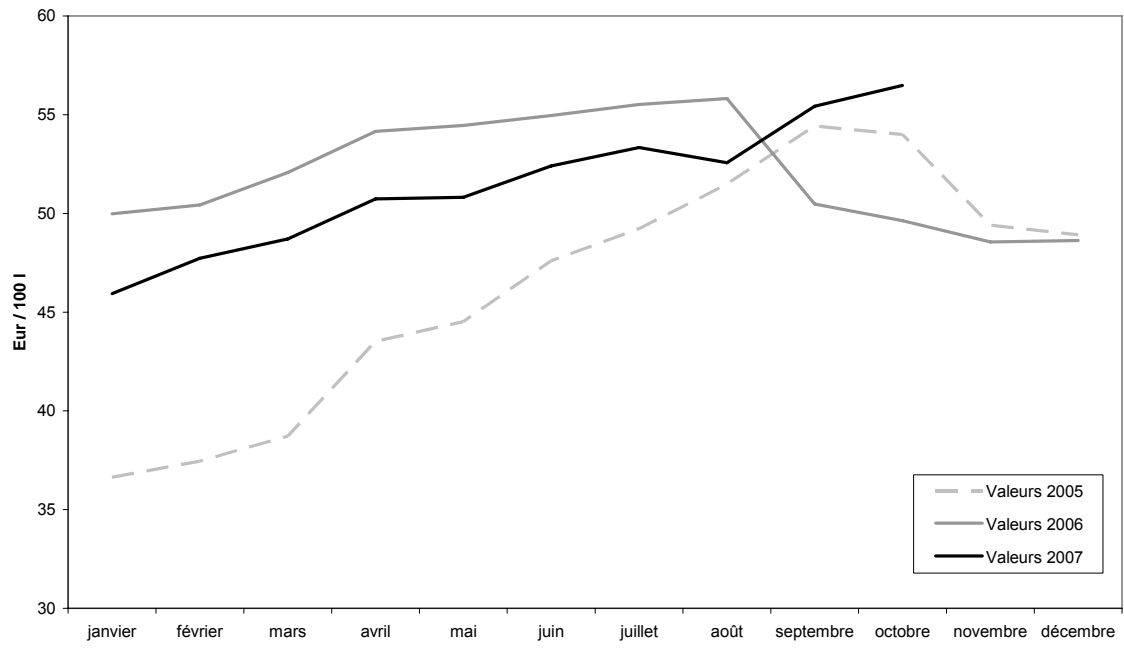
Niveaux d'eau à Kaub



Niveaux d'eau à Ruhrort



Evolution des prix du gasoil



Nouvelles constructions à fin octobre 2007

Type de bateau	2002			2003			2004		
	nombre	tonnage	kW	nombre	tonnage	kW	nombre	tonnage	kW
automoteurs	45	113114	56138	34	89676	41894	28	71326	34400
barges	29	37180		28	78156		14	23636	
total	74	150294	56138	62	167832	41894	42	94962	34400
automot. citernes	22	65548	30547	45	131455	50332	54	139718	61236
barges citernes	2	178		1	1800		3	2427	
total	24	65726	30547	46	133255	50332	57	142145	61236
pousseurs	2		1276	0		0	1		992
remorqueurs	3		11670	1		279	1		177
total	5		12946	1		279	2		1169
Bat. Croisière	17		13251	10		7238	5		4021
Bat. Excursion	9		4834	1		1566	1		662
total	26		18085	11		8804	6		4683

Type de bateau	2005			2006			2007		
	nombre	tonnage	kW	nombre	tonnage	kW	nombre	tonnage	kW
automoteurs	34	87645	27490	42	115191	28689	9	24545	7040
barges	12	11401		25	26604		6	12719	
total	46	99046	27490	67	141795	28689	15	37264	7040
automot. citernes	46	130860	43736	35	84808	26396	8	18230	8971
barges citernes	2	2527		0	0	0	0	0	0
total	48	133387	43736	35	84808	26396	8	18230	8971
pousseurs	0		0	0		0	0		0
remorqueurs	0		0	0		0	0		0
total	0		0	0		0	0		0
Bat. Croisière	5		6280	7	1644	4756	0	0	0
Bat. Excursion	5		2832	3	1959	2285	1	0	1640
total	10		9112	10		7041	1	0	1640

Type de bateau	total 2002 - 2007		
	nombre	tonnage	kW
automoteurs	192	501497	195651
barges	114	189696	0
total	306	691193	195651
automot. citernes	210	570619	221218
barges citernes	8	6932	0
total	218	577551	221218
pousseurs	3	0	2268
remorqueurs	5	0	12126
total	8	0	14394
Bat. Croisière	44	1644	35546
Bat. Excursion	20	1959	13819
total	64	3603	49365

PROTOCOLE 15

Rôle de la CCNR dans la mise en oeuvre des actions prévues par la deuxième Déclaration commune

Résolution

La Commission Centrale,

vu la Déclaration commune des Etats signataires de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure du 1^{er} novembre 2007, concernant les mesures préparatoires à prendre en vue de l'entrée en vigueur de cette Convention*),

après avoir pris connaissance des travaux réalisés au sein du Comité ED,

accepte le mandat qui lui est donné par la Déclaration sus-rappelée,

charge son Secrétariat, sous la direction du Comité exécutif institué au titre de cette Déclaration :

- a) de concourir à la préparation de procédures, mesures et documents nécessaires à la mise en oeuvre de la Convention à compter de son entrée en vigueur, en particulier concernant les projets de règlement intérieur de l'instance internationale de péréquation et de coordination (IIPC) et de la Conférence des parties contractantes (CPC),
- b) de préparer une procédure d'appel d'offre pour le marché relatif à la mise au point d'un système électronique de paiement pour la rétribution d'élimination et de lancer cet appel d'offre sur instruction du Comité exécutif,
- c) de préparer un projet de budget pour l'IIPC conforme aux dispositions de l'article 10 paragraphe 6 de la Convention susmentionnée, un projet de budget pour l'acquisition et la mise en exploitation du système électronique de paiement, ainsi que des propositions de clé de répartition pour les contributions des États parties à ce dernier budget,
- d) d'assurer le secrétariat du Comité exécutif pour l'ensemble des tâches qui lui incombent,

sous réserve que certains États parties ou des autorités compétentes ou institutions qui en dépendent s'engagent préalablement à avancer les fonds nécessaires et à assumer la responsabilité financière de l'exécution des marchés conclus, jusqu'à l'entrée en vigueur de la Convention :

- accepte que les marchés nécessaires soient conclus à son nom pour le compte du Comité exécutif réunissant les États signataires de la Convention par son Secrétaire Général, lorsque le Comité exécutif aura approuvé ceux-ci ; à cet effet, elle charge son secrétariat d'assurer la gestion et la comptabilité des budgets visés au c) après leur adoption,
- accepte de procéder à des versements au titre de l'exécution des marchés relatifs au dispositif électronique de paiement.

*) la Déclaration commune du 1^{er} novembre 2007 sera intégrée dans les Protocoles de séance définitifs

PROTOCOLE 16

Imputation de la TVA dans le cadre du système de financement : mise en oeuvre coordonnée

Pas de résolution.

PROTOCOLE 17

Amendement au Règlement relatif au personnel de sécurité en navigation à passagers par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.04

Pas de résolution.

PROTOCOLE 18

Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin (Articles 1.07 et 9.10)

Résolution

La Commission Centrale, conformément à l'article 1.22, chiffre 3, du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin, proroge les prescriptions de caractère temporaire suivantes :

- a) Article 1.07, chiffre 2 – Exigences relatives au chargement, à la vue et au nombre maximal de passagers
(adoptée par la résolution 2004-II-16),
- b) Article 9.10 - Signalisation et règles de route des bâtiments polyvalents de l'armée française et allemande
(adopté par la résolution 2004-II-17).

Ces prescriptions seront en vigueur du 1^{er} avril 2008 au 31 mars 2011.

