



22 janvier 2008

Or. fr. fr./de./nl.

Rapport biennal 2006-2007

Le présent rapport correspond aux orientations adoptées par le Comité préparatoire lors de sa réunion du 30 mai 2007. Il vise à effectuer une évaluation globale de l'activité de la CCNR et de la mise en œuvre des programmes de travail et des orientations qu'elle s'est données pour la période 2006-2007.

1) Une période de travail biennale

Dans le cadre de la réorganisation de ses méthodes de travail (doc. PRE (07) 21), la CCNR a décidé d'organiser de manière plus systématique son activité autour d'une période biennale correspondant :

- à la présidence de la CCNR assurée à tour de rôle pour deux ans par chaque Etat membre, le président étant invité à proposer en début de période à la réunion plénière un certain nombre d'axes d'orientation et à en évaluer la mise en œuvre en fin de période ;
- aux rythmes des programmes de travail arrêtés pour chaque comité de manière à fixer de manière proactive les priorités en vue d'une utilisation optimale des ressources disponibles ;
- à un exercice d'évaluation réalisé tous les deux ans par le président sortant et le Secrétaire Général sous la forme d'un rapport biennal faisant le bilan des travaux réalisés.

Ainsi tous les deux ans, la CCNR se donne le temps de faire le bilan de travail réalisé et de se fixer de nouveaux objectifs. Le présent rapport annuel constitue l'évaluation conclusive de la période 2006-2007 dans le cadre de cette nouvelle organisation de travail.

2) Deux documents-cadres

Dans le contexte décrit ci-dessus, deux documents ont joué un rôle essentiel pour fixer les orientations de l'activité de la CCNR durant les années 2006-2007.

a) Les orientations de la présidence

Les orientations proposées en début de période par la présidence suisse, conformément à l'article 24 (3) du règlement intérieur, ont été acceptées et soutenues par l'ensemble des délégations (résolution 2006-I-3).

Ces orientations comportent trois axes :

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

Dans ce cadre étaient visées des mesures institutionnelles en vue de donner un caractère plus stratégique à la gestion de la CCNR, de procéder à une analyse critique de son appareil réglementaire ainsi que d'intensifier le dialogue avec la profession.

La mise en œuvre de ces objectifs s'est traduite par diverses actions : à travers les conférences ministérielles de Bâle, de Bucarest, une expression politique a été donnée à l'action de la CCNR ; le rôle du Comité préparatoire comme instance d'orientation stratégique s'est confirmé ; l'amélioration de la méthodologie pour la préparation des programmes de travail a permis de renforcer le caractère prospectif du travail de la Commission ; les sessions plénières ont été orientées autour de thèmes centraux proposés par la présidence ; une analyse de la densité réglementaire a été engagée (voir ci-dessous 6) ; la CCNR a utilisé de manière plus conséquente les instruments des tables-ronde et de la conférence consultative pour communiquer avec la profession.

- **objectif n°2** : la CCNR renforce sa coopération avec les acteurs institutionnels déterminants de la navigation intérieure.

Les mesures devant traduire cet objectif se sont exprimées principalement dans le renforcement de la coopération avec l'Union européenne et dans la contribution de la CCNR à la politique de promotion d'une navigation intérieure européenne plus intégrée. La coopération avec la Commission européenne a pris un caractère plus factuel et pragmatique (voir ci-dessous 8). La CCNR a en outre contribué de manière significative à l'harmonisation du cadre juridique et réglementaire de la navigation intérieure européenne (prescriptions techniques, CLNI, etc, voir 4) ci-dessous).

- **objectif n° 3** : la navigation intérieure est soutenue en tant que mode de transport sûr et respectueux de l'environnement dans le cadre d'une politique de réduction des émissions polluantes. Dans ce cadre, une contribution importante a été fournie à la définition d'objectifs communs en matière de limitation des émissions de moteurs de bateaux, de réduction du soufre dans le carburant et de développement des bateaux-citernes à double-coque. Par ailleurs, la coopération avec la CIPR a été intensifiée (voir ci-dessous 5).

b) La Déclaration de Bâle

Réunis à Bâle le 16 mai 2006, les ministres des Etats membres de la CCNR responsables de la Navigation Rhénane ont adopté une déclaration solennelle (voir résolution 2006-I-2 Annexe) dont les points essentiels sont les suivants :

- l'attachement des Etats membres à l'Acte de Mannheim et à la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin dont les compétences sont réaffirmées ;
- l'importance reconnue à la navigation rhénane et plus largement au développement des voies navigables européennes ;
- la volonté des Etats membres de la CCNR de renforcer la collaboration entre la CCNR et l'Union européenne sur la base de l'accord de coopération du 3 mars 2003 et d'apporter une contribution substantielle à l'initiative Naïades ;

