

**COMMISSION  
CENTRALE  
POUR LA  
NAVIGATION  
DU RHIN**



**SESSION DE PRINTEMPS 2007**

**RESOLUTIONS ADOPTEES**

**(2007 - I)**

**Strasbourg, le 31 mai 2007**



**SESSION DE PRINTEMPS 2007**

**RESOLUTIONS ADOPTEES**

**(2007-I)**

**Strasbourg, le 31 mai 2007**



# SOMMAIRE

Pages

<b>I. Ouverture de la session plénière - Composition de la Commission Centrale - adoption de l'ordre du jour</b>	
Protocole 1 : Ouverture de la session plénière - Composition de la Commission Centrale - adoption de l'ordre du jour .....	1
<b>II. Questions générales et juridiques</b>	
Protocole 2 : Mise en œuvre de la déclaration de Bâle .....	1
Protocole 3 : Relations avec la Commission européenne .....	1
Protocole 4 : Mesures en vue de la prévention d'actes terroristes .....	1
Protocole 5 : Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR.....	2
<b>III. Questions économiques</b>	
Protocole 6 : Situation économique de la navigation rhénane .....	2
Protocole 7 : Situation et avenir des bateaux à cabines.....	14
<b>IV. Questions concernant l'infrastructure, l'environnement et l'élimination des déchets</b>	
Protocole 8 : Coopération avec la Commission Internationale pour la protection du Rhin.....	14
Protocole 9 : Mise en œuvre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure .....	14
<b>V. Questions relatives aux patentes de batelier et aux équipages</b>	
Protocole 10 : Modifications du Règlement des patentes du Rhin et du Règlement relatif à la délivrance des patentes radar dans la perspective de la reconnaissance sur le Rhin de certificats de conduite non rhénans, conformément au Protocole additionnel n° 7 .....	14
Protocole 11 : Mesures d'application pour la reconnaissance sur le Rhin de certificats de conduite et de certificats d'aptitude à la conduite au radar, conformément au Protocole additionnel n° 7 .....	16
<b>VI. Questions relatives aux règles de circulation</b>	
Protocole 12 : Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 Règlement de police (article 1.01) .....	21
Protocole 13 : Amendement au Règlement de police par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 (article 1.08).....	21
Protocole 14 : Introduction de l'obligation d'annonce par voie électronique en navigation rhénane .....	23

	Pages
Protocole 15 : 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 .....	24
Protocole 16 : Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 Règlement de visite des bateaux du Rhin (articles 22bis.01 à 22bis.06).....	27
Protocole 17 : Amendements au Règlement de Visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (articles 10.05, 15.09, 24.04).....	28
Protocole 18 : ADNR.....	31
<b>VII. Questions techniques relatives au Rhin en tant que voie navigable</b>	
Protocole 19 : Evolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur aval - Mouillage sur le busc aval des écluses d'Iffezheim - Plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 2006 .....	31
Protocole 20 : Extension de la centrale hydroélectrique de la chute d'Iffezheim (p.k. 334,00).....	33
Protocole 21 : Relevés d'actes de mise en vigueur par les Etats membres par les Etats membres et de décisions des comités et groupes de travail .....	34
<b>VIII. Questions administratives et financières</b>	
Protocole 22 : Budget pour 2008 de la Commission Centrale.....	34
Protocole 23 : Budget pour 2008 du Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans .....	34
Protocole 24 : Budget prévisionnel de l'Instance Internationale de péréquation et de coordination .....	35
Protocole 25 : Composition du Secrétariat .....	35
Protocole 26 : Modification du Règlement du personnel.....	36
Protocole 27 : Révision du tableau des emplois.....	37
Protocole 28 : Comité du personnel.....	38
Protocole 29 : Approbation du compte rendu de l'activité en 2006 de la Commission Centrale .....	38
<b>IX. Questions diverses</b>	
Protocole 30 : Communiqué à la presse.....	44
Protocole 31 : Date de la prochaine session .....	44



**CC/R (07) 1 - Final**  
31 mai 2007

fr/de/nl

## **RESOLUTIONS ADOPTEES LORS DE LA SESSION DE PRINTEMPS 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**

#### **Relations avec la Commission européenne**

Pas de résolution.

### **PROTOCOLE 4**

#### **Mesures en vue de la prévention d'actes terroristes**

##### **Résolution**

La Commission Centrale,

rappelant sa résolution 2002-II-8, par laquelle le Groupe ad hoc "sûreté du transport fluvial face aux actes terroristes" a été institué,

eu égard aux travaux actuellement en cours dans le cadre de l'OMI et relatifs à l'ISPS,

charge son groupe G/TER de mettre au point des propositions pour une prise en compte appropriée du transport par voie d'eau et des bateaux intérieurs dans le cadre des mesures susceptibles d'être adoptées au plan maritime pour la prévention d'actes terroristes et de la criminalité et de lui en faire rapport lors de la session du printemps 2008.

## **PROTOCOLE 5**

### **Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR**

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 6**

### **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 l'année 2006 et la prospective pour le premier semestre 2007.

#### **Annexe**

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

### **Ensemble de l'année 2006 et prospective pour le 1<sup>er</sup> semestre 2007**

#### **I. Remarques générales**

##### **a) Situation générale**

Soutenue par un taux de croissance du PIB de la zone Euro qui a atteint 2,7 % en 2006, la demande de transport sur le Rhin a progressé en 2006. Ainsi, les volumes transportés sur le Rhin traditionnel en 2006 ont progressé de 3 % et au second semestre 2006, la progression a même dépassé 8 % par rapport au deuxième semestre 2005, particulièrement affecté par une hydraulité insuffisante. Seul le secteur agricole et les transports par conteneurs ont connu un léger recul en 2006 sur le Rhin. En début d'année 2007, les prévisions pour la croissance économique de la zone Euro restent optimistes, si bien que la demande de transport rhénan devrait continuer à en bénéficier en 2007.

##### **b) Hydraulité**

L'année 2006 n'aura pas été marquée par des périodes de basses eaux aussi prolongées que 2005. Après des périodes de crues au printemps, l'hydraulité a fluctué pendant le reste de l'année au gré des précipitations alternant période de basses et hautes eaux de courte durée.

##### **c) Prix des carburants**

Au cours du deuxième semestre 2006, les prix du carburant ont connu une baisse par rapport au niveau le plus élevé atteint en août. Cette baisse s'est poursuivie jusqu'à la fin du mois de janvier où la tendance s'est à nouveau inversée. Sur l'ensemble de l'année 2006, on constate que le prix du gasoil a été en moyenne 12 % plus élevé que pour l'année 2005, malgré cette baisse observable au cours des 4 derniers mois de l'année. Dès le mois d'avril 2007, les prix ont de nouveau atteint des niveaux très élevés auxquels ils pourraient persister.

#### **II. Situation de la cale sèche**

##### **a) Volumes transportés**

###### **Secteur agricole**

Dans l'ensemble, les transports de produits agricoles sur le Rhin ont diminué de près de 4% en 2006. Même le second semestre 2006 a connu une baisse de l'ordre de - 6 % pour les produits agricoles notamment, en comparaison du second semestre 2005. Les transports de blé ont diminué (- 4 %) mais ont été accompagnés d'une augmentation des transports des autres céréales. Les transports de fourrages ont également diminué alors que les transports d'huiles végétales et d'oléagineux ont progressé de 12 %. Ces évolutions peuvent notamment trouver une explication dans le développement des cultures oléagineuses en raison de l'intérêt croissant pour les cultures à caractère bioénergétique.

### **Secteur sidérurgique**

L'industrie sidérurgique continue à bénéficier d'une demande mondiale et européenne forte. En effet la demande mondiale d'acier a progressé de 8,5 % en 2006 et devrait encore progresser de 5,9 % en 2007. En 2006, la croissance amorcée dans le secteur du bâtiment et des travaux publics a elle aussi contribué à soutenir la demande d'acier en Europe de l'Ouest.

Dans ce contexte, le transport rhénan dans ce secteur a progressé sur l'ensemble de l'année 2006 de près de 1 % pour les matières premières et de 5 % pour les transports de produits finis et semi finis. Le second semestre 2006 a été caractérisé par une hausse de 6 % des transports de matières premières et de 17 % des produits métallurgiques. Une situation hydrologique en automne 2006 permettant à la navigation intérieure un fonctionnement optimal contrairement à ce qui fut observable en automne 2005, a sans nul doute contribué à cette forte progression. Compte tenu des prévisions de croissance de la demande mondiale et à un rythme certes plus faible au niveau européen, la demande de transport émanant de ce secteur industriel devrait se maintenir au moins pour 2007.

### **Secteur énergétique : charbon**

Les volumes de charbon transportés sur le Rhin ont progressé de plus de 7 % au cours de l'année 2006. Le niveau globalement soutenu de la demande de transport est la conséquence directe d'un secteur sidérurgique travaillant à plein régime et d'une demande soutenue de charbon vapeur de la part des centrales thermiques, eu égard au prix élevé du pétrole. C'est surtout le second semestre qui a connu une progression de 16 % des volumes, confortée par une hydraulité plus favorable qu'en automne 2005.

Au cours des premiers mois de l'année 2007, une baisse de la demande de transport a pu être observée. Il s'agit d'une conséquence de l'hiver particulièrement doux et de la faible consommation de charbon qui en résulte. De ce fait, les transports de charbon ne devraient pas progresser de façon notable en 2007.

### **Sables, graviers, pierres, terre et matériaux de construction**

Sur l'ensemble de l'année, on note une progression de 10 % des transports de matériaux de construction. Notamment les sables et graviers vers l'aval, qui représentent à eux seuls 50 % des volumes de matériaux de construction transportés sur le Rhin, ont progressé de près de 15 % en volume et de 18,5 % en prestations. Au cours du second semestre 2006, la progression des volumes de matériaux de construction transportés a atteint 17 % avec notamment + 21% pour les transports vers l'aval.

On constate que les prestations en TKM des transports vers l'aval ont progressé nettement plus que les volumes transportés, avec + 30 % au second semestre 2006, ce qui indique une reprise du marché concerné dans la région du Rhin inférieur.

Ces évolutions favorables de la demande de transport de matériaux de construction s'expliquent par la phase d'expansion actuelle du secteur du bâtiment et des travaux publics en Allemagne notamment. Aussi bien la construction dans le domaine de l'habitat et des locaux professionnels que les travaux publics sont touchés par cette croissance d'activité soutenue par une conjoncture économique favorable. Cette tendance devrait selon les experts du secteur se poursuivre en 2007.

**b) Niveau des frets**

En 2006, les frets dans la cale sèche ont été marqués par une tendance de fond à la hausse tout au long de l'année, abstraction faite de quelques fluctuations dues aux variations de l'hydraulicité. Il convient de remarquer que ce niveau des frets en hausse s'est effectué dans un contexte où les volumes transportés ont progressé de 3,7 % sur le Rhin traditionnel.

**c) Transports par conteneurs**

Les transports par conteneurs ont légèrement diminué avec - 1 % sur le Rhin traditionnel. Cette évolution est à comparer avec l'évolution des arrivages dans les ports maritimes qui affichent des hausses de volumes qui dépassent 4 % pour Rotterdam, + 8 % pour Anvers alors que le port d'Amsterdam a triplé ses volumes par rapport à 2005.

Si la navigation rhénane n'a pu bénéficier de la poursuite de ce développement, la cause en est une tendance à l'engorgement des sites de transbordement vers le fluvial. Notamment le port de Rotterdam touche manifestement à ses limites. On peut noter que sur le Rhin, ce sont les transports de conteneurs vides qui ont diminué de 8,5 %, les transports de conteneurs pleins ayant progressé de près de 3 % en 2006, notamment vers l'aval.

Le fait que certains pôles industriels recourent de plus en plus à une externalisation de certaines productions et montage peut également avoir un effet sur la demande de transport. Le premier trimestre 2007 semble renouer avec la croissance des transports rhénans de conteneurs, hormis les effets néfastes de l'interruption de la navigation suite à l'accident à Cologne au mois de mars. Les arrivages dans les ports ARA poursuivent leur forte progression en 2007 et il appartiendra à la navigation rhénane et intérieure de tirer le meilleur profit de cette conjoncture très favorable.