PROTOCOLE 19

Amendement au Règlement de police par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 (Articles 1.02, 1.10, 4.06, 6.28, 6.32 et 14.02)

La Commission Centrale,

afin de faciliter le contrôle de l'observation des prescriptions et afin d'adapter ses prescriptions aux besoins de la navigation,

sur la proposition de son Comité du Règlement de police,

conformément à l'article 1.22, chiffre 3, du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin,

adopte les amendements aux articles 1.02, 1.10, 4.06, 6.28, 6.32 et 14.02 annexés à la présente résolution.

Ces amendements seront en vigueur du 1^{er} avril 2008 au 31 mars 2011. Les prescriptions de caractère temporaire relatives aux dispositions figurant au point 1 à l'annexe qui seront encore en vigueur le 1^{er} avril 2008 seront abrogées à cette date.

Annexe

Annexe

1. *L'article 1.10 est modifié comme suit :*

a) *La lettre x est rédigée comme suit :*

"x) les copies du certificat de réception par type et du recueil des paramètres du moteur de chaque moteur, requises conformément à l'article 8bis.02, chiffre 3, du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin."

b) *La lettre y suivante est ajoutée :*

"y) "l'attestation relative aux câbles prescrits à l'article 10.02, chiffre 2, lettre a), du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin."

2. *À l'article 6.28, chiffre 9, le paragraphe suivant est ajouté:*

"La présente disposition ne s'applique pas aux bateaux à cargaison sèche au sens de l'ADNR qui transportent exclusivement des engins et matériels de transport visés au n° 7.1.1.18 de l'ADNR (par ex. conteneurs, grands récipients pour vrac) et qui portent la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2. Ceux-ci peuvent être éclusés ensemble, avec des bateaux à cargaison sèche qui transportent exclusivement des engins et matériels de transport visés au n° 7.1.1.18 de l'ADNR et qui portent la signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 1, ou avec les bâtiments mentionnés à l'article 3.14, chiffre 7. Une distance de 10 m au minimum doit être respectée entre la proue et la poupe des bâtiments éclusés ensemble."

3. *L'article 14.02, chiffre 4, première phrase est rédigé comme suit :*

"Les bâtiments astreints à arborer une signalisation visée à l'article 3.14, chiffre 2 ou 3, ne sont autorisés à stationner qu'avec la permission des Ports Rhénans Suisses."

4. *Aux articles 1.02, chiffre 1, 1.10, chiffre 1 lettre b) (2 fois) et lettre h) et 6.32, chiffre 1 remplacer „Règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin“ par : „Règlement des patentes du Rhin“.*

5. *Aux articles 1.10, chiffre 1, lettre h), 4.06, chiffre 1 lettre b) et 6.32, chiffre 1 remplacer „Règlement relatif à la délivrance de patentes radar“ par : „Règlement des patentes du Rhin“.*

PROTOCOLE 20

Introduction de l'obligation d'annonce par voie électronique en navigation rhénane (2007-I-14)

La CCNR a décidé au printemps 2007 d'introduire à partir du 1^{er} avril 2008 l'obligation pour les bateaux transportant davantage qu'un nombre donné de conteneurs de transmettre par voie électronique les annonces prescrites par le Règlement de Police pour la Navigation du Rhin et a chargé son Comité du Règlement de police de lui soumettre d'ici l'automne 2007, par l'intermédiaire du Groupe de travail du Règlement de police en coopération avec la profession de la navigation et le groupe de travail RIS, des propositions concrètes concernant des amendements au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin nécessaires à cet effet ainsi que, le cas échéant, d'autres mesures d'accompagnement. L'obligation de transmettre les annonces par voie électronique sera introduite dans le règlement en plusieurs étapes et en tenant compte des équipements disponibles à bord des bateaux concernés et dans les postes de trafic.

Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du Règlement de police et se référant à sa résolution 2007-I-14,

dans le but d'introduire pour certains bâtiments dans un premier temps l'obligation de transmettre par voie électronique les annonces prescrites par le Règlement de Police pour la Navigation du Rhin et d'étendre ultérieurement cette obligation à d'autres bâtiments,

I.

adopte l'amendement à l'article 12.01 du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin annexé à la présente résolution.

Cet amendement sera en vigueur du 1^{er} avril 2008 au 31 mars 2011. Les prescriptions de caractère temporaire relatives aux dispositions figurant à l'annexe et qui seront encore en vigueur le 1^{er} avril 2008 seront abrogées à cette date,

II.

charge son Comité du Règlement de police, par l'intermédiaire du Groupe de travail du Règlement de police et du groupe de travail RIS, de suivre l'introduction des annonces électroniques et de prendre ou d'initier des mesures permettant de supprimer ou d'amoinrir les éventuelles difficultés constatées en liaison avec la transmission des annonces par voie électronique,

III.

charge son Comité du Règlement de police, par l'intermédiaire du Groupe de travail du Règlement de police en coopération avec la profession de la navigation et en tenant compte des enseignements tirés entre temps de la transmission par voie électronique des annonces de bateaux-conteneurs, d'élaborer d'ici la session plénière d'automne 2009 des propositions visant à étendre l'obligation de transmettre par voie électronique les annonces prescrites par le Règlement de Police pour la Navigation du Rhin aux bâtiments soumis à l'ADNR, aux bateaux-citernes, aux bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m, aux convois et aux navires de mer et d'étendre le contenu de ces annonces électroniques,

IV.

invite ses Etats membres, la profession de la navigation, ainsi que toutes les autres parties concernées par la transmission des annonces par voie électronique à porter à sa connaissance de manière appropriée les enseignements tirés de la transmission des annonces par voie électronique.

Annexe

L'article 12.01 est rédigé comme suit :

1. Les conducteurs de bâtiments soumis à l'ADNR, de bateaux-citernes, de bâtiments transportant plus de 20 conteneurs, de bâtiments dont la longueur dépasse 110 m, de convois, de bateaux à cabines, de navires de mer et de transports spéciaux visés à l'article 1.21 doivent, avant de pénétrer sur les secteurs énumérés au chiffre 5 ci-dessous, s'annoncer sur la voie indiquée et communiquer les données suivantes :
 - a) catégorie de bateau ;
 - b) nom du bateau ;
 - c) position, sens de navigation ;
 - d) numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel de bateau, numéro OMI pour les navires de mer ;
 - e) port en lourd ;
 - f) longueur et largeur du bâtiment ;
 - g) type, longueur et largeur du convoi ;
 - h) enfoncement (seulement sur demande spéciale) ;
 - i) itinéraire ;
 - j) port de chargement ;
 - k) port de déchargement ;
 - l) pour les matières dangereuses visées par l'ADNR :
 - le numéro ONU ou le numéro de la matière,
 - la désignation officielle pour le transport complétée, le cas échéant, par la désignation technique,
 - la classe, le code de classification et le cas échéant le groupe d'emballage,
 - la quantité totale des matières dangereuses pour lesquelles ces indications sont valables,pour les autres marchandises :
 - la nature de la cargaison (nom de la matière, quantité de la matière) ;
 - m) 0, 1, 2, 3 cônes bleus / feux bleus ;
 - n) nombre de personnes à bord ;
 - o) nombre de conteneurs à bord.