- le souci d'intensifier également la coopération avec les autres commissions fluviales et notamment la Commission du Danube ;
- l'objectif d'une navigation intérieure respectueuse de l'environnement et la nécessité de réaliser à cette fin des progrès substantiels dans la réduction des émissions de gaz et de particules, du taux de soufre dans le gazole ainsi que de la consommation de carburant, en s'appuyant à cet égard notamment sur les efforts et les initiatives de la profession, en renforçant la coopération avec la CIPR et en mettant en œuvre les objectifs et la directive cadre-eau ;
- l'affirmation du rôle des professions de la navigation intérieure et de l'exploitation portuaire ainsi que la qualité du dialogue des autorités publiques des Etats membres avec ce secteur et le besoin d'améliorer l'attractivité de celui-ci en particulier par des formations appropriées ;
- la nécessité de veiller pour la navigation rhénane à un cadre juridique clair et harmonisé, la CCNR étant invitée à procéder à un réexamen de la pertinence et de la nécessité des règles actuelles.

Ces différents aspects ont fait l'objet d'une mise en oeuvre conséquente par la Commission Centrale durant la période 2006-2007, ainsi qu'il ressort des développements ci-après.

La Déclaration de Bâle a clairement réaffirmé le rôle de la CCNR en tant qu'institution pilote pour le développement de la navigation intérieure tout en mettant l'accent sur le nécessaire recentrage de ses activités dans le sens d'une orientation plus stratégique.

3) Une clarification de la situation institutionnelle de la CCNR

La période 2006-2007 a permis de poursuivre le travail de clarification de l'organisation de la navigation intérieure européenne.

Durant la période précédente, un large débat, pour une grande partie lancé par la CCNR elle-même, avait posé la question de savoir si l'organisation institutionnelle de la navigation intérieure, c'est-à-dire le rôle, les compétences et les ressources affectées aux différentes structures actives dans le développement de la navigation intérieure en Europe ne devaient pas être réorganisés en profondeur en vue d'une plus grande efficacité.

La question portait notamment sur l'avenir de la CCNR. L'apport de celle-ci en tant qu'institution en charge de la navigation rhénane a été considérable alors que le Rhin était la seule voie navigable européenne bénéficiant de la liberté de circulation. Mais comment devait évoluer son rôle dans le cadre d'une navigation intérieure européenne bénéficiant désormais dans son ensemble de cette liberté ? Ne fallait-il pas concentrer dans une instance unique les responsabilités actuellement partagées par une pluralité d'institutions (commissions fluviales, CEE-ONU, Commission européenne, etc...) ? N'était-il pas du moins opportun de créer une organisation nouvelle, une agence européenne héritant des compétences et de moyens actuellement dispersés ? La CCNR et le Rhin ne devaient-ils pas abandonner leur statut particulier ?

Les Etats membres de la CCNR se sont confrontés attentivement à ces questions, notamment sur la base des conclusions d'un groupe d'expert indépendants, le groupe EFIN et des documents de réflexion établis par la Commission européenne dans le cadre de la préparation du programme NAIADES.

La période 2006-2007 marque la conclusion de ces réflexions. La meilleure solution réside dans une coopération plus étroite des institutions existantes sans modifier substantiellement leur architecture générale. Une action convergente d'institutions autonomes mais étroitement coordonnées permet de maximiser les capacités d'initiatives et le dynamisme de chacun d'entre elles. Dans ce cadre, la CCNR doit veiller à intégrer sa propre activité réglementaire dans un cadre européen, voire paneuropéen mais elle doit en même temps exercer une fonction d'impulsion pour le développement du cadre administratif et de la politique de la navigation intérieure. Il en résulte une modification en profondeur de ses modalités d'actions mais non une réduction de ses responsabilités.

C'est ce qui a notamment été constaté dans la Déclaration de Bâle du 16 mai 2006 par les Ministres des Etats membres de la CCNR chargés de la navigation intérieure. Cette position est en phase avec celle de la Commission européenne qui dans le premier rapport de mise en œuvre du programme Naïades constate que la solution préférable est de fonder le cadre institutionnel sur les acteurs existants tout en assurant une coordination accrue de ceux-ci. Ce contexte correspond également à l'évolution de la Commission du Danube qui pourra voir sa position réévaluée par une modification de la Convention de Belgrade et par l'adhésion de la Communauté européenne.

4) L'intégration de l'appareil réglementaire de la CCNR dans le nouveau cadre européen

Les règlements de la CCNR ont depuis de nombreuses années inspiré les réglementations nationales et les textes européens (directives communautaires, recommandations de la CEE-ONU), de sorte qu'il existait déjà une identité d'inspiration.

