



CONFÉRENCE CONSULTATIVE

**PROJET DE COMPTE RENDU
de la Conférence consultative qui s'est tenue le 9 octobre 2012
à Strasbourg**

Présidence : M. VAN DER WERF, Secrétaire Général de la CCNR

Présents :

ALLEMAGNE	M. KAUNE M. WEMPE M. GERHARDT	Commissaire Commissaire Expert
BELGIQUE	Mme VANLUCHENE M. VERSCHUEREN M. ARDUI	Commissaire Commissaire Commissaire-suppléant
FRANCE	M. BEURAIN M. MOREAU M. GRIES	Commissaire Expert Expert
PAYS-BAS	M. TEN BROEKE M. MULLER M. MENSINK Mme AUGUSTIJN M. KWAKERNAAT	Commissaire Commissaire Commissaire-suppléant Commissaire-suppléant Expert
SUISSE	M. DÜRLER M. DE ZEEUW	Commissaire Expert
AUTRICHE	M. BIRKLHUBER	
HONGRIE	M. MATICS	
RÉPUBLIQUE TCHÈQUE	M. DABROWSKI	
ROUMANIE	M. GRIGORE	
ROYAUME-UNI	M. TOWNER	
SLOVAQUIE	M. VANICEK	
AQUAPOL	M. OBERLE	
UENF	M. AUDERSET M. RUSCHE M. BOUR	
EDINNA	M. MINTJES M. GEBRAAD M. BOLL	
ETF	M. BRAMLEY	

OEB	M. KESTER Mme BECKSCHÄFER
Commission EUROPEENNE	M. VANDERHAEGEN
SECRETARIAT DE LA CCNR	MM. VAN DER WERF, PAULI, KRIEDEL, SAHA, HOFMANN, KORDZINSKI Mmes ROMEU, TOURNAYE, HURBOURQUE, ESPENHAHN

1. Adoption de l'ordre du jour
COA (12)a 2

Le PRÉSIDENT ouvre la séance et salue tout particulièrement les États observateurs et les associations, ainsi que le représentant de la Commission Européenne, M. Vanderhaegen. L'ordre du jour est adopté en inversant l'ordre de succession des points 3.1 et 3.2. Le point 3.2 sera traité sous la forme d'une présidence de commission par M. Vanderhaegen.

PARTIE THÉMATIQUE
Situation des personnels navigants :
quelles réponses à la pénurie de personnel en navigation intérieure ?

2. Observatoire du marché du travail

M. KORDZINSKI effectue une présentation en commençant par rendre compte des difficultés telles que la pénurie de personnel - en particulier d'officiers - et l'imprécision des analyses existantes. Dans une deuxième partie, il aborde la modification de la structure du marché consécutive à sa libéralisation et à son élargissement, et la modification connexe des aspects sociaux.

En conclusion, il observe que la progression de la concentration et de la diversification du marché menace de plus en plus les petites entreprises indépendantes et que l'internationalisation et la mondialisation créent en outre des obstacles supplémentaires tels que la reconnaissance mutuelle des certificats.

Un outil d'analyse approprié serait donc nécessaire pour étudier, observer et accompagner les modifications du marché du travail.

3. Faciliter la libre circulation des personnels navigants par la reconnaissance et la modernisation des qualifications

3.1 Reconnaissance mutuelle : premier bilan

a) Mise en œuvre des arrangements administratifs pour la reconnaissance mutuelle des certificats de conduite et des livrets de service : premier bilan

Mme Tournaye rappelle que depuis 2008, des arrangements administratifs ont été signés avec sept États non membres de la CCNR pour la reconnaissance mutuelle des certificats de conduite. Par ailleurs, un arrangement administratif multilatéral pour la reconnaissance mutuelle des livrets de service a été conclu en décembre 2010 et est entré en vigueur en juillet 2011. Il lie la CCNR aux sept mêmes États non membres (Roumanie, Bulgarie, République tchèque, Slovaquie, Pologne, Hongrie, Autriche). Deux autres États (Serbie et Royaume-Uni) ont pris récemment contact avec le Secrétariat pour rejoindre le processus et obtenir ainsi la reconnaissance sur le Rhin des titres qu'ils délivrent.