2. Les données indiquées au chiffre 1 ci-dessus à l'exception de celles visées aux lettres c et h peuvent être communiquées par d'autres services ou personnes à l'autorité compétente, soit par écrit, soit par téléphone, soit par voie électronique. Dans tous les cas, le conducteur doit annoncer quand son bâtiment ou son convoi entre dans le secteur soumis à l'obligation d'annonce et quand il le quitte à nouveau.
3. Dans les cas suivants l'annonce visée au chiffre 1 ci-dessus, à l'exception des indications des lettres c, f, g, h, i, j et n, doit être transmise par voie électronique conformément au Standard pour un système d'annonces électroniques en navigation intérieure, édition 1.2. :
 - bâtiments et convois ayant plus de 20 conteneurs à bord,
 - bâtiments et convois ayant des conteneurs à bord dont le transport est soumis à l'ADNR, quel que soit le nombre de conteneurs.
4. Lorsqu'un bâtiment interrompt son voyage sur le secteur visé au chiffre 6 ci-dessous durant plus de 2 heures, le conducteur doit indiquer le début et la fin de cette interruption.
5. Lorsque les données visées au chiffre 1 ci-dessus changent au cours du voyage sur le secteur soumis à l'obligation de s'annoncer, l'autorité compétente doit en être avertie immédiatement.
6. Sur les secteurs suivants :
 - a) Bâle (Mittlere Rheinbrücke, p.k. 166,64) à Lauterbourg (p.k. 352,00),
 - b) Lauterbourg (p.k. 352,00) à Gorinchem (p.k. 952,50),
 - c) Pannerden (p.k. 876,50) à Krimpen sur le Lek (p.k. 989,20),signalés par le panneau B.11 et par le panneau supplémentaire "obligation d'annonce", l'obligation d'annonce visée au chiffre 1 ci-dessus, est applicable sous les conditions suivantes :
 - sur le secteur visé à la lettre a) les convois non soumis à l'ADNR ne sont pas soumis à l'obligation de s'annoncer,
 - sur le secteur visé à la lettre b), parmi les convois non soumis à l'ADNR, seuls doivent s'annoncer ceux dont la longueur est supérieure à 140 m et la largeur supérieure à 15 m et sur le secteur visé à la lettre c) seuls doivent s'annoncer ceux dont la longueur est supérieure à 110 m ou dont la largeur est supérieure à 12 m,
 - sur les secteurs visés aux lettres b) et c), les données visées au chiffre 1, lettres a), b) et d) ci-dessus doivent être communiquées également lors du passage des autres postes de trafic, centrales et écluses ainsi qu'au passage de points d'annonce signalés par des panneaux B.11.
7. L'autorité compétente peut
 - a) déterminer d'autres obligations d'annonce pour les bateaux avitailleurs,
 - b) déterminer une obligation d'annonce et sa teneur pour les bateaux d'excursions journalières."

PROTOCOLE 21

Reconnaissance sur le Rhin de certificats non rhénans

Amendement au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin et au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin

(2002-I-2, 2003-I-12, 2003-I-13, 2005-I-4, 2006-I-24, 2007-I-10, 2007-I-11)

1. La Commission Centrale a établi avec le protocole additionnel n°7 à l'Acte de Mannheim les conditions générales permettant de reconnaître en navigation rhénane des documents non rhénans.
2. Le Secrétaire général de la Commission Centrale et le Directeur général de la Direction générale Energie et Transport de la Commission européenne ont signé en mars 2003 un accord relatif à la coopération entre la Commission Centrale et la Commission européenne, considérant que cette coopération devait être renforcée compte tenu de l'existence d'une réglementation de la navigation rhénane et d'une réglementation communautaire ainsi que dans la perspective de l'aboutissement d'un marché européen uniforme de la navigation intérieure.
3. La Commission Centrale a affirmé au printemps 2003 sa volonté de préparer en temps utile le règlement d'application prévu par le protocole additionnel et a chargé ses comités compétents d'examiner le document de travail correspondant préparé par le Secrétariat "Procédure et conditions pour la reconnaissance de certificats de navigation et de patentes de bateliers délivrés par des autorités autres que les Etats membres de la CCNR."
4. La Commission Centrale a constaté au printemps 2006 la nécessité d'établir des mécanismes de coopération entre la Commission Centrale et la Commission européenne.
5. Les ministres compétents pour la navigation rhénane d'Allemagne, de la Belgique, de la France, des Pays-Bas et de la Suisse ont adopté le 16 mai 2006 une déclaration soulignant l'importance pour la navigation rhénane de pouvoir être pratiquée aussi à l'avenir dans des conditions juridiques aussi simples, claires et harmonisées que possible tout en assurant la préservation de ses standards élevés dans les domaines de la sécurité et de l'environnement.
6. La Commission Centrale a adopté au printemps 2007 le Règlement des patentes pour la navigation sur le Rhin (Règlement des patentes du Rhin) permettant de reconnaître des certificats de conduite autres que les patentes du Rhin et des certificats d'aptitude à la conduite au radar autres que les patentes radar. La Commission Centrale a également adopté à cette occasion des mesures d'application pour la reconnaissance sur le Rhin de certificats de conduite et de certificats d'aptitude à la conduite au radar, estimant que ces mesures d'application sont nécessaires pour la mise en œuvre du Protocole additionnel afin notamment d'établir une base commune pour la reconnaissance de certificats non rhénans et de fixer des conditions de reconnaissance garantissant que le niveau de sécurité atteint sur le Rhin sera maintenu.
7. La directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil a établi les conditions permettant désormais d'adapter également les prescriptions européennes aux évolutions qui résultent des travaux de la Commission Centrale et qui sont nécessaires afin que le certificat communautaire et le certificat de visite soient délivrés sur la base de prescriptions garantissant un niveau de sécurité équivalent.

8. Dans le contexte décrit ci avant, le Comité du Règlement de police et le Comité du Règlement de visite de la Commission Centrale ont préparé par l'intermédiaire du Groupe de travail du Règlement de police et du Groupe de travail du Règlement de visite des amendements au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin et au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin visant à
- mentionner dans les prescriptions relatives à la navigation que des documents réputés équivalents aux documents de la navigation rhénane émanant d'autres systèmes juridiques autorisent également à naviguer sur le Rhin ;
 - préciser dans les prescriptions relatives à la navigation, à l'attention des propriétaires et conducteurs de bateaux, quels sont les documents devant se trouver à bord, y compris en cas d'équivalence ;
 - permettre la mention rapide et suivant une procédure aussi simple que possible dans une liste du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin des certificats de bateau réputés équivalents au certificat de visite ainsi que des conditions dans lesquelles l'équivalence est accordée.
9. Les listes des certificats de bateau réputés équivalents et des conditions dans lesquelles l'équivalence a été accordée doivent être actualisées continuellement afin d'assurer une utilité maximale aux autorités compétentes et à la profession de la navigation. Ces listes figurent sont incorporées à des annexes au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin. Le Comité du Règlement de visite est chargé, par l'intermédiaire du Groupe de travail du Règlement de visite avec le soutien du Secrétariat, d'assurer l'actualité, l'exhaustivité et l'exactitude des listes. Les listes des certificats de bateau réputés équivalents et des conditions dans lesquelles l'équivalence a été accordée sont publiées par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin sur son site Internet (www.ccr-zkr.org).

Résolution

La Commission Centrale,

réaffirmant sa volonté de simplifier les obligations des professionnels résultant des prescriptions et de promouvoir l'intégration et le développement du marché européen de la navigation intérieure,

rappelant la Déclaration de Bâle du 16 mai 2006, qui stipule que la navigation rhénane doit opérer dans un cadre juridique aussi simple, clair et harmonisé que possible tout en assurant la préservation de ses standards élevés dans les domaines de la sécurité et de l'environnement,

agissant en vertu du Protocole additionnel n°7, par lequel elle peut reconnaître l'équivalence d'autres documents avec les documents délivrés en vertu de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868,

constatant que la reconnaissance sur le Rhin de certificats non rhénans ne peut intervenir sans une modification préalable des dispositions du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin ainsi que du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin en ce qui concerne les certificats,

estimant que des mesures d'application sont nécessaires à la mise en œuvre du Protocole additionnel n° 7 à l'égard de certificats de bateau, afin notamment d'établir une base commune pour la reconnaissance des certificats non rhénans et de fixer des conditions de reconnaissance garantissant que le niveau de sécurité atteint sur le Rhin sera maintenu,

adopte les amendements aux règlements de la navigation rhénane figurant aux annexes 1 et 2 à la présente résolution,

charge son Comité du Règlement de visite

- d'élaborer par l'intermédiaire du Groupe de travail du Règlement de visite les mesures d'application nécessaires à la mise en oeuvre du Protocole additionnel n° 7 en ce qui concerne les certificats de bateau,
- de procéder par l'intermédiaire du Groupe de travail du Règlement de visite à la vérification de la reconnaissance des certificats de bateau non rhénans et notamment des certificats des Etats membres de l'UE délivrés conformément à la directive communautaire et de formuler au cas par cas des conditions à cet effet,
- d'assurer par l'intermédiaire du Groupe de travail du Règlement de visite dans le cadre du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin la tenue à sa propre initiative d'une liste des certificats de bateau non rhénans réputés équivalents et des conditions de la reconnaissance ainsi que la publication de cette liste par le Secrétariat de la Commission Centrale et de lui soumettre pour information les modifications apportées cette liste,
- de rechercher un consensus au sein du groupe de travail commun des Etats membres de la Commission Centrale et de la Communauté Européenne sur les mesures nécessaires pour la vérification de la transposition en droit national de la directive communautaire et de l'observation effective de ses prescriptions,

propose à la Commission européenne de convenir de règles de procédure pour le groupe de travail commun lui permettant d'oeuvrer efficacement et de confier aussi à ce groupe l'examen de prescriptions et standards techniques pour lesquels il n'intervient pas encore mais qui ont une incidence sur l'équipement des bateaux et sur le niveau de sécurité de la navigation intérieure.