**III. Situation dans le secteur de la cale citerne**

**a) Volumes transportés**

***Secteur énergétique***

Les transports de produits pétroliers ont progressé d'un peu plus de 1 % sur l'année 2006 et de près de 5 % au second semestre 2006 par rapport au second semestre 2005. Les transports d'essence se sont accrus de 20 % vers l'aval du fait des exportations vers les Etats-Unis, mais se sont réduits vers l'amont suite à un recours accru au diesel par le parc automobile. Les transports de kérosène ont diminué de plus de 16 % en volume vers l'aval.

Parallèlement, les transports de gasoil ont progressé de 5 % vers l'aval et de l'ordre de 3 % vers l'amont au cours de l'année 2006. Ces tendances relevées sur l'ensemble de l'année ont été encore plus marquées au second semestre 2006.

Plus globalement, la baisse temporaire des prix sur le marché mondial du pétrole entre septembre et décembre 2006 ont entraîné un regain d'activité sur ce marché, des approvisionnements étant effectués pour la reconstitution des stocks.

En début d'année 2007, suite à la douceur de l'hiver qui a notamment entraîné une réduction de l'ordre de 25 % de la consommation de fuel domestique, de l'obligation d'adjonction de biocarburants en Allemagne à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007 et des prix à nouveau en hausse sur le marché pétrolier, la demande de transport sur le Rhin s'est établie à un niveau bas. Les perspectives restent principalement dépendantes des fluctuations des prix sur le marché mondial.

### **Secteur chimique**

Sous l'effet d'une conjoncture dans l'industrie chimique qui a poursuivi sa croissance en 2006 et au cours des premiers mois de 2007, les volumes transportés par la navigation rhénane ont progressé de 2 % sur l'ensemble de l'année et de plus de 5 % au cours du deuxième semestre 2006 par rapport au deuxième semestre 2005.

Les prévisions émanant de ce secteur industriel sont optimistes, aussi bien en ce qui concerne la demande intérieure qu'à l'export, si bien que la demande de transport devrait elle aussi rester soutenue sur le Rhin.

#### **b) Niveau des frets**

Les frets ont connu des sommets en début d'année 2006 influencés par une hydraulicité faible. Ils sont revenus à des niveaux nettement plus bas en cours d'année suite au retour à une hydraulicité plus normale et à une demande de transport modérée pour ce qui est des produits pétroliers. A partir du mois d'août, la baisse des prix sur le marché pétrolier a réactivé la demande et les effets sur les frets ne se sont pas fait attendre.

Au cours du premier trimestre 2007, la conjonction d'une demande faible suite à un hiver doux et d'une hydraulicité abondante a entraîné des niveaux de frets plutôt modérés, peu avantageux pour la navigation citerne.

### **IV. Evolution de l'offre de cale**

La mise en service d'unités nouvelles s'est poursuivie en 2006 à un rythme soutenu pour la cale sèche avec 51 unités correspondant à une capacité de 112 370 tonnes. Pour la cale citerne en revanche, seules 28 unités correspondant à une capacité de 77 565 tonnes ont été mis en service en 2006 contre 48 qui correspondent à 133 387 tonnes en 2005. Ce ralentissement temporaire n'est pas dû à une politique d'investissement plus restrictive de la part des exploitants. Il faut en chercher la cause au niveau des capacités de production des chantiers navals et des sous-traitants en équipements tous deux devant faire face à une activité de nouvelle construction très soutenue au plan mondial. Depuis un certain temps, ils travaillent au maximum de leur capacité. L'année 2007 devrait à nouveau être marquée par l'arrivée d'un nombre important d'unités sur le marché.

### **V. Conclusions et perspectives**

#### **Conditions d'exploitations en 2006 :**

L'année 2006 semble avoir été caractérisée dans la cale sèche par une demande de transport soutenue et un niveau des frets tendanciellement en hausse. Dans la cale citerne, le domaine chimique a connu une activité soutenue tout au long de l'année et alors que dans le domaine des pétroliers des fluctuations importantes de la demande ont été constatées.

Si le poste "carburant" reste très élevé en 2006 parmi les charges d'exploitation, la baisse nette amorcée en septembre, période de forte activité, est venue soulager cette charge.

#### **Saturation des capacités de production des chantiers navals :**

En vue des nouveaux critères d'affectation des matières à transporter en bateaux à double coque qui entreront en vigueur entre 2009 et 2018, la flotte citerne aura besoin de toute la capacité de construction soit environ 60 unités par an, pour pouvoir se renouveler d'ici 2018.

***Perspective générale : l'adaptation de l'offre à la demande de transport est variable :***

Dans le domaine de la cale sèche, l'évolution de la capacité des flottes par l'apport d'unités nouvelles, correspond à l'évolution de la demande de transport résultant d'une activité économique soutenue. Cette demande soutenue devrait perdurer.

Pour la cale citerne en revanche, les unités arrivant sur le marché risquent de rencontrer temporairement une situation de surcapacité de l'offre par rapport à la demande. En effet, la demande de transport de produits pétroliers et au mieux stagnante, voire légèrement en baisse. Parallèlement, pour répondre aux exigences des chargeurs, un renouvellement de la flotte avec la mise en service de bateaux à double coque est en cours.

***Saturation au niveau des ports maritimes :***

En 2006, l'impact de la saturation du transbordement des conteneurs entre les terminaux maritimes et bateaux fluviaux a été très net. C'est notamment dans le port de Rotterdam que l'engorgement a été le plus sensible. La navigation rhénane n'a bénéficié que très faiblement de la forte progression du marché des transports par conteneurs et ce malgré une hydraulité globalement favorable. Il importe que les efforts soient poursuivis pour éliminer ces goulots d'étranglement situés au niveau des ports maritimes.

**Evolution du trafic rhénan traditionnel (annuel)**

2006	Total		Aval		Amont	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
<b>0 Produits agricoles</b>	7619	2275	6215	1872	1404	403
<b>1 Denrées alimentaires, fourrages</b>	11213	2484	4704	916	6509	1568
<b>2 Combustibles minéraux solides</b>	28343	5559	780	87	27562	5472
<b>3 Produits pétroliers</b>	32569	8386	7924	1719	24645	6667
<b>4 Minerais et déchets pour la métallurgie</b>	33693	4135	2165	343	31528	3793
<b>5 Produits métallurgiques</b>	12376	2376	6600	1120	5776	1257
<b>6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction</b>	41337	7574	31254	5831	10083	1743
<b>7 Engrais</b>	4198	1182	1765	466	2432	716
<b>8 Produits chimiques</b>	16513	3624	6307	1109	10207	2515
<b>9 Machines, véhicules, objets manufacturés</b>	18799	5762	12383	3709	6416	2053
<b>99 dont Transactions spéciales</b>	17643	5515	11542	3506	6101	2009
<b>Total</b>	<b>206660</b>	<b>43357</b>	<b>80097</b>	<b>17171</b>	<b>126563</b>	<b>26185</b>

2005	Total		Aval		Amont	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
<b>0 Produits agricoles</b>	8173	2296	6861	2009	1312	287
<b>1 Denrées alimentaires, fourrages</b>	11489	2794	4668	986	6821	1808
<b>2 Combustibles minéraux solides</b>	26345	5577	666	72	25679	5504
<b>3 Produits pétroliers</b>	32201	8344	7407	1563	24794	6781
<b>4 Minerais et déchets pour la métallurgie</b>	33441	4106	1938	320	31503	3786
<b>5 Produits métallurgiques</b>	11788	2252	6579	1152	5208	1100
<b>6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction</b>	37270	6681	27348	4942	9923	1738
<b>7 Engrais</b>	4282	1175	1772	448	2509	727
<b>8 Produits chimiques</b>	16199	3368	6718	1108	9481	2260
<b>9 Machines, véhicules, objets manufacturés</b>	19292	5958	12724	3836	6568	2122
<b>99 dont Transactions spéciales</b>	18002	5688	11686	3604	6316	2085
<b>Total</b>	<b>200480</b>	<b>42551</b>	<b>76681</b>	<b>16436</b>	<b>123798</b>	<b>26113</b>

Evolution en comparaison avec 2005 (en %)						
<b>0 Produits agricoles</b>	-6,78	-0,92	-9,42	-6,81	7,01	40,30
<b>1 Denrées alimentaires, fourrages</b>	-2,40	-11,10	0,77	-7,08	-4,57	-13,29
<b>2 Combustibles minéraux solides</b>	7,58	-0,32	17,19	20,77	7,33	-0,58
<b>3 Produits pétroliers</b>	1,14	0,51	6,98	10,01	-0,60	-1,68
<b>4 Minerais et déchets pour la métallurgie</b>	0,75	0,71	11,71	7,06	0,08	0,17
<b>5 Produits métallurgiques</b>	4,99	5,51	0,32	-2,81	10,91	14,23
<b>6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction</b>	10,91	13,37	14,28	17,99	1,62	0,30
<b>7 Engrais</b>	-1,97	0,57	-0,38	3,92	-3,06	-1,49
<b>8 Produits chimiques</b>	1,94	7,59	-6,12	0,08	7,65	11,27
<b>9 Machines, véhicules, objets manufacturés</b>	-2,56	-3,30	-2,68	-3,31	-2,32	-3,27
<b>99 dont Transactions spéciales</b>	-2,00	-3,04	-1,24	-2,71	-3,40	-3,65
<b>Total</b>	<b>3,08</b>	<b>1,89</b>	<b>4,45</b>	<b>4,47</b>	<b>2,23</b>	<b>0,28</b>

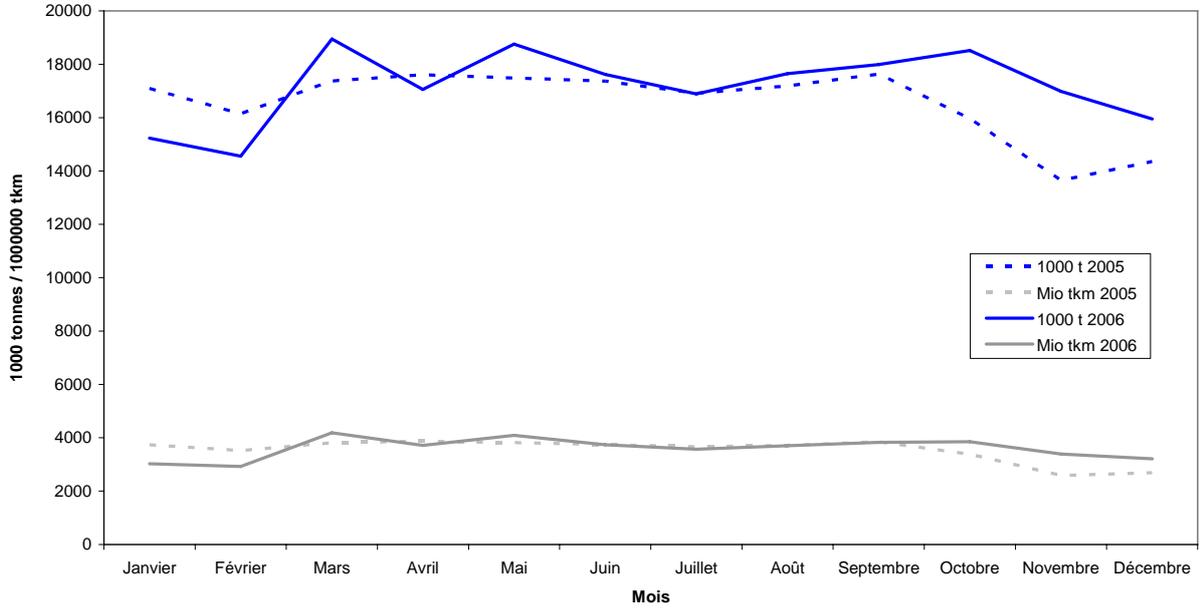
### Evolution du trafic rhénan traditionnel (semestriel)

2ème semestre 2006	Total		Aval		Amont	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Produits agricoles	3874	1170	3150	955	724	215
1 Denrées alimentaires, fourrages	5824	1281	2440	476	3384	806
2 Combustibles minéraux solides	13596	2504	320	37	13276	2467
3 Produits pétroliers	16748	4341	3994	905	12754	3436
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	16988	2134	1007	163	15981	1971
5 Produits métallurgiques	6348	1227	3304	581	3044	646
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	21051	3683	15927	2824	5124	859
7 Engrais	2137	602	902	243	1235	359
8 Produits chimiques	8278	1788	3060	521	5219	1267
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	9400	2894	6212	1869	3188	1025
99 dont Transactions spéciales	8848	2782	5828	1777	3019	1004
<b>Total</b>	<b>104244</b>	<b>21624</b>	<b>40316</b>	<b>8573</b>	<b>63928</b>	<b>13052</b>