Les reconnaissances sont prononcées sur la base de l'équivalence des conditions de délivrance, examinées essentiellement d'après les dispositions réglementaires et les programmes d'examen. L'examen est ainsi conduit sur une base documentaire et ne tient pas compte de pratiques éventuellement divergentes d'un pays à l'autre au stade de la mise en œuvre

Des outils devraient être prochainement mis en place pour garantir une convergence des pratiques au stade de la mise en œuvre, permettant ainsi d'assurer une équivalence réelle des conditions d'obtention.

Il est notamment prévu d'organiser à échéances régulières des réunions communes des commissions d'examen. Ces réunions sont déjà une tradition au sein de la CCNR. Elles se tiennent habituellement tous les deux ou trois ans et permettent aux commissions d'examen de partager leurs expériences et de rapprocher leurs pratiques. Ces réunions seront désormais ouvertes à un cercle plus large, regroupant les commissions d'examen de tous les États liés par les arrangements administratifs.

On envisage aussi la mise en place d'une banque de données centralisée, permettant à toute autorité compétente d'avoir accès à un nombre restreint de données relatives aux titres valables en circulation.

Enfin, les modalités de retrait de titres ou de délivrance d'interdictions de naviger suite à des infractions répétées devraient être précisées et harmonisées.

Mme TOURNAYE demande les avis et observations des associations et d'AQUAPOL sur les difficultés pratiques rencontrées lors de la mise en œuvre, ainsi que d'éventuelles propositions d'amélioration du mécanisme en place.

M. RUSCHE espère que des échanges auront rapidement lieu entre les commissions d'examen. La CCNR a déjà effectué un travail considérable pour la reconnaissance et l'amélioration de la coopération entre les autorités, mais nombre d'instruments n'ont pas pu être partout simultanément mis en œuvre et acceptés.

Il mentionne en outre la discussion menée dans la pratique, consistant à déterminer si le livret de service est plus que la simple preuve de l'aptitude physique ou si l'aspect des temps de navigation doit également jouer un rôle. Il plaide sur ce point pour plus d'informations, en particulier sur le site internet de la CCNR, qui permettraient des réponses suffisantes aux questions des associations professionnelles, et pour plus de transparence afin d'offrir aux autorités de contrôle et à la profession une sécurité suffisante pour la reconnaissance des documents.

Il souligne qu'une reconnaissance mutuelle ne remplace pas l'harmonisation, mais qu'il faut définir des priorités.

M. MINTJES observe que la reconnaissance mutuelle des examens nécessite des standards qui n'existent pas encore et est donc traitée de façon arbitraire, ce qui est dangereux et n'est pas acceptable.

b) Poursuite du processus de reconnaissance mutuelle : quels sujets prioritaires ?

Mme TOURNAYE rapporte la mise en place d'un nouveau groupe de travail, le « Groupe d'experts pour la modernisation des qualifications » (MQ/G). Ce groupe s'est réuni pour la première fois le 9 octobre en matinée et s'est fixé trois objectifs :

1. garantir une application effective des arrangements administratifs et, si nécessaire, prendre des mesures pour améliorer la mise en œuvre ;
2. poursuivre le processus de reconnaissance mutuelle, en particulier la reconnaissance de la qualification de matelot, qui a été estimée prioritaire par une grande majorité ;
3. moderniser les exigences et introduire de nouvelles méthodes (simulateurs, etc.).

En raison des reconnaissances existantes, la coopération de la CCNR avec les États est indispensable : les exigences actuelles doivent être maintenant modifiées d'un commun accord, faute de quoi l'harmonisation pourrait être menacée.

15 États au total, où la navigation intérieure constitue une activité importante, sont concernés en Europe ; le groupe de travail est donc d'une taille raisonnable.