Les amendements au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin figurant en annexe 1 et les amendements au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin figurant en annexe 2 entreront en vigueur le 1^{er} septembre 2008.

Annexe 1 : Amendements au RPNR

1. L'article 1.02, chiffre 1, est rédigé comme suit :

- "1. Tout bâtiment ainsi que tout matériel flottant doit être placé sous l'autorité d'une personne ayant l'aptitude nécessaire à cet effet. Cette personne est appelée ci-après "conducteur". Le conducteur est réputé avoir l'aptitude requise lorsqu'il est titulaire
- d'une patente du Rhin pour le type et les dimensions du bâtiment qu'il conduit et pour le secteur qu'il parcourt,
 - d'un autre certificat admis en vertu du Règlement des patentes du Rhin ou
 - d'un certificat reconnu équivalent en vertu du Règlement des patentes du Rhin, pour le type et les dimensions du bâtiment qu'il conduit.
- Pour les certificats reconnus équivalents, il doit en outre posséder sur certains secteurs l'attestation de connaissances de secteur exigée par le Règlement des patentes du Rhin."

2. *L'article 1.08, chiffre 3, est rédigé comme suit :*

"3. Ces conditions sont considérées comme satisfaites lorsque, en vertu du Règlement de visite des bateaux du Rhin, le bâtiment est muni d'un certificat de visite ou d'un certificat reconnu équivalent et que sa construction et son gréement répondent aux énonciations de ce certificat et que son équipage et son exploitation sont conformes aux prescriptions dudit Règlement de visite."

3. *L'article 1.10, chiffre 1, est modifié comme suit :*

a) *La lettre a est rédigée comme suit :*

"a) le certificat de visite ou le document en tenant lieu, ou un certificat reconnu équivalent en vertu du Règlement de visite des bateaux du Rhin,"

b) *La lettre b est rédigée comme suit :*

"b) la patente du Rhin ou un autre certificat de conduite admis en vertu du Règlement des patentes du Rhin ou un certificat reconnu équivalent en vertu du Règlement des patentes du Rhin et, pour les autres membres de l'équipage, le livret de service dûment rempli ou la patente du Rhin ou un autre certificat reconnu équivalent en vertu du Règlement des patentes du Rhin ; pour les certificats reconnus équivalents, le conducteur doit en outre posséder sur certains secteurs l'attestation de connaissances de secteur exigée par le Règlement des patentes du Rhin,"

c) *La lettre h est rédigée comme suit :*

"h) la patente radar ou un autre certificat reconnu conformément au Règlement des patentes du Rhin ; ces documents ne sont pas requis à bord si la carte-patente porte la mention "radar" ou si un autre certificat de conduite admis en vertu du Règlement des patentes du Rhin porte la mention correspondante ; lorsque la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin a reconnu comme équivalents le certificat de conduite et le certificat d'aptitude à la conduite au radar d'un Etat, le certificat d'aptitude à la conduite au radar n'est pas requis si le certificat de conduite porte la mention correspondante,"

d) *La lettre z est rédigée comme suit :*

"z) l'attestation relative au montage et au fonctionnement de l'appareil AIS Intérieur,"

e) *La double lettre aa est ajoutée comme suit :*

"aa) les attestations prescrites aux articles 4.01, chiffre 2, 4.04, chiffre 2 et 4.04, chiffre 3, du Règlement relatif au personnel de sécurité en navigation à passagers."

Annexe 2 : Amendements au RVBR

1. L'article 1.03 est rédigé comme suit :

Les bâtiments visés à l'article 1.02, chiffres 1 et 2, doivent être munis d'un certificat de visite délivré par une Commission de visite instituée par l'un des Etats riverains du Rhin ou la Belgique, ou d'un certificat dont l'équivalence est reconnue par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin."

2. L'annexe O ci-après est ajoutée au règlement :

"Règlement de visite des bateaux du Rhin
Annexe O

**Liste des certificats
dont l'équivalence au certificat de visite visé à l'article 1.03 est reconnue
et conditions de leur reconnaissance**

(Sans contenu)"

PROTOCOLE 22

Réorganisation des règlements de la Commission Centrale et adaptation aux directives européennes relatives à la compatibilité électromagnétique ainsi qu'à d'autres normes européennes correspondantes

Amendements au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin et au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin 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

Pas de résolution.

PROTOCOLE 23

Fanaux de signalisation en navigation intérieure

Pas de résolution.

PROTOCOLE 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

1. La Commission Centrale, consciente du fait que le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure nécessitent des systèmes automatiques d'échange de données nautiques entre les bateaux ainsi qu'entre les bateaux et les installations à terre, a adopté au printemps 2006 le standard Suivi et repérage en navigation intérieure.
2. Les directives et recommandations pour les services d'information fluviale (SIF) (Directive SIF 2002) de l'AIPCN et de la CCNR définissent le système automatique d'identification (AIS) pour la navigation intérieure (AIS intérieur) comme étant une technologie importante pour l'échange automatique de données nautiques entre les bateaux et entre ces bateaux et des points situés à terre.
3. Les conditions pour une utilisation sûre de l'AIS sont les suivantes :
 - installation conforme, précision suffisante, fiabilité et fonctionnement sans perturbations des systèmes requis à bord,
 - utilisation appropriée des paramètres, y compris la saisie conforme de paramètres statiques et variables tels que les dimensions du bâtiment, la position de l'antenne et les informations relatives à la cargaison transportée.
4. La Commission Centrale a par conséquent adopté au printemps 2007 des exigences uniformes relatives à l'utilisation et à la performance, aux méthodes d'essais et aux résultats exigés (Standard d'essai) pour les appareils AIS Intérieur) et a chargé son Comité du Règlement de police de faire préparer par le Groupe de travail RIS et le Groupe de travail du Règlement de police, en coopération avec le Groupe de travail du Règlement de visite s'il y a lieu, les modifications et compléments nécessaires au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin et au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin concernant l'agrément de type, le montage et l'utilisation d'appareils AIS Intérieur.
5. L'adoption des amendements ci-après au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin, au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin ainsi que celle déjà intervenue du standard d'essai permet de créer les conditions pour une utilisation désormais sûre de l'AIS intérieur. Ceci n'implique pas l'obligation d'équiper les bâtiments.
6. Les listes des autorités compétentes, appareils agréés et sociétés spécialisées agréées à tenir doivent être actualisées continuellement afin d'assurer une utilité maximale aux autorités compétentes, équipementiers de bateaux et à la profession de la navigation. A l'instar du modèle d'attestation de montage prévu, les listes sont incorporées aux annexes au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin. Le Comité du Règlement de police et le Comité du Règlement de visite sont chargés, par l'intermédiaire du Groupe de travail du Règlement de police et si nécessaire en coopération avec le Groupe de travail du Règlement de visite et avec le soutien du Secrétariat, d'assurer l'actualité, l'exhaustivité et l'exactitude des listes. Les listes des autorités compétentes, des appareils agréés et des sociétés spécialisées agréées conformément aux prescriptions susmentionnées seront publiées par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin sur son site Internet (www.ccr-zkr.org).