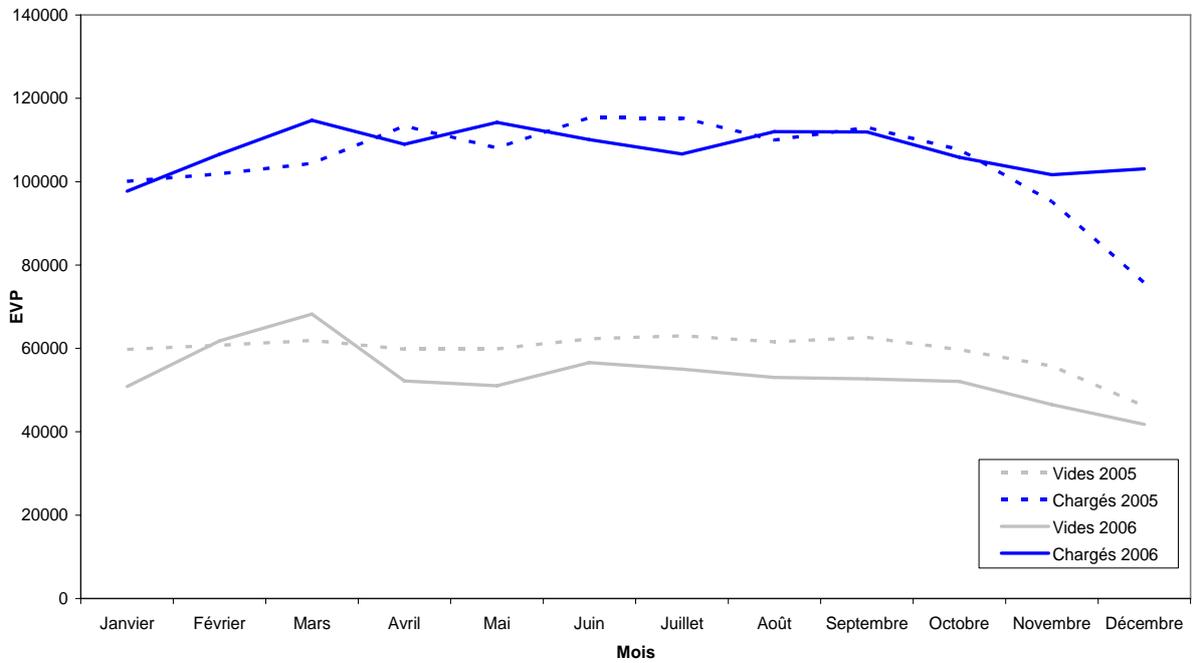
2ème semestre 2005	Total		Aval		Amont	
	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm	1000 t	Mio tkm
0 Produits agricoles	4133	1211	3459	1048	675	164
1 Denrées alimentaires, fourrages	5637	1354	2325	498	3312	857
2 Combustibles minéraux solides	11687	2385	322	39	11365	2346
3 Produits pétroliers	15993	4014	3362	682	12631	3333
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	15994	1905	878	141	15115	1765
5 Produits métallurgiques	5419	1003	3287	551	2132	452
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	17971	3005	13159	2167	4812	838
7 Engrais	2124	572	893	220	1231	352
8 Produits chimiques	7880	1608	3262	534	4618	1074
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	9587	2897	6431	1891	3155	1006
99 dont Transactions spéciales	8910	2765	5878	1775	3032	989
<b>Total</b>	<b>96425</b>	<b>19954</b>	<b>37378</b>	<b>7771</b>	<b>59046</b>	<b>12187</b>

Evolution en comparaison avec le 2ème semestre de 2005 (en %)						
0 Produits agricoles	-6,27	-3,37	-8,94	-8,85	7,29	31,07
1 Denrées alimentaires, fourrages	3,31	-5,36	4,95	-4,49	2,16	-5,98
2 Combustibles minéraux solides	16,33	4,99	-0,70	-5,43	16,81	5,16
3 Produits pétroliers	4,72	8,15	18,79	32,72	0,98	3,09
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	6,21	12,01	14,72	15,63	5,73	11,66
5 Produits métallurgiques	17,14	22,33	0,51	5,36	42,79	43,02
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	17,14	22,58	21,04	30,32	6,49	2,56
7 Engrais	0,61	5,20	1,00	10,32	0,33	2,00
8 Produits chimiques	5,06	11,17	-6,20	-2,46	13,01	17,94
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	-1,95	-0,11	-3,40	-1,19	1,04	1,92
99 dont Transactions spéciales	-0,70	0,61	-0,84	0,14	-0,42	1,55
<b>Total</b>	<b>8,11</b>	<b>8,37</b>	<b>7,86</b>	<b>10,31</b>	<b>8,27</b>	<b>7,09</b>