En conclusion, Mme TOURNAYE constate que la tendance à l'harmonisation a été clairement reconnue et que dans ce but, il faut clarifier si le processus de reconnaissance mutuelle est fonctionnel. Une harmonisation également de la part de la Commission Européenne serait globalement utile. Trois principaux points doivent être mentionnés :

- certificats de conduite,
- livrets de service,
- aptitude/qualification.

Pour ce dernier point, il faut clarifier de quelle manière contourner les différences nationales ; une harmonisation-cadre à l'échelle de l'UE pourrait éventuellement se limiter à une différenciation entre la gestion et le niveau opérationnel.

3.2 Vers la création d'un cadre européen pour les qualifications en navigation intérieure : présentation et coordination des travaux en cours

M. VANDERHAEGEN remercie tout d'abord M. van der Werf pour la coopération remarquable avec la CCNR. Comme NAIADES I vient à expiration, il existe déjà des réflexions pour poursuivre sous la forme d'un document intermédiaire/document de travail ayant pour titre « En route vers NAIADES II », qui définit les principales mesures clés et a été adopté en mai 2012. De nombreuses consultations ont été menées pour élaborer ce document ; elles ont montré que la question de la qualification professionnelle et de la certification est considérée comme particulièrement importante par les parties prenantes. Une initiative européenne a été créée sur cette base. Il en mentionne les étapes concrètes :

- soumission à court terme d'une proposition de création d'un instrument législatif pour la qualification professionnelle et la certification ;
- poursuite de l'harmonisation du certificat de conduite commencée dans le passé, en tenant compte des processus de modernisation ;
- regroupement des principaux acteurs – représentants des États membres (ici présents), batellerie et commissions fluviales – afin d'élaborer une approche intégratrice en vue d'une définition unifiée du cadre des principales exigences légales nécessaires pour la législation ultérieure ; il faut éviter le double travail consécutif à un manque de contacts et de communication. C'est pourquoi la discussion stratégique avec la CCNR, qui a également participé à la réunion de la Commission Européenne du 24 septembre, constitue un premier pas pour la coordination des travaux avec des objectifs communs.

Le projet élaboré à cet effet le 24 septembre comprend deux parties : des exigences légales générales et des annexes vides, qui restent à remplir. Sur la base de ces documents, il présente ici le document STF (12) 26 = MQ/G (12) 5 = COA (12) 3.

La Commission Européenne (CE) propose de distinguer deux étapes dans le processus d'élaboration du cadre réglementaire européen.

Première étape

Une proposition de cadre général assorti d'annexes rédigées dans leurs grandes lignes sera présentée par la CE. La proposition devrait être finalisée d'ici décembre 2012. L'étude d'impact (« Impact Assessment Study ») sera conduite parallèlement à l'élaboration du cadre, afin de pouvoir être finalisée avant le printemps 2013.

Si l'étude d'impact est positive, la proposition sera soumise pour approbation au Parlement européen (PE) et au Conseil au printemps 2013. La proposition doit être soumise au plus tard au printemps 2013 pour pouvoir être considérée par le PE avant le terme de son mandat.

Si la proposition est acceptée en première lecture par les deux instances, elle pourra être adoptée avant le terme du mandat du PE, en octobre 2014. Dans le cas où une deuxième lecture serait nécessaire, la proposition devra être réexaminée par le PE nouvellement élu, en 2015.

Dans l'hypothèse où la proposition ne pourrait pas être présentée au printemps 2013, sa soumission au PE et au Conseil devrait être reportée à 2015. Il faut compter un à deux ans pour l'adoption d'une proposition législative, selon qu'elle est adoptée en première ou en deuxième lecture. Pour autant qu'elle soit encore considérée comme un objectif prioritaire, la proposition législative ne pourrait alors pas être adoptée avant 2016-2017.