Résolution

La Commission Centrale,

rappelant ses résolutions 2006-I-21 et 2007-I-15 Standardisation du suivi et du repérage en navigation intérieure,

constatant que la sécurité et le bon ordre du trafic fluvial ainsi que la protection de l'environnement peuvent être améliorés davantage encore par des systèmes automatisés de suivi et de repérage des bateaux et que des appareils pour le système automatique d'identification en navigation intérieure (AIS Intérieur) doivent être installés dès les prochains mois à bord de bateaux de la navigation intérieure,

consciente de la nécessité de prescriptions relatives à l'installation et à l'utilisation de ces appareils à bord de bateaux de navigation intérieure pour assurer la sécurité de fonctionnement de ces systèmes,

adopte les amendements aux règlements de la navigation rhénane figurant aux annexes 1 et 2 à la présente résolution,

charge son Comité du Règlement de police et son Comité du Règlement de visite

- notamment sur la base du progrès technique et des enseignements tirés du fonctionnement, de faire préparer par le Groupe de travail RIS et le Groupe de travail du Règlement de police, en coopération avec le Groupe de travail du Règlement de visite si nécessaire, les modifications et compléments supplémentaires éventuellement nécessaires au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin et au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin,
- d'assurer par l'intermédiaire du Groupe de travail du Règlement de police l'adaptation à sa propre initiative des listes des autorités compétentes, appareils agréés et sociétés spécialisées agréées conformément aux prescriptions susmentionnées ainsi que la publication de ces listes par le Secrétariat de la Commission Centrale et de lui soumettre pour information les modifications apportées aux listes,
- de présenter d'ici l'automne 2009 le projet pour une modification définitive du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin et du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin,

propose à la Commission européenne de coopérer avec la CCNR afin d'assurer l'établissement de prescriptions uniformes pour l'agrément de type et l'installation d'appareils AIS Intérieur sur toutes les voies de navigation intérieure de la Communauté Européenne.

Les amendements au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin figurant à l'annexe 1 et les amendements au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin figurant à l'annexe 2 seront en vigueur du 1^{er} avril 2008 au 31 mars 2011. Les prescriptions de caractère temporaire relatives aux dispositions figurant aux annexes 1 et 2 et qui seront encore en vigueur au 1^{er} avril 2008 seront abrogées à cette date.

Annexe 1 : Amendements au RPNR

1. *A l'article 1.01 est ajoutée la double lettre ac comme suit :*

"ac) Appareil AIS intérieur : un appareil qui est installé à bord d'un bâtiment et qui est utilisé au sens du standard "Suivi et repérage en navigation intérieure" (Résolution 2006-I-21)."

2. *L'article 1.10, chiffre 1, est modifié comme suit :*

- a) *La lettre y suivante est ajoutée :*

"y) "l'attestation relative aux câbles prescrits à l'article 10.02, chiffre 2, lettre a), du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin,"

- b) *La lettre z est ajoutée comme suit :*

"z) l'attestation relative au montage et au fonctionnement de l'appareil AIS Intérieur."

3. *Le titre du chapitre 4 est rédigé comme suit :*

**"CHAPITRE 4
SIGNAUX SONORES DES BATIMENTS ;
RADIOTELEPHONIE ; APPAREILS DE NAVIGATION**

4. *Le titre de la partie III est rédigé comme suit :*

"III. Appareils de navigation"

5. *L'article 4.07 est ajouté comme suit :*

**"Article 4.07
Appareils AIS intérieur**

"1. Les bâtiments, à l'exception des navires de mer, ne peuvent utiliser l'AIS que s'ils sont équipés d'un appareil AIS Intérieur. Les appareils doivent être en bon état de fonctionnement et d'un type agréé selon les exigences du standard d'essai pour le système AIS intérieur (résolution 2007-I-15) par les autorités compétentes d'un des Etats riverains ou de la Belgique.

Les menues embarcations doivent en outre être équipées d'une installation radiotéléphonique en bon état de fonctionnement pour le réseau bateau--bateau.

2. Les bâtiments sont uniquement autorisés à utiliser l'AIS si les paramètres enregistrés dans l'appareil AIS sont conformes à tout moment aux paramètres effectifs du bâtiment."

Annexe 2 : Amendements au RVBR

1. L'article 1.01 est modifié comme suit :

a) Le titre figurant après le chiffre 88 est rédigé comme suit :

"Appareils de navigation"

b) Le chiffre 88bis est inséré comme suit :

"88bis. "Appareil AIS Intérieur" un appareil installé à bord d'un bâtiment et utilisé au sens du standard "Suivi et repérage en navigation intérieure" (Résolution 2006-I-21) ;"

2. L'article 7.06 est modifié comme suit :

a) Le titre de l'article 7.06 est rédigé comme suit :

"Article 7.06

Appareils de navigation"

b) Le chiffre 3 est ajouté comme suit :

"3. Les appareils AIS Intérieur doivent être d'un type agréé par l'autorité compétente d'un Etat Riverain du Rhin ou de la Belgique sur la base du standard d'essai (résolution 2007-I-15).

Les prescriptions de l'annexe N, partie I, relatives au montage et au contrôle de fonctionnement d'appareils AIS Intérieur doivent être observées.

Le standard d'essai ainsi que les listes des appareils AIS agréés conformément à l'annexe N ou sur la base d'agréments de type dont l'équivalence est reconnue sont publiées par la Commission Centrale."

3. Dans le tableau à l'article 24.02, chiffre 2, l'indication relative à l'article 7.06, chiffre 3, est insérée comme suit :

"7.06, ch. 3

Appareils AIS intérieur

Les transpondeurs OMI Classe A dont l'installation avant le 1.4.2008 est attestée sont admis jusqu'au 31.12.2011."

4. L'indication relative au chapitre 7 dans le tableau ad article 24.06, chiffre 5, est rédigée comme suit :

	"CHAPITRE 7		
7.04, ch. 3	Affichage	Si la timonerie n'est pas conçue pour une seule personne : N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010	1.4.2007
ch. 9 3 ^{ème} phrase	Commande au moyen d'un levier	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010	1.4.2007
4 ^{ème} phrase	Interdiction de l'indication de la direction du jet de propulsion	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010	1.4.2007
7.06, ch. 3	Appareils AIS intérieur	Les transpondeurs OMI Classe A dont l'installation avant le 1.4.2008 est attestée sont admis jusqu'au 31.12.2011.	1.4.2008"

5. L'annexe M est ajoutée comme suit :

"(Sans contenu)"

6. L'annexe N est ajoutée comme suit :

"Règlement de visite des bateaux du Rhin
Annexe N, Partie I

Exigences à remplir par les Appareils AIS Intérieur et prescriptions relatives à l'installation et au contrôle de fonctionnement d'appareils AIS Intérieur à bord

A. Exigences à remplir par les appareils AIS Intérieur

Les appareils AIS doivent être conformes aux exigences du standard d'essai figurant dans la résolution 2007-I-15. La conformité est attestée par un examen de réception par type d'une autorité compétente.

B. Contrôle de montage et de fonctionnement d'appareils AIS Intérieur à bord

Lors de l'installation d'appareils AIS Intérieur à bord, les conditions suivantes doivent être remplies :

1. L'installation d'appareils AIS Intérieur à bord ne peut être effectuée que par des sociétés spécialisées agréées par l'autorité compétente.
2. L'appareil AIS Intérieur doit être installé dans la timonerie ou à un autre endroit bien accessible.

3. Il doit être possible de reconnaître visuellement si l'appareil est en service. L'appareil doit être alimenté en permanence en énergie électrique au moyen d'un circuit électrique protégé contre des coupures, pourvu d'une propre protection par fusibles et connecté directement à la source d'énergie.
4. Les antennes des appareils AIS Intérieur doivent être installées et connectées aux appareils de manière à assurer un fonctionnement sûr de ces appareils dans toutes les conditions normales d'utilisation. D'autres appareils ne peuvent être connectés que si les interfaces des deux appareils sont compatibles.
5. Avant la première mise en service consécutive au montage, en cas de renouvellement ou de prolongation du certificat de visite (à l'exception des cas visés à l'article 2.09, chiffre 2, du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin) ainsi qu'après toute transformation du bateau susceptible d'affecter les conditions de fonctionnement de ces appareils, une autorité compétente ou une société spécialisée agréée doit procéder à un contrôle de montage et un essai de fonctionnement.
6. La société spécialisée agréée qui a effectué l'installation et l'essai de fonctionnement délivre une attestation conformément à l'annexe N, partie II, relative aux caractéristiques particulières et au fonctionnement correct de l'appareil AIS Intérieur.
7. L'attestation doit être conservée à bord en permanence.
8. Une notice d'emploi doit être remise pour être conservée à bord. Ceci doit être mentionné sur l'attestation relative à l'installation à bord.