### Evolution mensuelle des volumes transportés et des prestations fournies sur le Rhin traditionnel

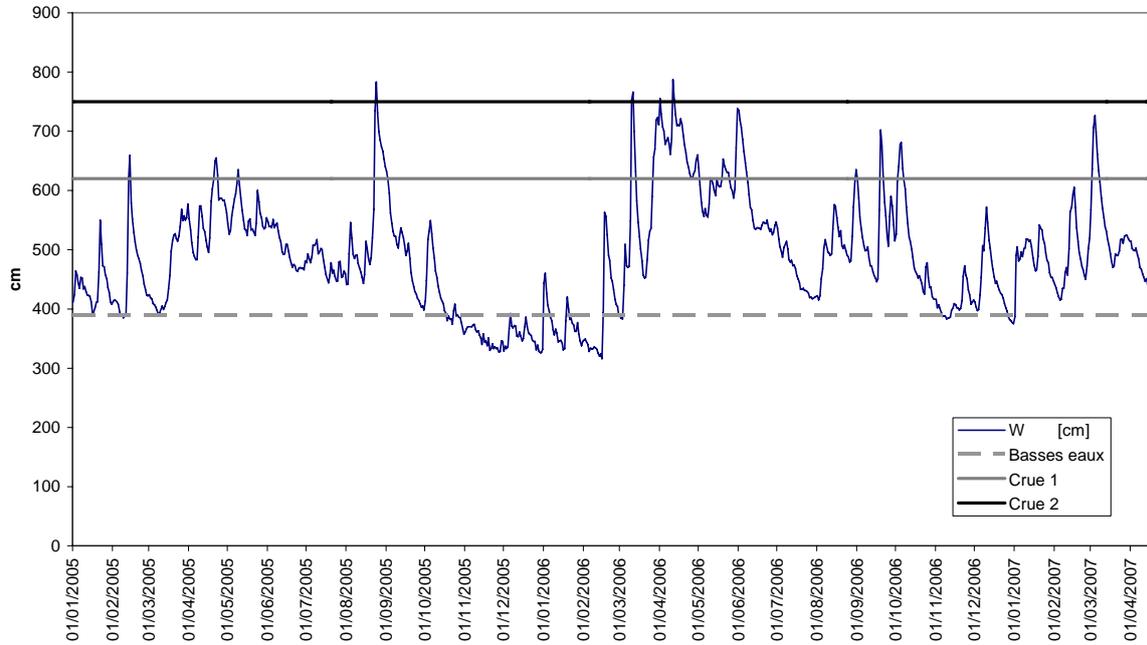


### Evolution mensuelle des transports par conteneurs sur le Rhin traditionnel

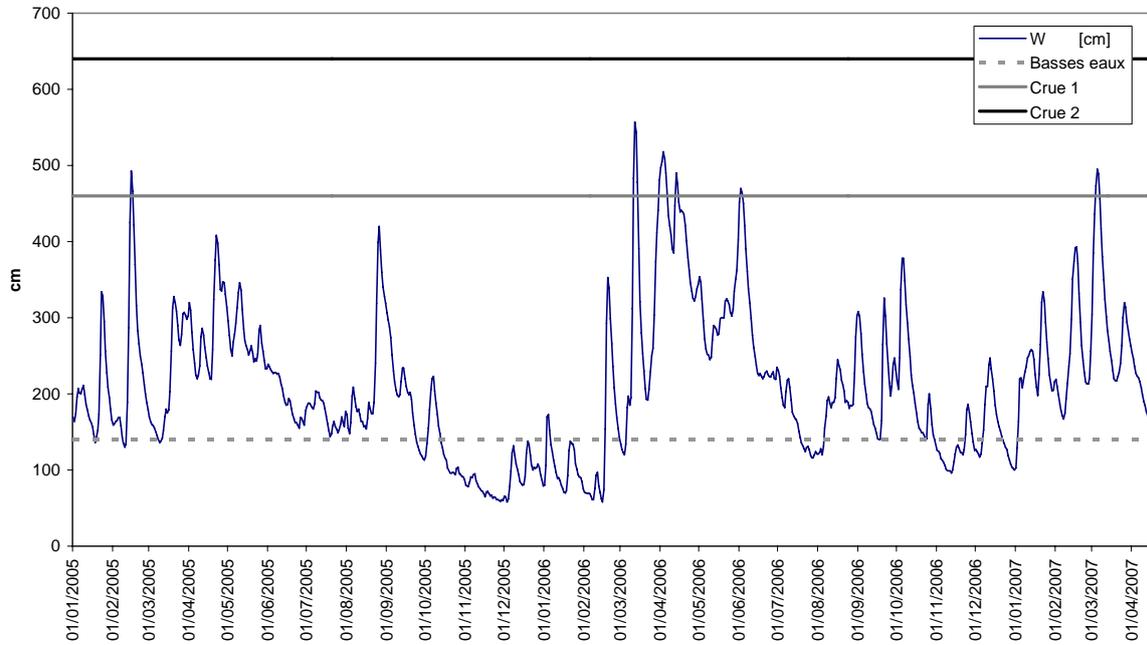


## Hydraulicité sur le Rhin

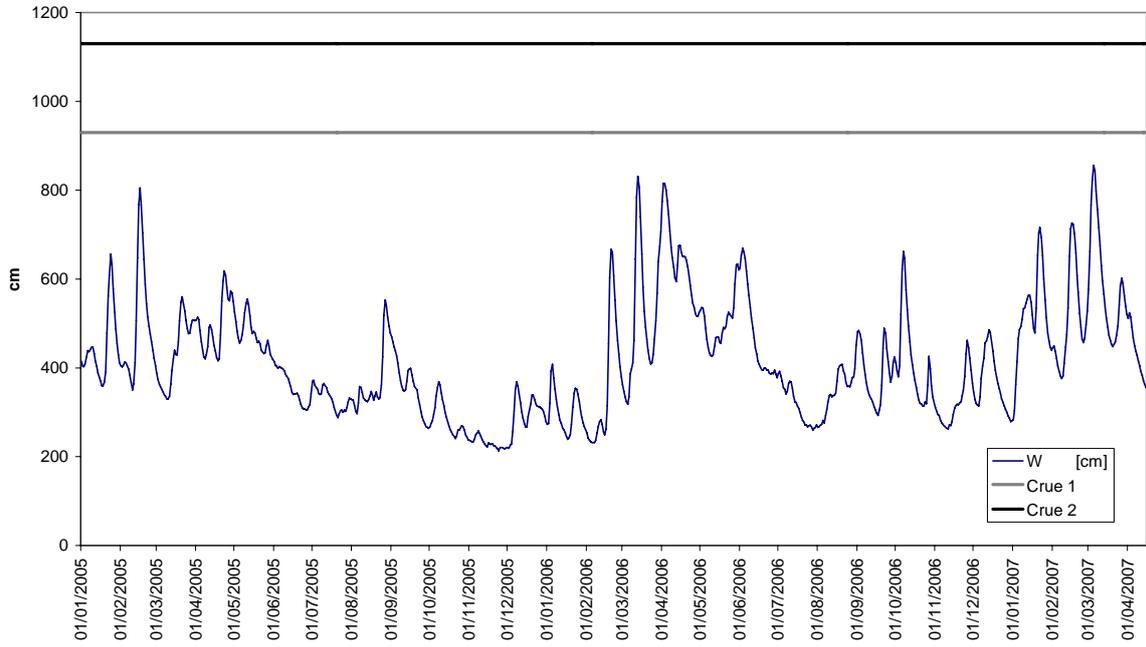
### Niveaux d'eau à Maxau



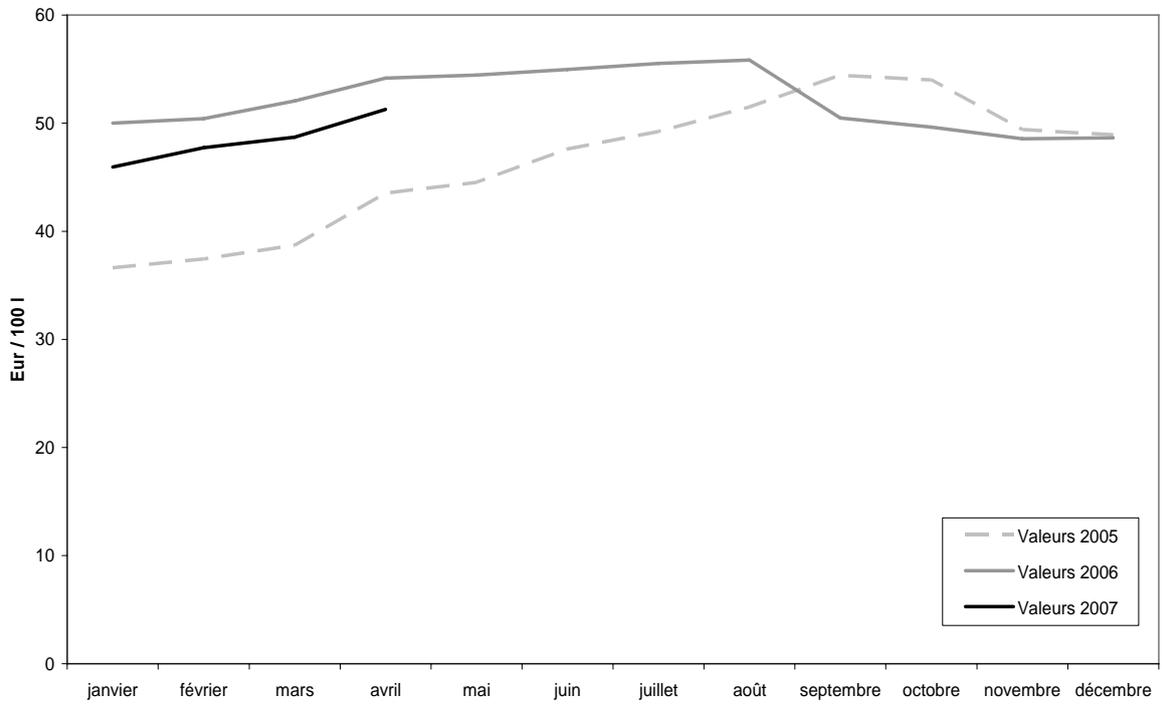
### Niveaux d'eau à Kaub



### Niveaux d'eau à Ruhrort



### Evolution des prix du gasoil



**Nouvelles constructions au 10 avril 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	
<b>total</b>	<b>74</b>	<b>150294</b>	<b>56138</b>	<b>62</b>	<b>167832</b>	<b>41894</b>	<b>42</b>	<b>94962</b>	<b>34400</b>
automot. citernes	22	65548	30547	45	131455	50332	54	139718	61236
barges citernes	2	178		1	1800		3	2427	
<b>total</b>	<b>24</b>	<b>65726</b>	<b>30547</b>	<b>46</b>	<b>133255</b>	<b>50332</b>	<b>57</b>	<b>142145</b>	<b>61236</b>
pousseurs	2		1276	0		0	1		992
remorqueurs	3		11670	1		279	1		177
<b>total</b>	<b>5</b>		<b>12946</b>	<b>1</b>		<b>279</b>	<b>2</b>		<b>1169</b>
Bat. Croisière	17		13251	10		7238	5		4021
Bat. Excursion	9		4834	1		1566	1		662
<b>total</b>	<b>26</b>		<b>18085</b>	<b>11</b>		<b>8804</b>	<b>6</b>		<b>4683</b>

Type de bateau	2005			2006			2007		
	nombre	tonnage	kW	nombre	tonnage	kW	nombre	tonnage	kW
automoteurs	34	87645	27490	33	93985	26637	2	2937	1326
barges	12	11401		18	18385		0	0	
<b>total</b>	<b>46</b>	<b>99046</b>	<b>27490</b>	<b>51</b>	<b>112370</b>	<b>26637</b>	<b>2</b>	<b>2937</b>	<b>1326</b>
automot. citernes	46	130860	43736	28	77565	24637	2	6140	2656
barges citernes	2	2527		0	0	0	0	0	0
<b>total</b>	<b>48</b>	<b>133387</b>	<b>43736</b>	<b>28</b>	<b>77565</b>	<b>24637</b>	<b>2</b>	<b>6140</b>	<b>2656</b>
pousseurs	0		0	0		0	0		0
remorqueurs	0		0	0		0	0		0
<b>total</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	<b>0</b>		<b>0</b>
Bat. Croisière	5		6280	4	1644	3186	0	0	0
Bat. Excursion	5		2832	2	1959	2244	0	0	0
<b>total</b>	<b>10</b>		<b>9112</b>	<b>6</b>		<b>5430</b>	<b>0</b>		<b>0</b>

Type de bateau	total 2002 - 2007		
	nombre	tonnage	kW
automoteurs	176	458683	187885
barges	101	168758	0
<b>total</b>	<b>277</b>	<b>627441</b>	<b>187885</b>
automot. citernes	197	551286	213144
barges citernes	8	6932	0
<b>total</b>	<b>205</b>	<b>558218</b>	<b>213144</b>
pousseurs	3	0	2268
remorqueurs	5	0	12126
<b>total</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>14394</b>
Bat. Croisière	41	1644	33976
Bat. Excursion	18	1959	12138
<b>total</b>	<b>59</b>	<b>3603</b>	<b>46114</b>

## **PROTOCOLE 7**

### **Situation et avenir des bateaux à cabines**

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 8**

### **Coopération avec la Commission Internationale pour la protection du Rhin**

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 9**

### **Mise en oeuvre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure**

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 10**

### **Modifications du Règlement des patentes du Rhin et du Règlement relatif à la délivrance des patentes radar dans la perspective de la reconnaissance sur le Rhin de certificats de conduite non rhénans, conformément au Protocole additionnel n°7**

#### **Résolution**

I

La Commission Centrale,

réaffirmant sa volonté de simplifier les obligations des professionnels afin de promouvoir l'intégration et le développement du marché européen du transport par voie de navigation intérieure,

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

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 adaptation préalable des dispositions du Règlement des patentes du Rhin et du Règlement relatif à la délivrance des patentes radar,

estimant utile de regrouper le Règlement des patentes du Rhin et le Règlement relatif à la délivrance des patentes radar dans un seul et même règlement, conformément aux conclusions dégagées par la CCNR dans le cadre des travaux de réorganisation réglementaire,

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

- abroge avec effet au 1<sup>er</sup> avril 2008 le Règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin (Règlement des patentes du Rhin) adopté par la résolution 1996-I-31 et amendé en dernier lieu par la résolution 2003-II-28 ;
- abroge avec effet au 1<sup>er</sup> avril 2008 le Règlement relatif à la délivrance des patentes radar (RDPR) adopté par la résolution 1998-II-28 et amendé en dernier lieu par la résolution 2002-II-25 ;
- adopte le Règlement des patentes pour la navigation sur le Rhin (Règlement des patentes du Rhin) ci-annexé en langues allemande, française et néerlandaise.

Le nouveau Règlement des patentes pour la navigation sur le Rhin entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2008.

## II

La Commission Centrale,

dans l'intérêt d'une application rapide des directives visées à l'article 1.06 du Règlement des patentes pour la navigation sur le Rhin,

délègue l'approbation et la modification des directives susmentionnées à son comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle. En cas de désaccord dans ce Comité, les projets seront soumis à la Commission Centrale.

Le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, à chaque session, fera rapport sur les approbations données depuis la session précédente à la Commission Centrale qui en prendra acte.

**Annexe** : (séparément)

## **PROTOCOLE 11**

### **Mesures d'application pour la reconnaissance sur le Rhin de certificats de conduite et de certificats d'aptitude à la conduite au radar, conformément au Protocole additionnel n° 7**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

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

rappelant l'importance qu'elle accorde à ce que "la navigation rhénane opère dans un cadre juridique aussi simple, clair et harmonisé que possible", ainsi qu'elle l'a réaffirmé par la déclaration de Bâle du 16 mai 2006;

consciente que la reconnaissance sur le Rhin, de certificats de conduite autres que la patente du Rhin et de certificats d'aptitude à la conduite au radar autres que la patente radar, constitue une mesure visant à simplifier les obligations des professionnels et pouvant contribuer de façon significative au dynamisme économique du secteur,

agissant en vertu du Protocole additionnel n°7 ("le Protocole " ),

estimant que des mesures d'application sont nécessaires à la mise en œuvre du Protocole à l'égard des certificats de conduite et des certificats d'aptitude à la conduite au radar, 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,

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

adopte les mesures d'application pour la reconnaissance sur le Rhin de certificats de conduite et de certificats d'aptitude à la conduite au radar, ci-annexées en langues allemande, française et néerlandaise.

#### **Annexe**

## **Mesures d'application pour la reconnaissance sur le Rhin de certificats de conduite et de certificats d'aptitude à la conduite au radar**

### **Préambule**

L'article II du Protocole additionnel n°7 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin stipule que la CCNR peut reconnaître d'autres certificats de bateau et patentes de batelier sous réserve que ceux-ci soient délivrés sur la base de prescriptions équivalentes à celles établies en application de ladite convention et de procédures assurant la pleine application de ces prescriptions.

La décision de reconnaissance est prise par l'assemblée plénière de la CCNR. Outre l'équivalence des patentes, l'utilité de la reconnaissance constitue également une condition préalable pour toute décision relative à la reconnaissance. La reconnaissance n'est pas un droit.

Toute décision de reconnaissance comporte une appréciation politique tenant compte notamment :

- de l'existence d'une réciprocité appropriée,
- de l'existence des conditions nécessaires à une coopération garantissant la pérennité de l'équivalence, y compris en cas de modification ultérieure des prescriptions,
- d'autres aspects éventuels relatifs au bon ordre de la navigation sur le Rhin.

### **1. Modalités et procédures de reconnaissance**

- a) La reconnaissance est prononcée exclusivement sur la base des dispositions législatives et réglementaires nationales qui fixent les conditions de délivrance des certificats de conduite ou des certificats d'aptitude à la conduite au radar. Doivent être présentées :
- toutes les dispositions réglementant les conditions matérielles pour l'obtention, la conservation et le retrait des certificats de conduite ou des certificats d'aptitude à la conduite au radar ;
  - toutes les dispositions réglementant la procédure pour l'obtention, la conservation et le retrait des certificats de conduite ou des certificats d'aptitude à la conduite au radar et
  - la liste des autorités compétentes.

Il convient de présenter non seulement les lois et réglementations, mais aussi l'intégralité des directives et autres prescriptions ou dispositions administratives.

- b) L'équivalence doit être vérifiée :
- au plan de règles de fond,
  - au plan des procédures garantissant le respect des règles de fond.
- c) Les prescriptions sont réputées équivalentes :
- si elles sont identiques sur le fond,
- ou
- si elles présentent les mêmes garanties que les règles contenues dans le Règlement des patentes pour la navigation sur le Rhin.

- d) Les différences sont admises :
- si elles sont sans conséquences notables, en particulier sur le plan de la sécurité de la navigation et si elles n'entraînent pas de distorsions de concurrence,
  - si les conséquences négatives sont suffisamment compensées par des conséquences positives.

## 2. Procédure d'examen de la demande de reconnaissance

- a) La reconnaissance de certificats de conduite ou de certificats d'aptitude à la conduite au radar, délivrés sur la base d'une réglementation nationale ou internationale, doit faire l'objet d'une demande en ce sens par l'Etat ou l'organisation internationale qui est responsable de cette réglementation. La demande doit également inclure une déclaration relative à l'acceptation de la réciprocité de la reconnaissance des patentes.
- b) Les dispositions législatives et réglementaires visées au chiffre 1, lettre a) et les modèles relatifs aux certificats concernés doivent être annexés à cette demande dans une des langues de travail de la CCNR.
- c) Le Comité STF examine la demande et rend un avis concernant l'équivalence.
- d) Si nécessaire, le Comité STF demande des vérifications, exige des compléments d'information et auditionne les représentants des autorités concernées.
- e) La décision appartient à l'assemblée plénière de la Commission Centrale qui se prononce sur l'équivalence et l'opportunité de la reconnaissance.