Dans le cadre de cette première étape, les annexes devront présenter les objectifs, l'étendue des travaux à effectuer et les paramètres à prendre en compte. Elles devront fournir suffisamment d'informations pour permettre aux instances législatives d'en apprécier le sens et la teneur à venir, mais leur élaboration dans le détail devrait être réservée pour un stade ultérieur. Le représentant de la CE invite toutes les parties prenantes à se porter volontaires pour la rédaction de certaines annexes dans leurs grandes lignes.

Un contrat distinct doit être conclu avec une société de conseil (PANTEA) ; les représentants d'EDINNA collaboreront ainsi à l'élaboration du contenu et à l'étude d'impact (Impact Assessment Study). Les moyens disponibles sur la base de ce contrat pourront également être mis à la disposition des personnes qui se porteront volontaires pour l'élaboration des annexes dans le cadre de cette première étape.

Deuxième étape

Les annexes seront élaborées dans leurs détails. La CE propose de déléguer ce travail à une instance tierce réunissant les experts gouvernementaux de tous les États membres de l'UE souhaitant participer. Les autres parties prenantes de la navigation intérieure, notamment les commissions fluviales, les partenaires sociaux et les représentants des instituts de formation, devront aussi prendre part aux travaux.

La réglementation européenne renverra alors à des standards élaborés par l'instance tierce. Ces standards se présenteront sous la forme d'actes d'exécution (« implementing acts ») et pourront donc être adoptés au niveau européen selon une procédure plus légère (comitologie par exemple).

Malgré sa compréhension de la procédure en deux étapes, M. VERSCHUEREN exprime une certaine incertitude quant à la capacité de mise en œuvre. Il doute qu'il soit possible de créer un cadre réglementaire sans aucune clarification des détails.

M. MENSINK remarque que les objectifs définis dans le programme cadre doivent permettre de fournir une base structurelle, entre autres également en ce qui concerne les moyens financiers.

Mme BECKSCHÄFER (OEB) s'interroge sur la base juridique qui pourrait justifier la compétence de la CE dans le domaine de l'harmonisation des formations en navigation intérieure.

M. TOWNER observe qu'il s'agit d'un très vaste projet. Il mentionne à titre d'exemple le document de 90 pages COA (12) 14 qui doit constituer l'Annexe I du cadre réglementaire. Il souligne en outre que les mesures de formation s'accompagnent de coûts élevés, et il se demande si l'on est bien conscient de l'importance de la dépense.

M. VANDERHAEGEN répond en résumé qu'il est conscient que cette façon de procéder n'est pas simple, mais est nécessaire pour respecter le délai restreint imposé par la fin du mandat du Parlement et de la Commission. De plus, la clarification des questions de détail est liée à un document supplémentaire, restituant le résultat d'une initiative de recherche avec la participation de l'EDINNA sur la définition des différentes compétences. Ce travail de base doit permettre d'élaborer des éléments clés pour l'Annexe I (définition des capacités professionnelles, environ 1 à 2 pages restituant la quintessence des 90 pages), afin de lancer ensuite le processus de définition des standards communs.

En ce qui concerne la question financière, les prévisions ne doivent pas être trop hautes, il n'y aura pas de flux massifs d'argent. Toute une série d'activités opérationnelles seront certes nécessaires pour la mise en œuvre, mais on s'efforcera de travailler avec des instruments et moyens déjà existants.

M. MOREAU s'interroge sur l'étude d'impact (Impact Assessment Study) en cas de remplacement de la directive 96/50 de 1996 (qualification pour les certificats de conduite) par le cadre juridique présenté le 24 septembre, et il se demande comment se présentera l'élargissement à d'autres professions et membres de l'équipage, par exemple la reconnaissance de la qualification de matelot.

M. KAUNE exprime son incompréhension générale pour la pression énorme en matière de délai exprimée par la Commission Européenne, consécutive à la fin de mandat ; il faudrait à son avis revoir les rôles respectifs de la CE et de la CCNR, la première se limitant au cadre juridique. Enfin et surtout, ladite pression pour l'envoi des documents ne laisse pas le temps nécessaire pour la concertation au sein des ministères.