C. Information de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Les Etats riverains du Rhin et la Belgique communiquent sans délai les informations suivantes à la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin :

- a) toute désignation d'une autorité compétente,
- b) toute délivrance ou tout retrait d'un agrément de type pour des appareils AIS Intérieur,
- c) tout agrément d'une société spécialisée dans le montage d'appareils AIS Intérieur ou tout retrait d'un tel agrément.

Attestation relative au montage et au fonctionnement d'appareils AIS Intérieur

Catégorie/nom du bateau :

Numéro européen unique d'identification des bateaux ou numéro officiel :

Propriétaire du bateau

Nom :

Adresse :

Téléphone :

Appareil AIS Intérieur

Type	Fabricant	Numéro d'agrément	numéro de série

Par la présente, il est attesté que l'appareil AIS Intérieur susmentionné du bateau satisfait aux prescriptions de l'annexe N, partie I, au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin - Exigences applicables aux appareils AIS Intérieur et prescriptions relatives au montage et au contrôle de fonctionnement des appareils AIS Intérieur – et qu'une notice d'utilisation à conserver à bord du bâtiment a été remise.

Société spécialisée agréée

Nom :

Adresse :

Téléphone :

Cachet

Lieu Date

Signature

Autorité compétente pour l'agrément de la société spécialisée

Nom :

Adresse :

Téléphone :

Règlement de visite des bateaux du Rhin
Annexe N, Partie III
(Modèle)

**1. Liste des autorités compétentes pour l'agrément d'appareils AIS Intérieur
conformément au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin**

Etat	Nom	Adresse	Téléphone	Courriel
Belgique				
Allemagne				
France				
Pays-Bas				
Suisse				

L'absence de données correspondantes signifie que l'Etat concerné n'a pas désigné d'autorité compétente.

**2. Liste des appareils AIS Intérieur agréés conformément
au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin**

N° d'ordre	Type	Fabricant	Titulaire de l'agrément de type	Date de l'agrément	Autorité compétente	Numéro d'agrément

**3. Liste des appareils AIS Intérieur agréés conformément au Règlement de Visite des Bateaux du
Rhin sur la base d'agréments de type équivalents**

N° d'ordre	Type	Fabricant	Titulaire de l'agrément de type	Date de l'agrément	Autorité compétente	Numéro d'agrément

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

Belgique

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone	Courriel

L'absence de données correspondantes signifie qu'aucun agrément n'a été délivré à une société spécialisée dans cet Etat.

Allemagne

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone	Courriel

L'absence de données correspondantes signifie qu'aucun agrément n'a été délivré à une société spécialisée dans cet Etat.

France

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone	Courriel

L'absence de données correspondantes signifie qu'aucun agrément n'a été délivré à une société spécialisée dans cet Etat.

Pays-Bas

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone	Courriel

L'absence de données correspondantes signifie qu'aucun agrément n'a été délivré à une société spécialisée dans cet Etat.

Suisse

N° d'ordre	Nom	Adresse	Téléphone	Courriel

L'absence de données correspondantes signifie qu'aucun agrément n'a été délivré à une société spécialisée dans cet Etat."

PROTOCOLE 25

Amendements au Règlement de Visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (Articles 14.13, 24.02, 24.06)

Résolution

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du Règlement de Visite,

afin de préciser certaines prescriptions,

conformément à l'article 1.06 du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin,

adopte les amendements aux articles 14.13, 24.02 et 24.06 du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin annexés à la présente résolution.

Ces amendements seront en vigueur du 1^{er} avril 2008 au 31 mars 2011. Les prescriptions de caractère temporaire relatives aux dispositions figurant à l'annexe qui seront encore en vigueur au 1^{er} avril 2008 seront abrogées à cette date.

Annexe

1. *L'article 14.13 est rédigé comme suit :*

Avant l'utilisation d'une installation à gaz liquéfiés, après toute modification ou réparation ainsi qu'à chaque renouvellement de l'attestation visée à l'article 14.15, l'ensemble de ladite installation doit être soumis à la réception d'un expert agréé par la Commission de visite. Lors de cette réception, il doit vérifier si l'installation est conforme aux prescriptions du présent chapitre. A bord de bateaux à passagers, il doit en outre vérifier l'existence d'une attestation valable relative à la conformité du montage du détecteur de gaz visé à l'article 15.15, chiffre 9, ou à son contrôle. Il doit remettre à la Commission de visite un compte rendu de réception.

2. *L'indication relative à l'article 15.01, chiffre 2, dans le tableau ad article 24.02, chiffre 2, est rédigée comme suit :*

"ch. 2, lettre c	Interdiction des poêles à fioul à brûleur à vaporisation visés à l'article 13.04	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2007
lettre d	Interdiction des chauffages à combustibles solides visés à l'article 13.07	N.R.T., au plus tard au premier renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010 La prescription ne s'applique pas aux bâtiments équipés d'installations de propulsion fonctionnant avec un combustible solide (machines à vapeur)
lettre e	Interdiction des installations à gaz liquéfiés visées au chapitre 14	N.R.T., au plus tard au premier renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2045 La prescription transitoire n'est applicable qu'en présence de dispositifs d'alerte au sens de l'article 15.15, chiffre 9."

3. *L'indication relative à l'article 15.01, chiffre 2, dans le tableau ad article 24.06, chiffre 5, est rédigée comme suit :*

"ch. 2, lettre c	Interdiction des poêles à fioul à brûleur à vaporisation visés à l'article 13.04	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite	1.1.2006
lettre d	Interdiction des chauffages à combustibles solides visés à l'article 13.07	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010	1.1.2006
lettre e	Interdiction des installations à gaz liquéfié visées au chapitre 14	N.R.T., au plus tard au premier renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2045 La prescription transitoire n'est applicable qu'en présence de dispositifs d'alerte au sens de l'article 15.15, chiffre 9.	1.1.2006"

4. *Ne concerne pas la version française.*

PROTOCOLE 26

Amendement au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin (Article 8bis.02) (2003-II-27, 2006-I-23)

Résolution

La Commission Centrale,

afin de préciser certaines prescriptions,

sur la proposition de son Comité du Règlement de Visite,

adopte l'amendement à l'article 8bis.02, chiffre 1, du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin annexé à la présente résolution.

Cet amendement entrera en vigueur le 1^{er} octobre 2008.

Annexe

L'article 8bis.02, chiffre 1, est rédigé comme suit :

"1. Le présent chapitre s'applique à tous les moteurs d'une puissance nominale (P_N) égale ou supérieure à 19 kW installés à bord de bâtiments ou de machines se trouvant à bord lorsqu'elles ne sont pas déjà visées par des directives de la Communauté Européenne relatives à l'émission de gaz et de particules polluant l'air."

PROTOCOLE 27

Amendement au Règlement de Visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (Articles 8.05, 24.02, 24.06)

Résolution

I.

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du Règlement de Visite,

afin de réduire les risques liés aux incendies à bord de bateaux de la navigation intérieure, de tenir compte des enseignements acquis dans la pratique et de préciser certaines prescriptions,

conformément à l'article 1.06 du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin,

adopte les amendements aux articles 8.05, 24.02 et 24.06 figurant à l'annexe 1 à la présente résolution.

Ces amendements seront en vigueur du 1^{er} avril 2008 au 30 septembre 2010. Les prescriptions de caractère temporaire relatives aux dispositions figurant à l'annexe 1 et qui seront encore en vigueur au 1^{er} avril 2008 seront abrogées à cette date.