## 3. Exigences relatives à l'équivalence matérielle des certificats de conduite

Les certificats de conduite satisfont aux exigences matérielles relatives à l'équivalence si la teneur des dispositions relatives à l'obtention, à la conservation et au retrait est équivalente à celle des prescriptions suivantes du Règlement des patentes pour la navigation sur le Rhin. Ceci signifie, pour la grande patente :

a) *Age minimum (article 2.01, chiffre 1)*

Le titulaire du certificat de conduite doit avoir atteint l'âge de 21 ans au minimum. Les certificats qui peuvent être obtenus avant cet âge n'autorisent leur titulaire à naviguer sur le Rhin qu'une fois atteint cet âge minimum.

b) *Exigences relatives à l'aptitude physique et psychique (article 2.01, chiffre 3, lettre a) Aspects et critères (Annexe B1)*

Le titulaire du certificat de conduite doit avoir prouvé son aptitude physique et psychique par un examen médical conforme à celui défini par le modèle de l'annexe B1 du Règlement des patentes pour la navigation sur le Rhin.

Concernant le maintien de l'équivalence du certificat de conduite, il doit être prescrit que la justification de l'aptitude physique et psychique doit être renouvelée tous les 5 ans à partir de l'âge de 50 ans et tous les ans à partir de l'âge de 65 ans.

Les certificats de conduite pour lesquels les prescriptions nationales n'exigent pas le renouvellement de l'examen médical tous les 5 ans à partir de l'âge de 50 ans et tous les ans à partir de l'âge de 65 ans sont réputés équivalents dès lors que le titulaire apporte la preuve de son aptitude physique et psychique conformément aux articles 2.19 et 2.21 du Règlement des patentes pour la navigation sur le Rhin.

*c) Expérience professionnelle (article 2.01, chiffre 4)*

Le titulaire du certificat de conduite doit avoir justifié d'une expérience professionnelle conforme à l'article 2.01, chiffre 4, du Règlement des patentes pour la navigation du Rhin ou, au minimum, à la directive 96/50/CE. Sont exigés au minimum soit quatre ans de temps de navigation intérieure, soit un temps de navigation réputé équivalent conformément au Règlement des patentes pour la navigation sur le Rhin.

L'équivalence des certificats de conduite délivrés sur la base d'une expérience professionnelle inférieure à quatre ans et pour lesquels le temps de navigation supplémentaire permettant d'atteindre une expérience professionnelle de quatre ans est inscrit dans le livret de service ou dans un document équivalent, ne peut être reconnue que s'il ressort de ces documents que l'expérience professionnelle manquante a été attestée auprès des autorités compétentes nationales.

L'équivalence des certificats de conduite, délivrés sur la base d'un examen pratique et pour lesquels le temps de navigation permettant d'atteindre une expérience professionnelle de quatre ans est inscrit dans le livret de service ou dans un document équivalent, ne peut être reconnue que s'il ressort de ces documents que l'expérience professionnelle manquante a été attestée auprès des autorités compétentes nationales. Les éventuelles restrictions ou conditions fixées en liaison avec l'examen pratique sont également applicables sur le Rhin.

Le calcul du temps de navigation doit être effectué conformément à l'article 2.08 du Règlement des patentes pour la navigation sur le Rhin : 180 jours de navigation effective en navigation intérieure comptent pour un an de temps de navigation. Dans un délai de 365 jours consécutifs, peuvent être pris en considération au maximum 180 jours de navigation effective.

*d) Exigences relatives aux connaissances professionnelles (article 2.01, chiffre 3, lettre c)*

Les connaissances professionnelles doivent être attestées par un examen dont la teneur est conforme aux exigences de l'annexe D1 au Règlement des patentes pour la navigation sur le Rhin ou aux exigences de la directive 96/50/CE. Les certificats autorisant uniquement la conduite de certains bateaux en vertu de la réglementation nationale, ne seront également valides sur le Rhin que pour la conduite de ces bateaux.

*e) Aptitude supplémentaire (articles 2.05 et 2.06)*

Les titulaires d'un certificat de conduite reconnu équivalent ne sont autorisés à naviguer sur la section du Rhin décrite à l'article 2.05 du Règlement des patentes du Rhin que s'ils possèdent une attestation de connaissances de secteur délivrée conformément à l'article 2.17 du Règlement des patentes pour la navigation sur le Rhin.

#### **4. Exigences relatives à l'équivalence matérielle des certificats d'aptitude à la conduite au radar**

Les certificats d'aptitude à la conduite au radar satisfont aux exigences matérielles relatives à l'équivalence si la teneur des dispositions relatives à l'obtention, à la conservation et au retrait est équivalente à celle des prescriptions suivantes du Règlement des patentes pour la navigation sur le Rhin :

a) *Age minimum*

Le titulaire du certificat doit avoir atteint l'âge de 18 ans au minimum.

b) *Exigences complémentaires*

Le titulaire du certificat doit être titulaire d'un certificat de conduite et d'un certificat restreint de radiotéléphonie.

c) *Exigences des connaissances pour conduire un bateau au radar dans la navigation intérieure*

La connaissance de radar doit être attestée par un examen dont la teneur est conforme aux exigences de l'annexe D2 du Règlement des patentes pour la navigation sur le Rhin.

## **5. Conditions complémentaires**

- a) Les certificats de conduite et les certificats d'aptitude à la conduite au radar doivent être rédigés dans au moins une langue de travail de la Commission Centrale.
- b) La CCNR se réserve la possibilité de fixer des conditions complémentaires s'il est constaté que l'équivalence entre la patente du Rhin ou la patente radar et le certificat de conduite ou le certificat d'aptitude à la conduite au radar n'est pas parfaite. Ces conditions figureront dans la décision de reconnaissance.

## **6. Suivi des décisions de reconnaissance**

- a) La CCNR invite les Etats dont les certificats de conduite et/ou les certificats d'aptitude à la conduite au radar ont été reconnus, à participer à une réunion commune en tant que de besoin. Ces réunions auront pour objectifs :
  - de contribuer à ce que les évolutions et adaptations réglementaires, qui seront nécessaires à l'avenir, soient concordantes dans l'ensemble des réglementations ;
  - de coordonner les mécanismes de contrôle entre les Etats ;
  - d'établir un récapitulatif des modalités d'examen des connaissances professionnelles appliquées dans les différents Etats ;
  - de contribuer à l'uniformisation des certificats de conduite et les certificats d'aptitude à la conduite au radar, utilisés dans les différents Etats.
- b) Les Etats membres de la CCNR et les Etats dont les certificats de conduite ou les certificats d'aptitude à la conduite au radar sont reconnus équivalents, s'informent mutuellement dès que possible et indépendamment des réunions communes, des modifications et développements qui sont envisagés dans les réglementations relatives aux documents précités.

## **PROTOCOLE 12**

### **Prorogation d'une prescription de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 Règlement de Police (Article 1.01)**

#### **Résolution**

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

Article 1.01, lettre v) – Définition "feu scintillant"  
(adoptée par la résolution 2004-I-14).

La prescription sera en vigueur du 1<sup>er</sup> octobre 2007 au 30 septembre 2010.

## **PROTOCOLE 13**

### **Amendement au Règlement de police par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 (Article 1.08)**

La Commission Centrale

prend acte de la résolution suivante relative à l'amendement au Règlement de police adoptée le 20 mars 2007 suivant la procédure écrite :

#### **"Résolution du 20 mars 2007**

### **Amendement au Règlement de police par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 (Article 1.08)**

La Commission Centrale,

en vue de l'uniformisation de ses prescriptions relatives aux moyens de sauvetage individuels destinés aux passagers présents à bord de bateaux à passagers et afin de prendre en compte de l'introduction de nouvelles normes internationales,

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,

retire le chiffre 4 ajouté à l'article 1.08, du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin conformément à la résolution 2006-II-21 et adopte en remplacement l'amendement à l'article 1.08 annexé à la présente résolution.

L'amendement figurant à l'annexe sera en vigueur du 1<sup>er</sup> avril 2007 au 31 mars 2010."

#### **Annexe**

*L'article 1.08 est complété par le chiffre 4 ci-après :*

- "4. Sans préjudice du chiffre 3, les moyens de sauvetage individuels inscrits au n° 44 du certificat de visite doivent être appropriés pour les passagers et doivent être disponibles à bord. Les moyens de sauvetage individuels sont réputés appropriés s'ils sont conformes aux normes européennes EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 ou EN ISO 12402-4 : 2006 et s'ils sont disponibles dans une répartition correspondant au nombre d'adultes et d'enfants parmi les passagers."

## **PROTOCOLE 14**

### **Introduction de l'obligation d'annonce par voie électronique en navigation rhénane (2006-II-23)**

1. La CCNR a adopté au printemps 2003 un standard établissant des règles pour l'échange d'annonces électroniques en navigation intérieure. Elle a actualisé ce standard en automne 2006 et a chargé son Comité du règlement de police, par l'intermédiaire du Groupe de travail du règlement de police et en coopération avec la profession de la navigation, d'élaborer d'ici la session plénière du printemps 2007 des propositions visant à prescrire progressivement dans le Règlement de Police pour la Navigation du Rhin la transmission électronique suivant ce standard des annonces exigées par ledit règlement, en tenant compte des équipements disponibles à bord des bateaux concernés et dans les postes de trafic.
2. Le Comité du Règlement de police, par l'intermédiaire du Groupe de travail du Règlement de police qui a coopéré avec le groupe de travail RIS, a constaté au terme de l'audition de la profession de la navigation qu'il était pertinent, afin de permettre un traitement sûr et efficace du grand nombre d'annonces par les postes de trafic, de n'appliquer dans un premier temps qu'aux bateaux transportant des conteneurs cette obligation d'une transmission électronique des annonces prescrites. Ce constat s'applique à la fois pour les échanges d'annonces entre les bateaux et le poste de trafic et pour les échanges d'annonces entre les postes de trafic.
3. Les groupes de travail ont également estimé que des enseignements suffisants devraient être disponibles au terme d'une période d'environ deux ans pour prendre une décision relative à l'extension de cette obligation de transmettre les annonces par voie électronique à d'autres catégories de bâtiments en tenant compte des progrès réalisés en termes de disponibilité des équipements nécessaires à bord des bâtiments.

### **Résolution**

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du Règlement de police et se référant à sa résolution 2006-II-23,

dans le but d'améliorer la sécurité du transport de conteneurs sur le Rhin et d'améliorer dans les centrales d'annonce le traitement des annonces provenant des bateaux,

décide d'exiger à partir du 1er avril 2008 la transmission sous forme électronique des annonces prescrites par le Règlement de Police pour la Navigation du Rhin pour les bateaux transportant un nombre de conteneurs supérieur à un nombre restant à préciser,

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 le groupe de travail RIS, de lui soumettre d'ici l'automne 2007 des propositions concrètes de modifications du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin nécessaires à cet effet ainsi que, le cas échéant, d'autres mesures complémentaires.

## PROTOCOLE 15

### **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. Pour la navigation maritime, l'OMI a introduit le système automatique d'identification (AIS). Tous les navires effectuant des voyages internationaux conformément à SOLAS, chapitre 5, sont équipés d'un système AIS depuis fin 2004. La directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil<sup>1</sup> prescrit également que certains navires accédant à un port d'un Etat membre doivent posséder à bord des équipements AIS et que ces équipements doivent rester en fonction.
4. Afin de tenir compte des besoins spécifiques à la navigation intérieure, l'AIS a été adapté sous la forme d'un AIS Intérieur, lequel demeure compatible avec l'AIS de l'OMI destiné à la navigation maritime. Il est également compatible avec d'autres standards actuels développés pour la navigation intérieure.
5. 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.
6. Afin d'assurer une utilisation sûre de l'AIS Intérieur, le Règlement de Police pour la Navigation du Rhin doit être complété par des prescriptions relatives à l'utilisation des appareils AIS à bord des bateaux de la navigation intérieure, le Règlement de Visite des Bateaux du Rhin doit être complété par des prescriptions relatives à l'équipement des bateaux de la navigation intérieure avec des appareils AIS et des exigences relatives au fonctionnement et aux performances et des méthodes d'essai ainsi que des exigences relatives aux résultats d'essai (standard d'essai) doivent être introduits pour l'agrément de type de ces appareils par les autorités compétentes.
7. Le groupe européen d'experts "Tracking and Tracing on Inland Waterways" a conçu le standard d'essai pour les appareils AIS Intérieur à bord des bateaux de la navigation intérieure et préparera si nécessaire des propositions pour son adaptation permanente.