Une certaine dynamique est souhaitable, mais il faut empêcher qu'une nouvelle réglementation insuffisamment murie crée plus d'incertitude juridique que de clarté.

M. VANDERHAEGEN souligne qu'il ne s'agit aucunement de créer un cadre dépourvu de substance, mais de définir dans un premier temps les exigences principales, pour développer ultérieurement en détail les exigences techniques dans le cadre d'un processus plus long ; il serait éventuellement possible de réagir par écrit aux observations et propositions de modifications. Il s'agit ici d'un processus écrit incluant toutes les parties prenantes, qui doit conduire à un résultat rapide.

M. MENSINK approuve la proposition de la Commission. Il voit dans cette façon de procéder non seulement l'opportunité de mettre en œuvre rapidement l'harmonisation souhaitée en Europe, mais aussi la possibilité pour la CCNR d'occuper une position centrale.

M. MOREAU infirme le point de vue de M. Kaune et indique qu'en dépit de tous efforts de coopération et de travail constructif, le temps imparti est insuffisant.

M. MINTJES ajoute qu'en raison du caractère international de la navigation intérieure, l'harmonisation dans le domaine de la formation professionnelle et continue doit être éclairée de plus près sous l'aspect de la pénurie de personnel.

Mme VANLUCHENE se rallie aux doutes de l'Allemagne. A son avis, dans le contexte de la modernisation des livrets de service et des livres de bord par de nouvelles technologies, etc., il est impossible d'intégrer en trois mois les nombreux paramètres inconnus dans un cadre légal susceptible de fournir ensuite, conjointement avec les annexes techniques, un système fonctionnel. Elle soulève la question d'une certaine continuité au sein de la Commission Européenne après l'achèvement du mandat en cours.

M. TOWNER s'oppose également à une procédure précipitée et propose d'interroger d'abord la profession elle-même sur ses besoins (formation professionnelle et continue).

M. RUSCHE ajoute que les conséquences sur la profession et l'économie sont difficiles à évaluer et plaide en faveur d'une solution qui soit non pas la plus rapide possible, mais la meilleure possible.

Le PRÉSIDENT indique qu'il s'agit d'un processus initial, ce qui veut dire qu'on ne prendra pas de résolutions, mais qu'on se contentera de discuter d'initiatives en vue d'élaborer une proposition concrète ; le cahier des charges comprend trois aspects : a) la définition d'objectifs concrets, b) le choix des instruments et de la méthodologie et c) la définition de l'organisation à moyen et long terme (entre autres la coopération structurelle entre la Commission Européenne et la CCNR). Il estime que les doutes exprimés quant au peu de temps imparti sont justifiés, mais que ce temps restreint peut aussi servir de stimulant.

M. VANDERHAEGEN approuve totalement cet argument. Cela donne l'avantage de ne pas se perdre dans des détails qui pourront être discutés ultérieurement. La proposition de la CE sera disponible l'an prochain ; le temps nécessaire pour les ajustements sera accordé. Si le projet devait s'avérer irréalisable, il serait entièrement revu et des conclusions en seraient tirées.

M. BRAMLEY oppose que le processus d'élaboration de profils professionnels au niveau européen est déjà en cours depuis six ans et que le rapport de 90 pages est le résultat de la dernière réunion à Vienne en 2006. Il rappelle par ailleurs que ce document a également été communiqué sous forme de document STF au cours de ces dernières années. Il constate pour conclure que les partenaires sociaux, experts, etc. ont donc déjà accompli un travail considérable et il se demande ce que l'on attend pour prendre une décision.

M. KESTER (OEB) plaide pour une reconnaissance mutuelle rapide de la qualification de matelot. Elle pourrait avoir lieu parallèlement à l'harmonisation, sachant toutefois que la reconnaissance des matelots ne doit en aucun cas être davantage différée.

Mme TOURNAYE remarque que la présence ce jour de toutes les parties concernées, notamment de la Commission Européenne et de l'EDINNA, constitue déjà un très bon début et fait avancer la discussion.