II.

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du Règlement de Visite,

constatant que les prescriptions de l'article 22bis.05 du RVBR ont été modifiées et renouvelées par plusieurs prescriptions de caractère temporaire différentes,

afin de clarifier le texte applicable,

conformément à l'article 1.06 du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin,

adopte l'amendement à l'article 22bis.05 du RVBR figurant à l'annexe 2 à la présente résolution.

Cet amendement sera en vigueur du 1^{er} avril 2008 au 30 septembre 2010. Les prescriptions de caractère temporaire relatives à l'article 22bis.05 encore en vigueur au 1^{er} avril 2008 seront abrogées à cette date.

Annexe 1 : Articles 8.05, 24.02, 24.06

1. *L'article 8.05, chiffre 7, est rédigé comme suit :*

"7. Les tuyauteries pour la distribution de combustibles liquides doivent être pourvues, à la sortie des citernes, d'un dispositif de fermeture rapide manoeuvrable depuis le pont, y compris lorsque les locaux concernés sont fermés.

Dans le cas où le dispositif de fermeture est placé de telle façon qu'il est dissimulé à la vue, la paroi qui le recouvre ne doit pas pouvoir être fermée à clef.

Le dispositif de fermeture doit porter un marquage de couleur rouge. Si le dispositif est dissimulé à la vue il doit être signalé par un panneau "dispositif de fermeture rapide de la citerne" analogue au croquis 9 de l'annexe I, de 10 cm de côté au minimum.

La phrase 1 ci-dessus ne s'applique pas aux citernes montées directement sur le moteur."

2. *Dans le tableau ad article 24.02, chiffre 2, l'indication ad article 8.05, chiffre 7, phrase 1, est rédigée comme suit :*

Articles et chiffres	OBJET	DELAI OU OBSERVATIONS
"8.05 ch. 7 phrase 1	Dispositif de fermeture rapide de la citerne manoeuvrable depuis le pont, y compris lorsque les locaux concernés sont fermés	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015"

3. *Le tableau ad article 24.06, chiffre 5, est modifié comme suit :*


a) *L'indication ad article 8.05, chiffre 7, phrase 1 est ajoutée comme suit :*

"8.05 ch. 7 phrase 1	Dispositif de fermeture rapide de la citerne manoeuvrable depuis le pont, y compris lorsque les locaux concernés sont fermés	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2015	1.10.2007"
----------------------	--	--	------------

b) *L'indication ad article 8.05, chiffre 9, phrase 1 est rédigée comme suit :*

"8.05 ch. 9 phrase 1	Les dispositifs de jaugeage doivent être lisibles jusqu'au niveau de remplissage maximum	N.R.T., au plus tard au renouvellement du certificat de visite après le 1.1.2010	1.4.1999"
----------------------	--	--	-----------

4. A l'annexe I le croquis 9 est inséré comme suit :

"Croquis 9 Dispositif de fermeture rapide de-la-citerne		couleurs: marron /blanc"
--	---	--------------------------

Annexe 2 : Article 22bis.05

L'article 22bis.05 est applicable dans la version suivante :

"Article 22bis.05

Exigences supplémentaires

1. Les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m doivent :
 - a) être équipés d'une installation de propulsion à plusieurs hélices avec au moins deux machines de propulsion indépendantes de même puissance et d'un boteur actif pouvant être commandé depuis la timonerie et efficace également lorsque le bâtiment est léger ;
être équipés d'une installation de propulsion à une hélice et d'une installation de gouverne à boteur actif pouvant être commandée depuis la timonerie. L'installation de gouverne à boteur actif doit disposer d'une alimentation autonome en énergie, être efficace lorsque le bâtiment est à l'état léger et permettre d'assurer seule la propulsion en cas de défaillance de l'installation de propulsion principale ; ;
 - b) être équipés d'une installation de radar de navigation avec indicateur de vitesse de rotation conforme à l'article 7.06, chiffre 1 ;
 - c) avoir un système d'assèchement fixé à demeure conforme à l'article 8.08 ;
 - d) remplir les conditions de l'article 23.09, chiffre 1.1.
2. Les bâtiments, à l'exception des bateaux à passagers, d'une longueur supérieure à 110 m souhaitant naviguer en amont de Mannheim doivent en outre :
 - a) en cas d'avarie, pouvoir être séparés au tiers central du bâtiment sans recours à des engins de renflouement lourds. La flottabilité des différentes parties du bâtiment doit être assurée après la séparation ;
 - b) posséder une attestation d'une société de classification agréée relative à la flottabilité, la gîte et la stabilité des parties du bâtiment après séparation, dans laquelle est indiqué aussi le degré de chargement à partir duquel la flottabilité des deux parties n'est plus assurée. Cette attestation doit être conservée à bord ;

- c) posséder une double coque conforme au Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR). Les automoteurs doivent être conformes aux 9.1.0.91 à 9.1.0.95, les bateaux-citernes aux 9.3.2.11.7 et 9.3.2.13 à 9.3.2.15 de la partie 9 de l'ADNR ;
 - d) disposer d'une installation de propulsion à plusieurs hélices conformément au chiffre 1, lettre a), première demie-phrase ;
 - e) justifier au point 52 du certificat de visite d'une mention attestant leur conformité aux exigences fixées aux lettres a à d ci-dessus.
3. Outre les dispositions du chiffre 1 ci-dessus, les bateaux à passagers d'une longueur supérieure à 110 m souhaitant naviguer en amont de Mannheim doivent satisfaire aux exigences suivantes :
- a) être construits ou transformés sous la surveillance d'une société de classification agréée pour sa première cote. Ceci doit être attesté par un certificat établi par la société de classification. Le maintien de la classe n'est pas exigé ;
 - b) avoir un double fond d'une hauteur minimale de 600 mm et une répartition des cloisons permettant d'assurer, en cas d'envahissement de deux compartiments étanches et voisins, quels qu'ils soient, que le bateau ne s'enfonce pas au-dessous de la ligne de surimmersion et qu'il subsiste une distance de sécurité résiduelle de 100 mm
- ou
- avoir un double fond d'une hauteur minimale de 600 mm et une double coque avec un intervalle de 800 mm entre la paroi latérale du bateau et la cloison longitudinale ;
- c) être équipés d'une installation de propulsion à plusieurs hélices avec au moins deux machines de propulsion indépendantes d'égale puissance et d'un bouterolle actif pouvant être commandé depuis la timonerie et efficace à la fois dans le sens longitudinal et transversal ;
 - d) posséder des ancres de poupe pouvant être commandées depuis la timonerie ;
 - e) justifier au n° 52 du certificat de visite d'une mention attestant leur conformité aux exigences fixées aux lettres a) à d) ci-dessus."

PROTOCOLE 28

Amendements au Règlement de Visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (Article 10.01, annexe B)

Résolution

La Commission Centrale,
sur la proposition de son Comité du Règlement de Visite,
afin de préciser certaines prescriptions et d'adapter le modèle de certificat de visite aux prescriptions amendées,
conformément à l'article 1.06 du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin,
adopte les amendements à l'article 10.01 et à l'annexe B du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin annexés à la présente résolution.

Ces amendements seront en vigueur du 1^{er} avril 2008 au 30 septembre 2010.

Annexe

1. *L'article 10.01 est modifié comme suit :*

a) *Le chiffre 11 est rédigé comme suit :*

"11. La résistance minimale R à la rupture des chaînes d'ancre se calcule à l'aide des formules suivantes :

a) ancres d'une masse de 0 à 500 kg : $R = 0,35 \cdot P' \quad [\text{kN}] ;$

b) ancres d'une masse de plus de 500 kg à 2000 kg :

$$R = \left(0,35 - \frac{P' - 500}{15000} \right) P' \quad [\text{kN}]$$

c) ancres d'une masse de plus de 2000 kg $R = 0,25 \cdot P' \quad [\text{kN}].$

Dans ces formules

P' est la masse théorique de chaque ancre déterminée conformément aux chiffres 1 à 4 et 6.