---

<sup>1</sup> JO. L 208 du 05.08.2002, p. 10

8. Le standard d'essai pour l'AIS Intérieur tient compte autant que possible des exigences actuellement applicables aux appareils AIS utilisés à bord de navires de mer, afin que ces appareils AIS puissent être adaptés aisément aux besoins spécifiques de la navigation intérieure et que les procédures d'agrément de type pour les appareils AIS Intérieur puissent être mises en œuvre en limitant les contraintes supplémentaires.
9. Le standard d'essai et ses révisions ultérieures (mises à jour) seront publiés par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin sur son site Internet ([www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)).
10. L'adoption du standard d'essai ainsi que les amendements ultérieurs au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin et au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin permettent de créer les conditions pour une utilisation sûre de l'AIS intérieur à l'avenir. L'adoption de ce standard n'implique pas l'obligation d'équiper les bâtiments

### Résolution

La Commission Centrale,

rappelant sa résolution 2006-I-21 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 qu'il est prévu que des appareils pour le système automatique d'identification en navigation intérieure (AIS Intérieur) soient 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 et à leur agrément de type qui s'appuient sur des exigences uniformes concernant le fonctionnement et les performances ainsi que sur des méthodes d'essai et des résultats d'essai uniformes (standard d'essai) afin d'assurer la sécurité de fonctionnement de ces systèmes,

souhaitant, à travers l'adoption précoce du standard d'essai par la Commission Centrale, offrir aux développeurs et aux usagers la sécurité nécessaire sur le plan de la planification et de l'investissement et accélérer l'introduction de ces services aussi sur des voies navigables autres que le Rhin,

adopte la teneur du standard d'essai pour l'AIS Intérieur annexé à la présente résolution en langues allemande, française, néerlandaise et anglaise,

et décide en outre

- de n'autoriser à partir du 1<sup>er</sup> avril 2008 que l'installation d'appareils AIS conformes au standard d'essai à bord des bâtiments de la navigation rhénane,
- d'autoriser jusqu'au 31 décembre 2011 l'utilisation de transpondeurs OMI Classe A installés à bord de bateaux de la navigation intérieure avant le 31 mars 2008 inclus, preuve à l'appui, ou installés à bord de navires de mer,

charge son Comité du Règlement de police,

- d'assurer l'adaptation permanente du standard d'essai aux mises à jour nécessaires, notamment sur la base du progrès technique et des enseignements tirés du fonctionnement ; le Groupe de travail RIS élaborera à cet effet des propositions en coopération avec le groupe européen d'experts "Tracking and Tracing on Inland Waterways",
- 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 nécessaires au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin et au Règlement de Visite des Bateaux du Rhin en vue de l'agrément de type, du montage et de l'utilisation des appareils AIS intérieur,

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 l'Union européenne.

**Annexe** : (séparément).

## PROTOCOLE 16

### **Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 Règlement de visite des bateaux du Rhin (Articles 22bis.01 à 22bis.06)**

#### **Résolution**

La Commission Centrale, conformément à l'article 1.06 du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin, proroge les prescriptions de caractère temporaire suivantes :

- a) Articles 22bis.01, 22bis.02, 22bis.03, 22bis.04 et article 22bis.06 - Dispositions particulières pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m (adoptée par la résolution 2005-II-19),
- b) Article 22bis.05 – Exigences supplémentaires (adoptée par la résolution 2004-I-18),
- c) - Article 22bis.05, chiffre 1, lettre a - Installation de propulsion à plusieurs hélices (adoptée par la résolution 2004-I-18),  
  
- Article 22bis.05, chiffre 1, lettre a, 1<sup>er</sup> alinéa (ne concerne que la version française) (adoptée par la résolution 2005-I-16),
- d) Article 22bis.05, chiffre 2 - Bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m en amont de Mannheim (ne concerne que la version française) (adoptée par la résolution 2004-I-18),
- e) Article 22bis.05, chiffre 2, lettre c) – Renvoi à l'ADNR (adoptée par la résolution 2004-II-21),
- f) Article 22bis.05, chiffre 3 - Exigences des bateaux à passagers (adoptée par la résolution 2004-I-18).

Ces prescriptions seront en vigueur du 1<sup>er</sup> octobre 2007 au 30 septembre 2010.

## **PROTOCOLE 17**

### **Amendements au Règlement de Visite par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 (Articles 10.05, 15.09, 24.04)**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

sur la proposition de son Comité du Règlement de Visite,

afin de tenir compte de l'entrée en vigueur de nouvelles normes européennes et de préciser certaines prescriptions,

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

adopte les amendements aux articles 10.05, 15.09 et 24.04 annexés à la présente résolution.

Les amendements figurant à l'annexe seront en vigueur du 1<sup>er</sup> octobre 2007 au 30 septembre 2010. Les prescriptions de caractère temporaire relatives aux dispositions figurant à l'annexe et qui seront encore en vigueur à cette date seront abrogées à cette date.

#### **Annexe**

1. *L'article 10.05 est modifié comme suit :*

a) *Le chiffre 1 est rédigé comme suit :*

"1. A bord des bâtiments doivent être disponibles au moins trois bouées de sauvetage conformes

- à la norme européenne EN 14 144 : 2003 ou
- à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1974), Chapitre III, Règle 7.1 et au Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage (LSA), paragraphe 2.1.

Elles doivent être prêtes à l'emploi et fixées sur le pont à des endroits appropriés sans être attachées dans leur support. Une bouée de sauvetage au moins doit se trouver à proximité immédiate de la timonerie et doit être équipée d'une lumière s'allumant automatiquement, alimentée par une pile et ne s'éteignant pas dans l'eau."

b) *Le chiffre 2 est rédigé comme suit :*

"2. A bord des bâtiments doit se trouver à portée de main pour chaque personne se trouvant généralement à bord un gilet de sauvetage à gonflage automatique qui lui est attribué personnellement et qui est conforme aux normes européennes EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 ou EN ISO 12402-4 : 2006.

Pour les enfants sont également admis les gilets de sauvetage rigides conformes aux normes susmentionnées."

2. *L'article 15.09 est modifié comme suit :*

a) *Le chiffre 1 est rédigé comme suit :*

"1. En plus des bouées de sauvetage mentionnées à l'article 10.05, chiffre 1, toutes les parties du pont non fermées et destinées aux passagers doivent être équipées des deux côtés du bateau de bouées de sauvetage conformes

- à la norme européenne EN 14 144 : 2003 ou
- à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1974), Chapitre III, Règle 7.1 et au Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage (LSA), paragraphe 2.1, espacées de 20 m au maximum.

Une moitié de toutes les bouées de sauvetage prescrites doit être munie d'une ligne flottante d'au moins 30 m de long et d'un diamètre compris entre 8 et 11 mm. L'autre moitié des bouées de sauvetage prescrites doit être équipée d'une lumière s'allumant automatiquement, alimentée par une pile et ne s'éteignant pas dans l'eau."

b) *Le chiffre 2 est rédigé comme suit :*

- "2. Outre les bouées de sauvetage visées au chiffre 1, doivent être disponibles et prêts à l'emploi :
- a) des moyens de sauvetage individuels conformes à l'article 10.05, chiffre 2, pour les membres du personnel de bord qui assurent des fonctions prévues par le dossier de sécurité ;
  - b) des moyens de sauvetage individuels conformes aux normes européennes EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 ou EN ISO 12402-4 : 2006 pour les autres membres du personnel de bord."

c) *Le chiffre 4 est rédigé comme suit :*

- "4. Outre les moyens de sauvetage visés aux chiffres 1 et 2, des moyens de sauvetage individuels conformes aux normes européennes EN 395 : 1998, EN 396 : 1998, EN ISO 12402-3 : 2006 ou EN ISO 12402-4 : 2006 doivent être disponibles pour 100 % du nombre maximal de passagers admissibles."

3. *L'article 24.04, chiffre 5 est rédigé comme suit :*

- "5. Lorsque la prescription comporte un renvoi à une norme européenne ou internationale concernant les exigences relatives à la constitution des matériels d'équipement, l'utilisation de ces matériels d'équipement reste admise pour une durée de 20 ans au maximum, à compter de l'introduction d'une nouvelle version ou d'une version révisée de cette norme."

## **PROTOCOLE 18**

### **ADNR**

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 19**

### **Evolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur aval Mouillage sur le busc aval des écluses d'Iffezheim Plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 2006**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

rappelant ses résolutions

1974-I-35 fixant un niveau d'eau minimum de 2,80 m à l'EE sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim,

1982-I-35 relative à l'aménagement du Rhin entre Beinheim/Iffezheim et Lauterbourg/Neuburgweier à une profondeur du chenal de 2,10 m sous l'EE et

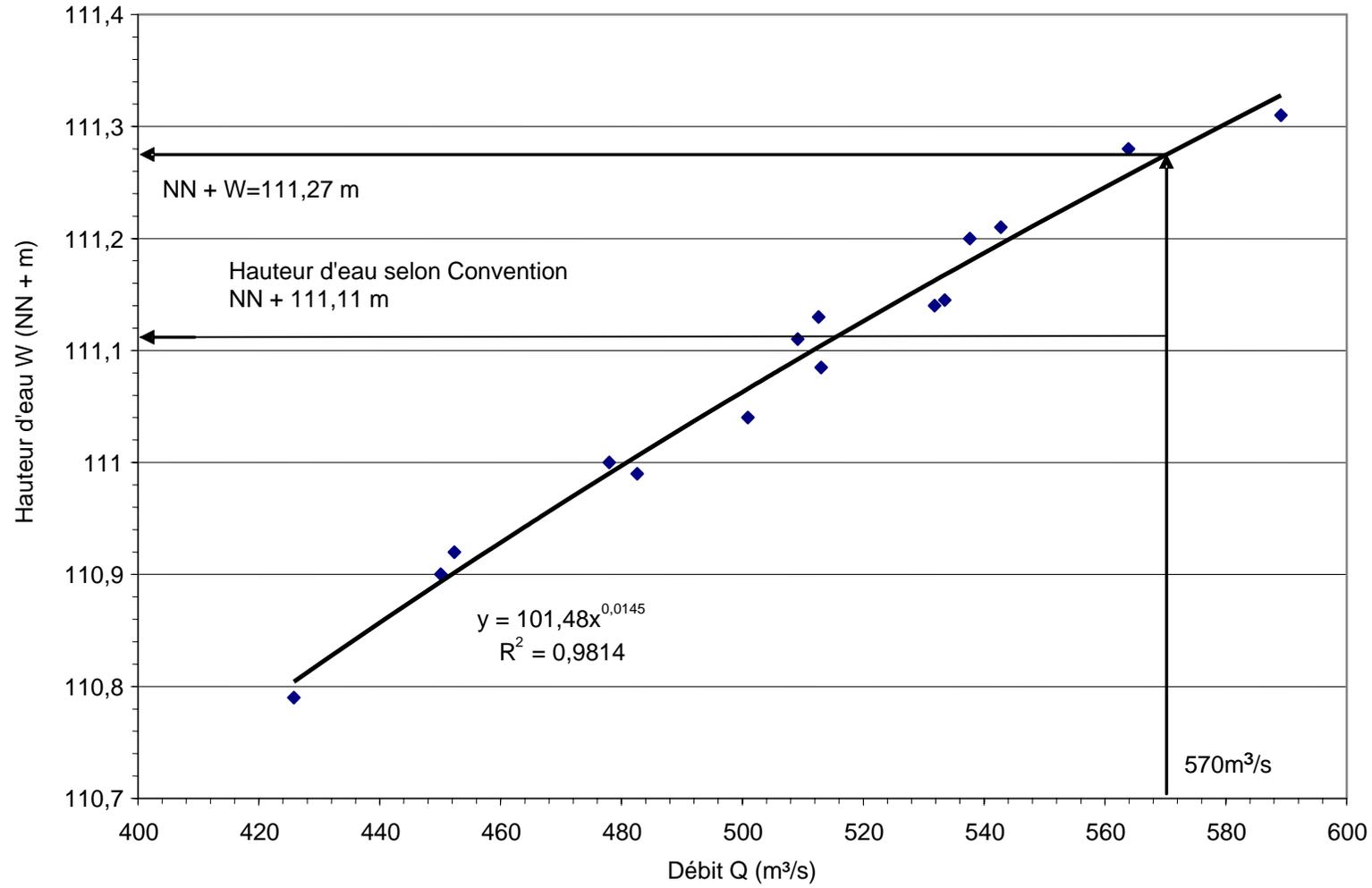
1984-I-29 par laquelle elle a pris connaissance de la Convention modifiant et complétant la Convention additionnelle du 16 juillet 1975 à la Convention du 4 juillet 1969 entre la République Française et la République fédérale d'Allemagne au sujet de l'aménagement du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier, et par là même des critères employés pour l'appréciation de la situation du plan d'eau en aval de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur mentionné,

prend acte des informations communiquées par le Président de son Comité Technique Permanent et notamment des faits suivants :

- Le mouillage sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim était au moins de 2,80 m à l'EE. Le critère fixé par la résolution 1974-I-35 a été respecté.
- Une profondeur de chenal de 2,10 m à l'EE a été mise à disposition à l'aval de l'écluse d'Iffezheim. Le critère fixé par la résolution 1984-I-29 a été respecté.
- En 2006, la courbe de débits 2006 (annexe) a pu être établie avec les relevés inférieurs au débit équivalent (GLQ). Le respect de la hauteur d'eau fixée par la Convention de NN + 111,11 m pour un débit de 570 m<sup>3</sup>/s a été prouvé.