M. VANDERHAEGEN invite par conséquent à un feedback d'ici la fin de la semaine prochaine (19 octobre) relativement au concept exposé dans le document STF (12) 26, ainsi qu'à des suggestions pour les rapporteurs, afin de compléter les annexes proposées.

Il invite le Secrétariat à apporter son aide pour la coordination des contributions jusqu'à la prochaine réunion.

M. BIRKLHUBER observe qu'avant d'élaborer les annexes, il faudrait clarifier les niveaux de qualification de l'équipage et la question des certificats de conduite avec différenciation par catégories de taille (à la demande de la Commission du Danube). La formulation des exigences sera difficile tant qu'on ne saura pas clairement quelles qualifications il doit y avoir.

Le PRÉSIDENT admet qu'il existe encore un grand besoin de clarification, mais que la question ne peut pas être approfondie ici et doit plutôt l'être dans un groupe de travail.

M. VANDERHAEGEN souligne que le présent document est un premier avant-projet. Un deuxième projet, plus solide, sera élaboré après réception des observations en fin de semaine.

4. Améliorer les conditions socioprofessionnelles des personnels navigants (voir présentation jointe)

Mme TOURNAYE indique que la pénurie de personnel est principalement liée aux conditions de travail. Les règles sociales relèvent encore dans leur grande majorité du droit national. Le droit européen se limite essentiellement à poser les règles de rattachement au droit national applicable. Ces règles de rattachement sont sous-tendues par le principe habituel en droit privé international selon lequel l'employé doit être rattaché à l'État avec lequel il entretient les liens les plus étroits en raison de sa situation professionnelle. Cela se traduit en droit européen par l'adoption de critères qui, s'ils conviennent aux situations de travail sédentaire, s'avèrent inadaptés aux travailleurs mobiles comme les personnels navigants.

En raison de ces difficultés spécifiques au secteur des transports et de la navigation intérieure en particulier, les parties prenantes de la navigation intérieure ont décidé de conserver la règle de détermination de la législation applicable figurant dans l'Accord rhénan de 1979 et de rejeter l'application de la règle contenue dans le nouveau Règlement européen 883/2004 portant sur la coordination des systèmes de sécurité sociale. Un accord dérogatoire, conformément à l'article 16 du Règlement 883/2004, a été conclu à cet effet.

Si elle déroge à la règle du Règlement 883/2004, la règle rhénane reste parfaitement conforme aux principes du droit européen, puisqu'elle permet de mieux respecter le principe général qui sous-tend toutes les règles européennes de rattachement et en vertu duquel les bateliers doivent être rattachés au système de sécurité sociale de l'État avec lequel ils entretiennent les liens les plus étroits en raison de leur situation professionnelle.

La règle rhénane retient le siège de l'exploitant réel du bateau comme critère de rattachement à un système national de sécurité sociale. Pour déterminer le siège de l'exploitant réel, elle s'appuie sur le certificat d'appartenance à la navigation rhénane et le certificat d'armateur, délivrés par les États membres de la CCNR en vertu du Règlement d'application 1984-I-3 de la CCNR, et par les autres États membres de l'UE en vertu du Règlement 2919/85/CE.

Il convient toutefois de vérifier si cette réglementation est correctement appliquée par l'ensemble des autorités de délivrance. En effet, cette réglementation est déjà relativement ancienne et son objectif n'est plus nécessairement bien compris par les autorités de délivrance, en particulier dans les nouveaux États membres de l'UE peu familiers de cette réglementation.

La CCNR, pour ses États membres, et la CE pour les autres États membres de l'UE, ont commencé l'étude des modalités de délivrance du certificat d'armateur au moyen d'un questionnaire ; cette étude sera poursuivie au sein du CASS et du Comité de navigation intérieure de l'UE. L'objectif est de fournir des lignes directrices pour l'attribution des certificats d'armateur, afin de pouvoir trouver « l'exploitant réel » du bateau.