La résistance à la rupture des chaînes d'ancre est celle qui est donnée par une des normes en vigueur dans un des Etats riverains ou en Belgique."

b) *Le chiffre 12 est rédigé comme suit :*

"12. Lorsque les ancres ont une masse supérieure à celle prescrite par les chiffres 1 à 6, la résistance à la rupture des chaînes d'ancre doit être déterminée en fonction de cette masse plus élevée des ancres.

Si le gréement d'un bateau comporte des ancres plus lourdes avec les chaînes d'ancres plus résistantes correspondantes, les inscriptions à porter au certificat de visite ne mentionneront toutefois que les masses et résistances à la rupture théoriques telles que découlant de l'application des prescriptions des chiffres 1 à 6 et 11."

2. *L'annexe B, points 35 et 36, est modifiée comme suit :*

a) *Le point 35 est rédigé comme suit :*

"35. Installation d'assèchement Nombre des pompes d'assèchements, dont motorisées
Débit minimum première pompe d'assèchement l/min deuxième pompe d'assèchement l/min"

b) *Le point 36 est rédigé comme suit :*

"36. Nombre et emplacement des organes de fermeture visés à l'article 8.08, chiffres 10 et 11."

PROTOCOLE 29

Transport de marchandises dangereuses sur le Rhin

Pas de résolution.

PROTOCOLE 30

Mesures d'aménagement sur le Rhin pour améliorer les conditions de navigation (2003-I-28 et 2006-I-26)

Résolution

La Commission Centrale,

rappelant ses résolutions

- 1964-II-7 et 1966-I-7 par lesquelles il a été convenu de communiquer au Comité technique permanent les programmes de travail annuels relatifs aux mesures d'aménagement sur le secteur du Rhin situé entre Lauterbourg/Neuburgweier et St. Goar,
- 1986-I-37 et 1995-I-27, prévoyant une information relative aux mesures prises pour le rétablissement et maintien d'un lit stable sur le Rhin inférieur et pour l'obtention d'une profondeur du chenal navigable de 2,50 m à l'EE entre Cologne et Coblenze,
- 1995-I-26, prévoyant une information sur les mesures prises sur le Waal,

prend acte, après information du Président de son Comité Technique Permanent, des mesures d'aménagement prévues pour améliorer les conditions de navigation,

se félicite de la poursuite de mesures visant à améliorer les conditions de navigation,

constate que ces mesures

- relèvent d'un intérêt général supérieur,
- contribuent à améliorer la sécurité et le bon ordre de la navigation ainsi que son développement durable,
- n'affecteront pas notablement la navigation durant leur mise en œuvre.

Annexe

**Mesures prises dans le cadre de l'amélioration des conditions de navigation sur le Rhin allemand
durant l'année 2007**

Numéro	Nature des travaux	p.k.	Etat des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
1	Alimentation en débit solide Iffezheim	336 - 338	Début : 1978 réalisation en cours depuis cette date	pas d'incidence
2	Stabilisation du fond à val d'Iffezheim	336 - 352	Début : 1998 réalisation selon besoins depuis cette date	pas d'incidence
3	Post-régulation entre Karlsruhe et Germersheim	362,6 - 384,6	Début : 1999	pas d'incidence
4	Alimentation en débit solide Rhin moyen	593 - 596	Début : octobre 2005 Fin : janvier 2006 Aucune alimentation en 2006, une alimentation en débit solide prévue en 2007	pas d'incidence
5	Alimentation en débit solide "Steinerne Bänke 3"	747,0 - 768,5	Début : avril 2006 Fin : novembre 2007	pas d'incidence
6	Alimentation en débit solide "Rhin inférieur"	813,0 - 818,0 824,0 - 826,0 828,0 - 830,0 835,0 - 838,0	Début : mars/avril 2008 Fin : novembre 2008	pas d'incidence
7	"Comblement des seuils de fond Emmerich"	850,5 - 853,0	Début : avril 2006 Fin : juin 2007	pas d'incidence
8	Bassin de crues à Rees	833,5 - 838,5	Début : janvier 2008 Fin : novembre 2012	pas d'incidence

**Mesures prises dans le cadre de l'amélioration des conditions de navigation sur le Rhin néerlandais
durant l'année 2007**

Numéro	Nature des travaux	p.k.	Etat des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
Mesures prises sur le Waal				
1	Garantie d'une profondeur de chenal de 2,80 m à l'EE	857 – 924	Mesure à long terme	pas d'incidence
2	Etablissement d'un ponton de chargement d'automobiles à Lobith	862	Achèvement des travaux : 2007	pas d'incidence
3	Etablissement d'une voie navigable de liaison vers le ponton de chargement d'automobiles et vers le port de stationnement nocturne	864	Achèvement des travaux : 2007	pas d'incidence
4	Nouvelle construction d'un port de stationnement nocturne à Lobith	860	Retards durant la phase de planification en raison de procédures juridiques liées à la directive communautaire sur l'habitat	pas d'incidence
5	Amélioration et extension de la capacité des ports de stationnement nocturne		Ces mesures sont encore au stade de la planification.	pas d'incidence
Mesures sur le Neder-Rijn et le Lek				
6	Rénovation générale des écluses et barrages de Driel, Amerongen et Hagestein	891,5; 922,3; 946,9	De premières mesures partielles sont achevées ; les principaux travaux n'ont pas encore débuté	faible incidence en raison d'interruptions de la navigation
7	Suppression de hauts-fonds	880 – 884, 952	Achèvement des travaux : 2007	pas d'incidence

PROTOCOLE 31

Relevés d'actes de mise en vigueur par les Etats membres et de décisions des comités et groupes de travail

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.

Annexes (séparément)

PROTOCOLE 32

Approbation des comptes de l'exercice 2006 de la Commission Centrale

Résolution

Après avoir pris connaissance du rapport du vérificateur des comptes , la Commission Centrale approuve les comptes de l'exercice 2006.

PROTOCOLE 33

Approbation des comptes de l'exercice 2006 du Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans

Résolution

Après avoir pris connaissance du rapport du vérificateur des comptes, la Commission Centrale approuve les comptes de l'exercice 2006 du Centre Administratif .Ces comptes seront communiqués à cet organisme.

PROTOCOLE 34

Archives de la Commission Centrale

Résolution

Au vu du rapport du secrétariat,

considérant que le dépôt d'une partie des archives de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin qui ne présentent plus qu'un intérêt historique auprès d'un organisme public spécialisé dans la conservation et la consultation de tels documents constitue une modalité appropriée,

considérant qu'il y a lieu de donner une base juridique précise aux dépôts déjà réalisés auprès de la Direction des Archives Départementales du Bas-Rhin,

considérant que le projet de contrat proposé par les Archives Départementales du Bas-Rhin est satisfaisant,

autorise son Secrétaire Général à conclure un tel contrat avec les Archives Départementales du Bas-Rhin.

PROTOCOLE 35

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 2007 et du 31 décembre 2007 au 1er janvier 2008 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 2007 et celle du 31 décembre 2007 au 1er janvier 2008 entre 18 heures et 08 heures

ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 36

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 1er janvier 2008 au 31 décembre 2008, ne soulève pas d'objection.

PROTOCOLE 37

Célébration de l'Acte de Mannheim par la ville de Mannheim

Résolution

La Commission Centrale,

sensible aux expressions d'amitiés manifestées par la ville de Mannheim et le Mannheimer Schiffahrtsverein sous la forme d'un banquet triennal en hommage à l'Acte de Mannheim de 1868.

consciente du rôle personnel joué dans l'organisation de ces célébrations par M. Gerhard Widder, ancien maire de la Ville de Mannheim et M. Helmut Kühnle, Président d'honneur du Mannheimer Schiffahrtsverein,

souhaite exprimer solennellement ses remerciements à ces deux personnalités pour le travail accompli en faveur de la navigation rhénane et de la promotion des principes consacrés par l'Acte de Mannheim de 1868.

PROTOCOLE 38

Communiqué à la presse

Résolution

Le communiqué à la presse est approuvé.

PROTOCOLE 39

Date de la prochaine session

Résolution

La prochaine session plénière se tiendra le 28 et 29 mai 2008 à Strasbourg.

*