**Annexe**

### Débits et hauteurs d'eau à l'EE pour l'échelle d'Iffezheim 2006



## PROTOCOLE 20

### Extension de la centrale hydroélectrique de la chute d'Iffezheim (P.k. 334,00)

#### Résolution

La Commission Centrale,

ayant pris connaissance du rapport de son Comité Technique Permanent,

se référant à sa résolution 1969-II-34,

approuve conformément aux conventions en vigueur l'extension de la centrale hydroélectrique de la chute d'Iffezheim par l'ajout d'une cinquième turbine.

Le rapport du Comité Technique Permanent est annexé au protocole.

#### Annexe

#### Rapport du Comité Technique Permanent relatif à l'extension de la centrale hydroélectrique de la chute Iffezheim (p.k. 334,00)

##### 1. Description générale

La machine 5 prévue est située à proximité immédiate de la centrale hydroélectrique existante, côté ouest. Le débit nominal de la nouvelle machine 5 est de 400 m<sup>3</sup>/s. Le débit total de l'installation hydroélectrique est ainsi porté à 1500 m<sup>3</sup>/s.

##### 2. Mesures relatives à la navigation

Sur le secteur du Rhin de la centrale hydroélectrique Iffezheim, le trafic fluvial sera écarté de la centrale en amont et en aval par des môles de séparation. Afin d'éviter la formation de vagues et de creux sur le secteur situé en amont et en aval, en cas de décharge soudaine de la centrale hydroélectrique suite à une panne du réseau électrique, les turbines sont actuellement commutées automatiquement en mode de décharge assurant au minimum 60 % de leur débit nominal.

A l'instar de l'intégralité de la centrale, un tel mode d'exploitation est également prévu pour la machine 5 conformément à l'objectif visé par cette condition, de sorte qu'un débit correspondant à 60 % du débit nominal des turbines en service au moment de la décharge sera assuré par l'intégralité de la centrale.

Le fonctionnement en mode de décharge est maintenu jusqu'à l'ouverture correspondante du barrage et au rétablissement des conditions de débit.

La mise en fonctionnement de la machine 5 interviendra dans des conditions analogues à celles fixées pour les machines 1 à 4, c'est-à-dire en fonction de l'hydraulicité du Rhin, de sorte que toutes les variations seront très lentes.

##### 3. Conclusions

La navigation ne sera pas affectée par l'extension prévue de la centrale hydroélectrique de la chute d'Iffezheim.

## PROTOCOLE 21

### 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 22

### Budget pour 2008 de la Commission Centrale

#### Résolution

La Commission Centrale adopte le budget 2008 qui est fixé à **2 293 740.- €**

La cotisation de chaque Etat, compte tenu du versement de **20 000.- €** du Centre Administratif pour les bateliers rhénans, du versement de **49 000.- €** de l'Instance internationale de Péréquation et de Coordination et des autres recettes, s'élève à **453 524.-€**.

Les cotisations seront versées au compte de la Commission Centrale auprès du Crédit Industriel d'Alsace et de Lorraine à Strasbourg.

## PROTOCOLE 23

### Budget pour 2008 du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans

#### Résolution

Le budget du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans pour 2008 est fixé à **42 840.- €**. La cotisation de chaque Etat concerné s'élève à **7 140.- €**. Le budget sera communiqué à cet organisme.

## **PROTOCOLE 24**

### **Budget prévisionnel pour 2008 de l'Instance internationale de péréquation et de coordination**

#### **Résolution**

La Commission Centrale

prend connaissance du budget prévisionnel pour 2008 de l'instance internationale de péréquation et de coordination prévu par la dite convention. Ce budget s'élève à 758 000,- euros dont un montant de 564 000 euros sera réparti à part égale entre les Etats signataires à la dite convention, soit 94 000,- euros pour chaque Etat et un montant de 194 000,- euros qui sera réparti entre les Etats signataires à la dite convention, à titre provisoire pour 2008 et en attendant la définition d'une clé de répartition définitive, d'après la clé suivante :

Pour	Allemagne	30 %
	Belgique :	10 %
	France :	1 %
	Luxembourg :	0 %
	Pays-Bas:	57 %
	Suisse :	2 %,

charge son Comité ED d'examiner la répartition des coûts d'exploitation du système électronique de paiement et de lui en faire rapport pour la session d'automne 2007,

charge son Secrétaire général de communiquer la présente résolution aux autorités du Grand Duché de Luxembourg .

## **PROTOCOLE 25**

### **Composition du Secrétariat**

#### **Résolution**

La Commission Centrale convient de prolonger pour une période de quatre ans, à dater du 1<sup>er</sup> août 2007,

- l'engagement de Monsieur H.A.F. VAN DER WERF comme Secrétaire Général-adjoint de la Commission Centrale, cet engagement étant renouvelable,
- l'engagement de Monsieur Gernot PAULI comme Ingénieur en Chef de la Commission Centrale, cet engagement étant renouvelable.

## **PROTOCOLE 26**

### **Modification du Règlement du personnel**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

se référant à sa résolution 2004-I-4,

approuve les modifications des articles 10 et 16 du Règlement du Personnel du Secrétariat de la CCNR,

décide, à titre de mesure transitoire pour l'application de l'article 10 alinéa 2, que pour les fonctionnaires internationaux actuellement en poste, la règle suivante sera appliquée : ces agents pourront encore bénéficier d'un renouvellement de leur mandat postérieurement à l'entrée en vigueur de la présente résolution. Si à l'expiration de ce nouveau mandat, un agent est proche de l'âge normal de la retraite, son mandat peut être exceptionnellement prolongé pour une courte période pour permettre une poursuite de son activité jusqu'à sa retraite.

#### **Annexe**

##### Article 10

"Le Secrétaire Général, le Secrétaire Général-adjoint et l'Ingénieur en Chef sont nommés et révoqués de leurs fonctions par la Commission Centrale.

Les agents susmentionnés sont nommés pour une durée de quatre ans. Leur mandat peut être renouvelé deux fois. Un troisième renouvellement est possible à titre exceptionnel, notamment si aucun autre candidat n'est disponible.

Le contrat d'engagement des agents susmentionnés est conclu avec la Commission centrale représentée par son Président. Ce contrat précise leurs conditions d'emploi et de rémunération ainsi que les conditions dans lesquelles ils bénéficient d'une protection sociale "

##### Article 16

Les agents visés à l'article 10 ont un entretien d'évaluation avec la présidence à la fin de son mandat de deux ans. Un tel entretien a également lieu avec les agents qui sollicitent un renouvellement de leur mandat. La présidence peut renoncer à un entretien avant le renouvellement d'un mandat notamment si l'évaluation régulière à eu lieu peu de temps auparavant.

Les agents visés à l'article 12 font l'objet, chaque année, d'une notation relative à leur valeur professionnelle. Cette notation, attribuée par le Secrétaire Général après consultation du supérieur hiérarchique, est communiquée à l'agent intéressé.

**PROTOCOLE 27**

**Révision du tableau des emplois**

**Résolution**

La Commission Centrale,

vu l'article 7 du Règlement du personnel,

décide d'adopter la révision du tableau des emplois. Ce tableau est annexé à la présente résolution.

**Annexe**

**Tableau des emplois**  
**au 1<sup>er</sup> janvier 2008**

	<b>Grade</b>	<b>Nombre prévu</b>	<b>Situation 1.1.2008</b>
<b>Agents Article 10</b> Barème Conseil Europe			
Secrétaire Général	A6 – A7	1	1 A7
Secrétaire Général-adjoint	A4 – A5	1	1 A4
Ingénieur en chef	A4 – A5	1	1 A4
<b>Agents article 12</b> Barème CCNR			
Administrateur principal	A3 – A4	2	1 A3
Administrateur	A1 – A3	2	2 A3 +1 A2
Administrateur Réseau	A1 – A3	1	1 A1
Traducteur	L1 – L3	3,5	1,5 L2 + 1 L3
Assistante de direction	B2 – B5	5	3 B4 + 2 B3
Documentaliste	B2 – B4	1	1 B2
Technicien impression	C4 – C6	1	1 C6

## **PROTOCOLE 28**

### **Comité du personnel**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

approuve les modifications suivantes du Règlement relatif au Comité du Personnel :

L'article 2 alinéa 2 est rédigé comme suit :

Le Président du Comité du personnel ou son remplaçant peut être entendu par le Sous-Comité administratif sur les questions intéressant le personnel du Secrétariat.

L'article 3 alinéa 1 est rédigé comme suit :

Le Comité du Personnel est composé de deux membres titulaires et de deux membres suppléants. Il comprend un titulaire et un suppléant de catégorie A ou L, ces catégories n'en faisant qu'une seule pour l'application du présent Règlement et un titulaire et un suppléant des catégories B et C.

L'article 11 alinéa 1 est rédigé comme suit :

"Tous les agents visés à l'article 12 du Règlement du Personnel dont le contrat d'engagement remonte au moins à un an peuvent se porter candidat. La déclaration de candidature doit être faite par écrit, être signée par le candidat et être adressée au Président du Bureau électoral au plus tard le huitième jour ouvrable avant le scrutin".

## **PROTOCOLE 29**

### **Approbation du compte rendu de l'activité en 2006 de la Commission Centrale**

#### **Résolution**

La Commission Centrale approuve le compte rendu du Secrétariat sur l'activité de la Commission Centrale en 2006.

#### **Annexe**

## Compte rendu de l'activité de la Commission Centrale en 2006

### I. COMPOSITION DE LA COMMISSION CENTRALE ET DE SON SECRETARIAT EN 2006

M. SEGER, Ambassadeur, Directeur de la Direction du Droit international public du Département fédéral des Affaires Etrangères, Chef de la délégation suisse auprès de la CCNR, a été nommé commissaire de Suisse, assume les fonctions de Président de la CCNR depuis le 1 janvier 2006.

M. WITTER, Coordinateur ministériel et Directeur adjoint du service de l'économie et du développement durable au Ministère des Affaires Etrangères de la République fédérale d'Allemagne, assume les fonctions de Vice-Président de la CCNR depuis le 6 septembre 2006 en remplacement de M. l'Ambassadeur HÖPFNER, qui a été appelé à d'autres fonctions

M. HADORN, Directeur de la Direction de la navigation rhénane, Bâle (RDS), a été nommé commissaire de Suisse auprès de la CCNR, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2006, en remplacement de M. HARDMEIER, qui a été appelé à d'autres fonctions.

M. MARTI, Directeur-adjoint de l'Office fédéral du transport (BAV) a été nommé commissaire de Suisse auprès de la CCNR, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2006, en remplacement de M. CHATELAIN, lequel a pris sa retraite.

M. MATHIEU, Chef du Bureau de l'organisation, de la réglementation et de la sécurité du transport fluvial à la Direction Générale de la mer et des Transports, au Ministère français des Transports et de l'Equipement, a été nommé commissaire de France auprès de la CCNR, à compter du 3 janvier 2006, en remplacement de M. PAPINUTTI, qui a été appelé à d'autres fonctions.

M. DEVADDER, Directeur-général de la Direction générale des Affaires juridiques au Ministère des Affaires Etrangères, Chef de la Délégation belge depuis le 17 avril 2000 a été appelé à d'autres fonctions.