Dès que son efficacité sera établie et garantie, cette réglementation pourra être étendue à l'ensemble de la navigation intérieure européenne et même également utilisée pour déterminer le droit du travail applicable, sous réserve de l'accord des partenaires sociaux.

M. RUSCHE approuve l'initiative et souligne que les États membres du CASS ont trouvé une approche satisfaisante. Il plaide pour rendre cette approche également applicable à d'autres États en Europe, conformément à l'article 16. Il remercie le Secrétariat pour les échanges constructifs entre les syndicats, les employeurs et les représentants de la sécurité sociale, et espère que la suite se passera de la même manière.

PARTIE GÉNÉRALE

5. Postes de stationnement et infrastructures de chantiers navals pour les bateaux-citernes COA (12) 1

M. RUSCHE exprime la crainte de perdre le port de refuge de Cologne-Mülheim, car il est évincé par d'autres utilisations. Il existe sur le Rhin peu de postes de stationnement accessibles aux bateaux transportant des matières dangereuses, et encore moins qui soient aptes à une réparation en cas d'avarie - Cologne offre les deux. Ce port présente donc une grande importance pour la navigation rhénane en général et la navigation citerne en particulier. Or, l'activité d'inventaire menée au sein de la CCNR ne prend pas suffisamment en compte les ports de refuge. L'infrastructure existante doit au moins être préservée, et il faudrait réfléchir globalement à ses possibilités d'extension. Il invite donc la CCNR à faire tous ses efforts pour protéger cette infrastructure et propose comme moyen de rédiger un courrier explicite.

M. WEMPE soutient le point de vue exprimé par M. Rusche, attendu que le port de refuge de Cologne-Mülheim occupe une position extrêmement importante et que les administrations de la navigation se sont déjà exprimées en faveur de son maintien et de sa possible extension à des bateaux à deux cônes. L'administration allemande (WSV) est en cours de discussion avec l'investisseur et la chambre de commerce et d'industrie. Il serait utile de bénéficier d'un soutien de la part de la CCNR et de la profession.

M. PAULI remarque que la prochaine réunion du Comité technique permanent offre l'occasion de réagir et de convenir d'un soutien envisageable de la part de la CCNR, tandis que la profession et l'administration pourront convenir de la marche à suivre.

M. MENSINK demande s'il existe déjà un mandat à cet effet ou si le Comité technique permanent doit être d'abord mandaté par le Comité préparatoire.

LE PRÉSIDENT indique qu'il s'agit dans un premier temps de restituer le point de vue de la CCNR et de permettre une solution rapide. De plus, cette problématique est pertinente pour tous les ports fluviaux, un soutien démonstratif sous forme de plaidoyer est donc important. Un courrier du Secrétariat semble être ici un moyen approprié.

6. Information sur quelques projets clés, actuellement en cours de préparation au sein de la CCNR

Présentation orale du Secrétariat

Selon Mme BECKSCHÄFER, il faut donner la plus grande priorité aux prescriptions transitoires, car la situation est entre-temps devenue dramatique pour beaucoup de bateliers. De nombreuses entreprises - surtout les plus petites - devraient fermer si les réglementations devaient être mises en œuvre de la manière prescrite dans le document. Aussi plaide-t-elle pour la mise en œuvre de la proposition de la délégation néerlandaise et pour un débat rapide au sein de la CCNR.

M. PAULI observe qu'une première discussion a déjà eu lieu au sein du groupe de travail, mais qu'un accord rapide semble difficile. Le sujet est à l'ordre du jour de la réunion du comité RV qui a lieu la semaine prochaine. Il espère une décision sur certains points clés, afin de pouvoir parvenir ensuite rapidement à des propositions concrètes dans le groupe de travail.

M. RUSCHE approuve Mme Beckschäfer. La proposition de la délégation néerlandaise indique une procédure possible ; toutefois, la délégation néerlandaise prend en compte uniquement les prescriptions transitoires arrivées à terme en 2010, mais non celles de 2015. Il invite donc les délégations à esquisser un échéancier dès la prochaine réunion et se déclare prêt à un dialogue constructif avec la CCNR afin d'élaborer des alternatives pour les prescriptions transitoires techniques.