En conséquence, la composition de la Commission Centrale était la suivante, à la fin de l'année 2006 :

#### ALLEMAGNE :

Commissaires :	MM.	WITTER, HÖNEMANN, KAUNE, STENSCHKE,	<b><i>Vice-Président</i></b>
Commissaires-suppléants :	MM.	ERNST, BLOCK ;	

#### BELGIQUE :

Commissaires :	M.	VAN KEER,	
	Mme	VANLUCHENE,	
Commissaires-suppléants :	MM.	VAN REUSEL, VERSCHUEREN ;	

FRANCE :

Commissaires : Mme BELLIARD,  
MM. JEROME,  
MATHIEU,  
CHENEVEZ  
Commissaires-suppléants : MM. BELLENGER,  
PIET ;

PAYS-BAS :

Commissaires : Mme. De KWAASTENIET,  
MM. VAN HOORN,  
TEN BROEKE,  
WALTHUIS,  
Commissaires-suppléants : Mme KETTENIS,  
M. MENSINK ;

SUISSE :

Commissaires : MM. SEGER, **Président**  
FEIERABEND,  
HADORN,  
MARTI,  
Commissaires-suppléants : MM. BÜHLER,  
REUTLINGER ;

Le Secrétariat était, à la même date, composé comme suit :

Secrétaire Général : M. WOEHRLING  
Secrétaire Général Adjoint : M. VAN DER WERF  
Ingénieur en Chef : M. PAULI

**II. ACTIVITE DE LA COMMISSION CENTRALE**

1. Sessions plénières et réunions au sein de la CCNR

- a) La Commission Centrale a tenu deux sessions plénières ordinaires, sous la présidence de M. SEGER, le 31 mai ainsi que le 23 novembre 2006 à Strasbourg.
- b) Les Comités, les groupes ad hoc et les groupes de travail de la CCNR se sont réunis comme suit :

le Comité du Budget, sous la présidence de M. SEGER le 30 mai 2006 à Strasbourg ;

le Sous-Comité Administratif, sous la présidence de M. BELLENGER, le 28 mars 2006 à Strasbourg ;

le Comité Préparatoire, sous la présidence de M. SEGER le 30 mars, le 30 mai, le 12 octobre et le 22 novembre 2006 à Strasbourg ;

le Comité Economique, sous la présidence de M. CHENEVEZ, le 29 mars, le 30 mai et le 22 novembre 2006 à Strasbourg ;

le Comité du Droit fluvial, sous la présidence de M. KAUNE, le 31 mars, le 21 novembre et le 23 novembre 2006 : réunion spéciale consacrée à la CLNI à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Police, sous la présidence de M. ten BROEKE le 27 avril et sous la présidence de M. JEROME le 19 octobre 2006 à Strasbourg,

le Comité du Règlement de Visite, sous la présidence de M. BÜHLER le 18 janvier : réunion spéciale consacrée au Memorandum of understanding CE-CCNR, le 26 avril et le 18 octobre 2006 à Strasbourg ;

le Comité des matières dangereuses, sous la présidence de M. MENSINK le 25 avril et le 17 octobre 2006 à Strasbourg ;

le Comité de l'élimination des déchets et des questions liées à l'environnement en navigation rhénane, sous la présidence de M. ten BROEKE le 30 mars et le 7 novembre 2006 à Strasbourg ;

le Comité technique permanent, sous la présidence de M. BLOCK le 25 avril et le 19 octobre 2006 à Strasbourg ;

le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de Mme VANLUCHENE le 27 avril et le 21 novembre 2006 à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Police, le Comité du Règlement de Visite le Comité des matières dangereuses et le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle : réunion commune le 29 mai et le 21 novembre 2006 à Strasbourg ;

le Comité restreint de navigation, sous la présidence de M. HEINZ : réunions communes avec le Groupe de travail technique permanent le 7 février et le 5 septembre 2006 à Strasbourg ;

le Comité de gestion de l'Observation du marché, le 17 novembre 2006 à Bruxelles ;

le Groupe de travail conjoint CCNR – CE "observation du marché de la navigation intérieure européenne" le 8 septembre 2006 à Bruxelles ; plusieurs réunions de caractère informel ont de plus été organisées en cours d'année 2006 associant les représentants de la profession (OEB et UENF) et le Secrétariat pour l'élaboration et l'évaluation de la méthodologie d'approche microéconomique.

le Groupe de travail du Règlement de police, sous la présidence de M. KOEDAM les 8 et 9 février et les 29 et 30 août 2006 à Strasbourg ;

le Groupe de travail du Règlement de visite, sous la présidence de Mme ADAM du 31 janvier au 2 février, du 20 au 22 juin, du 12 au 14 septembre à Bordeaux et du 5 au 7 décembre 2006 à Strasbourg ;

le Groupe conjoint d'experts des Etats membres de l'Union européenne et la CCNR sur les "prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure", sous la présidence de Mme ADAM du 21 au 23 mars à Strasbourg, sous la présidence de M. LEINEMANN du 10 au 12 mai à Bruxelles et du 23 au 25 octobre 2006 à Bruxelles ;

le Groupe de travail des matières dangereuses, sous la présidence de M. VAN LANCKER du 7 au 9 mars, du 13 au 15 juin à Dordrecht, les 20 et 21 septembre à Strasbourg : réunion spéciale : "Matières dangereuses pour l'environnement aquatique ou pour la santé" et du 19 au 21 décembre 2006 à Strasbourg ;

le Groupe de travail "Technique Permanent", sous la présidence de M. HEINZ : réunions communes avec le Comité Restreint de Navigation le 7 février et le 5 septembre 2006 à Strasbourg;

le Groupe de travail RIS, sous la présidence de M. GADENNE le 6 avril, le 13 juin, sous la présidence de M. KOEDAM le 31 août et sous la présidence de M. GADENNE le 28 septembre 2006 à Strasbourg ;

le Groupe de travail des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de M. MEINTJES du 16 au 18 janvier, du 3 au 5 avril, les 15 et 16 mai, les 16 et 17 octobre et les 6, 7 décembre 2006 à Strasbourg ;

le Groupe de travail sur l'élimination des déchets et des questions liées à l'environnement en navigation rhénane, sous la présidence de M. REUTLINGER le 25 janvier, le 12 juin et le 20 septembre 2006 à Strasbourg ;

le "Steering Committee " du Groupe "International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals" (ISGINTTsc), sous la présidence de M. JAEGERS le 6 juillet à Strasbourg et le 30 novembre 2006 à Rotterdam ;

le "working group " du Groupe ISGINTT (ISGINTTwg), sous la présidence de M. PÖTTMANN, le 16 février à Rotterdam, le 8 juin et le 2 novembre 2006 à Strasbourg ;

le "sub-working group " "gas ", sous la présidence de M. Janus-Smit-ROETERS le 22 mars à Duisbourg, le 19 avril à Anvers, le 13 juillet à Rotterdam et le 19 octobre 2006 à Duisbourg ;

le "sub-working group " "mineral/chemical ", sous la présidence de M. LEYMANN le 13 mars, le 23 mai, le 25 septembre et le 18 décembre 2006 à Bruxelles ;

le "sub-working group " "human factor ", sous la présidence de M. LEYMANN le 13 avril à Anvers, le 6 juin, le 4 septembre et le 30 octobre 2006 à Breda ;

le Groupe de travail ad hoc "Identification ", sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL ADJOINT, (M. van der WERF), le 3 février, le 17 mai et le 8 novembre 2006 à Strasbourg ;

le Groupe "sûreté du transport fluvial face aux actes terroristes ", sous la présidence de M. STAMM le 19 septembre 2006 à Strasbourg ;

le Groupe de travail "Informations statistiques ", sous la présidence de M. JUSTEN le 17 mai 2006 à Strasbourg ;

le Groupe ad hoc "Réorganisation des règlements ", sous la présidence de M. MENSINK, le 29 mars 2006 à Strasbourg ;

le Groupe commun avec le WP 15/AC2 de la CEE-ONU, sous la présidence de M. REIN, du 23 au 26 janvier 2006 à Genève.

Des experts venant des services administratifs de la navigation et de la protection des eaux, des représentants des Etats riverains du Rhin et des délégués de groupes d'intérêt et d'associations environnementales se sont réunis le 11 avril 2006 à Bonn dans le cadre d'un premier atelier international commun. Cet atelier consacré à "La protection des eaux et la navigation ", a posé les jalons d'une coopération encore plus étroite entre la CCNR et la CIPR.

Une table ronde consacrée à l'évolution de la navigation citerne a été organisée le 7 juin 2006 à Strasbourg afin de répondre à différentes questions soulevées à la suite de modifications apportées par la CCNR à l'ADNR pour prendre en compte les risques que font encourir les matières à l'environnement aquatique et à la santé. Cette adaptation est assurée par le biais de modifications devant être apportées à la classification des matières et à leur affectation aux différents types de bateaux citernes.

Les ministres d'Allemagne, de Belgique, de France, des Pays-Bas et de la Suisse, responsables de la navigation rhénane se sont réunis le 16 mai 2006 à Bâle sur invitation de la présidence suisse de la CCNR, et ont adopté une Déclaration.

- c) La conférence consultative des organisations agréées s'est tenue le 12 octobre 2006 sous la présidence de M. SEGER.
- d) Dans le cadre de leur coopération renforcée, la Commission Centrale et la Commission du Danube ont poursuivi leurs contacts et échanges d'information.

Le Secrétaire Général a représenté comme observateur la CCNR aux réunions du Comité préparatoire sur la **révision de la Convention de Belgrade**.

- e) Dans le cadre de l'accord de coopération signé le 3 mars 2003 entre la CCNR et la Commission européenne, **une cinquième réunion de coordination** s'est tenue le 5 avril 2006 à Strasbourg. La Commission européenne y était représentée par M. RUETE, Directeur Général de la Direction Générale de l'Energie et des Transports et la CCNR par son Secrétaire Général, M. WOERHLING.
2. Le Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans s'est réuni, sous la présidence de M. van den BERG (Pays-Bas) le 28 mars 2006 à Strasbourg.
3. Relations avec d'autres organisations internationales

- a) Le Secrétariat a représenté la Commission Centrale :
  - à la Commission européenne (réunions des Groupes de travail divers traitant des problèmes liés à la navigation intérieure) ;
  - au Comité des Transports Intérieurs de la Commission Economique des Nations-Unies pour l'Europe à Genève et à ses groupes de travail et Groupes d'experts, lors de l'examen de questions relatives à la navigation intérieure ;
  - aux auditions et colloques de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) ;
  - au Comité Directeur pour la sécurité sociale du Conseil de l'Europe ;
  - à la Commission du Danube (réunion des experts techniques et coopération des deux secrétariats) ;
  - à la Commission Internationale pour la Protection du Rhin ;
  - à l'Association Internationale du Registre des bateaux du Rhin (IVR) ;
  - à l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation (AIPCN) ;
- b) La Commission européenne a été représentée à la session plénière ordinaire de printemps et d'automne par M. LEINEMANN, Administrateur.

La Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe a été représentée à la session plénière ordinaire d'automne par M. CEKOTA, Economic Affairs Officer Transport.

La Commission du Danube a été représentée à la session plénière d'automne par M. VALKAR, Ingénieur en Chef au Secrétariat.

La Commission Internationale pour la Protection du Rhin a été représentée à la session plénière de printemps et d'automne par M. STERK, Chef du Secrétariat.

### III. CHAMBRE DES APPELS

La Chambre des Appels de la Commission Centrale comprenait, à partir du 1er janvier 2006 les membres suivants :

Juges :

MM. HAEGEL (*France*)  
BALL (*Allemagne*)  
CRAEYBECKX (*Belgique*) **Vice-Président**  
HAAK (*Pays-Bas*) **Président**  
STAEHELIN (*Suisse*)

Juges-suppléants :

MM. VILLA (*France*)  
FROMMELT (*Allemagne*)  
RAPP (*Suisse*)  
VERSTREKEN (*Belgique*)  
DE SAVORNIN-LOHMAN (*Pays-Bas*)

Greffier : Mme TOURNAYE

Elle a tenu sa séance, sous la présidence de M. HAAK, le 12 mai 2006 à La Haye, et a rendu en tant que juridiction de dernier ressort 2 jugements en matière civile.

#### PROTOCOLE 30

##### Communiqué à la presse

##### Résolution

Le communiqué à la presse est approuvé.

#### PROTOCOLE 31

##### Date de la prochaine session

##### Résolution

La prochaine session plénière se tiendra le 6 décembre 2007 à Strasbourg.