M. PAULI formule des remerciements pour avoir exposé l'urgence de la situation ainsi que pour l'assurance du soutien de la profession, et il envisage donc de rapporter la proposition néerlandaise comme élément au sein du Comité du règlement de visite.

Interruption de service des écluses sur le Rhin supérieur

M. KESTER rappelle la réparation des écluses sur le Rhin supérieur. De nombreuses fermetures - parfois pendant plusieurs mois - sont annoncées pour 2014, de sorte que le transport par la navigation n'est plus garanti. Il demande donc les mesures prévues par la CCNR.

M. RUSCHE exprime son inquiétude qu'une avarie au cours d'une relativement longue période de fermeture d'un sas engendre le risque d'une interruption de longue durée de la navigation sur le Rhin supérieur.

M. GRIES indique que l'autorité du Service de la Navigation de Strasbourg a été abrogée en 2012 et qu'EDF gère la plupart des anciennes écluses du Rhin supérieur. EDF fait actuellement face à une tâche importante et difficile. La réunion sur les interruptions de service des écluses a pour objectif d'exposer les problèmes associés à ces interruptions.

LE PRÉSIDENT rappelle une discussion avec la délégation française et EDF, qui a donné il y a un certain temps l'impulsion nécessaire pour améliorer la gestion des écluses et des activités de réparation. Si toutefois cela ne devait pas s'avérer suffisant, il faudrait discuter de nouvelles initiatives au sein du Comité technique permanent. En tout cas, il est important pour la CCNR de veiller à ce que la navigation intérieure puisse être maintenue même pendant les travaux de réparation des écluses du Rhin supérieur.

M. SAHA ajoute qu'au cours de la dernière réunion TP/G, à laquelle participait également la profession, il a été rendu compte de la réunion sur les interruptions de service des écluses. Il existe donc un contact étroit entre les autorités concernées et la CCNR. Dès que le compte rendu de la réunion sur les interruptions de service des écluses aura été soumis par l'administration française, il sera transmis au TP et au TP/G et les délégations et la profession pourront à nouveau examiner les informations concrètes. Les éventuels problèmes ont été régulièrement thématiques dans le Comité technique permanent.

M. TEN BROEKE remarque que la délégation néerlandaise n'est pas informée de ce processus et propose de traiter ce thème, en raison de sa grande priorité, au sein du Comité préparatoire.

M. BEURAIN indique que les interruptions de service des écluses ont été planifiées et annoncées pour plusieurs années à l'avance. C'est l'importance du sujet qui fait qu'il y a de vives discussions avec la profession de la navigation. Il est volontiers prêt à thématiquer objectivement le sujet au sein du PRE.

Le PRÉSIDENT se déclare d'accord à discuter des aspects fondamentaux au sein du comité PRE et des aspects techniques au sein du Comité technique permanent, avec la participation de la profession.

7. Divers

M. MATICS, de la délégation hongroise, réagit au problème de la reconnaissance mutuelle des livrets de service. L'entrée en vigueur de cet accord a pour effet que des conducteurs hongrois sont parfois récusés par des autorités allemandes ou néerlandaises (article 5.2). Des problèmes sont donc rencontrés, au contraire de la pratique antérieure.

Mme TOURNAYE répond que ce terme sera traité dans la prochaine réunion du MQ/G, car la mise en œuvre pose effectivement des problèmes. Elle invite les délégations tchèque, hongroise et slovaque à préparer pour la prochaine réunion une communication écrite afin de permettre un mode opératoire concret.

Mme AUGUSTIJN invite en conséquence le Secrétariat à une notification écrite (par courriel) avant la réunion de janvier, afin de pouvoir se consacrer d'avance à la thématique.

Le PRÉSIDENT approuve cette proposition. Il clôt la séance et remercie la Commission Européenne pour sa première participation, qui lui a également permis de se rapprocher de la profession. Il apprécierait une future participation de la CE.