Partant de la conclusion que le développement de la navigation intérieure demande une intégration encore plus forte au plan juridique et réglementaire, la CCNR a, en relation étroite avec la Commission européenne et la CEE-ONU, cherché à insérer encore plus étroitement son appareil réglementaire dans un cadre européen en cours d'élaboration. Cet effort s'est traduit durant la période 2006-2007 par des évolutions très importantes. Elles prennent des formes variables selon les domaines de réglementation concernés :

- S'agissant des prescriptions techniques pour les bateaux de navigation intérieure, sous l'impulsion du groupe de travail commun entre la CCNR et la Communauté européenne (JWG), il a été possible d'aboutir à des prescriptions identiques¹ requises de manière parallèle par le règlement de visite rhénan et l'annexe 2 de la directive communautaire 2006/87/CE. Cette identité des prescriptions devra permettre une validité européenne des certificats de bateaux.

¹

Il subsiste encore fin 2007 quelques différences et disparités dont le JWG va traiter en 2008.

- Pour ce qui est de la réglementation des marchandises dangereuses, les discussions menées au sein de la CCNR, de la Communauté européenne et la CEE-ONU ont permis de définir une « feuille de route » vers l'unification de cette réglementation sur la base du règlement ADN annexé à l'Accord ADN et auquel il sera renvoyé aussi bien par la directive communautaire « Matières dangereuses » en cours d'adoption que par une résolution à intervenir de la CCNR. Si aucune décision n'a encore été prise formellement, les jalons sont désormais posés pour une application générale de l'ADN sur le Rhin comme sur les autres voies européennes en 2011.
- En matière de règles de circulation, une discussion a été engagée en ce qui concerne la restructuration du règlement de police du Rhin. En concertation avec la Commission du Danube, la Commission de la Save et la CEE-ONU, il est envisagé de distinguer dans les réglementations de police une « partie générale » identique pour toutes les voies navigables européennes et une « partie spéciale » propre à chaque voie d'eau. Le travail qui est en cours de réalisation permettra de renforcer la part des dispositions communes à toutes les voies navigables et de faire mieux apparaître les dispositions particulières.
- Dans le domaine des règlements s'appliquant aux équipages et définissant les qualités requises et les conditions de délivrance des titres, si le fond des règles applicables est souvent très semblable, l'harmonisation n'est pas encore réalisée. Pour y suppléer, la CCNR a mis au point au cours des deux années en cours des mécanismes de reconnaissance des patentes de batelier et de patentes radars délivrées par les autorités non rhénanes. La CCNR a par ailleurs choisi d'adopter un système « modulaire » d'attestation distinguant un certificat reconnaissant les connaissances nautiques générales, un certificat pour les connaissances de secteur et un certificat attestant l'aptitude physique et psychique. De la sorte, il est plus facile de reconnaître l'équivalence de certificats non rhénans pour une catégorie de qualifications.
- Pour la matière encore nouvelle des services d'information fluviaux (SIF), la CCNR veille à situer ses initiatives dans le cadre du système européen qui s'est mis en place sur la base de travaux de groupes informels d'experts, relayé par les standards adoptés notamment par la CCNR, et consacré par la directive communautaire 2005/44/CE du 7 septembre 2005. Dans ce cadre, plusieurs résolutions ont été adoptées en 2006-2007 par la CCNR pour la mise en oeuvre des SIF sur le Rhin, mais dans une perspective européenne (directives pour les services de trafic fluvial, standard VTT).
- En ce qui concerne le droit privé de la navigation intérieure et plus particulièrement le droit de la responsabilité civile, la CCNR a engagé une démarche visant à ouvrir l'adhésion à la Convention CLNI de tous les Etats fluviaux européens. Un protocole d'amendement de cette Convention est en cours de préparation dans le cadre d'un groupe juridique d'experts internationaux initié par la CCNR.

5) Le renforcement de la dimension écologique de la navigation intérieure

Cette dimension a été identifiée comme un aspect d'importance croissante pour la navigation rhénane et intérieure tant par la Déclaration de Bâle que par les orientations de la présidence suisse. Celle-ci doit sauvegarder son image de marque de mode de transport propre et anticiper les évolutions en cours qui vont créer des contraintes nouvelles pour la navigation intérieure. Plusieurs sujets ont été examinés dans cette perspective durant la période 2006-2007.

a) Elargissement du classement des substances dangereuses pour l'environnement aquatique ou pour la santé

La CCNR a durant la période 2006-2007 préparé l'adoption de critères complémentaires relatifs aux substances reconnues comme dangereuses pour l'eau (matières aquatoxiques, floater and sinker) ou pour la santé (CMR) dans le cadre du transport fluvial et devant être transportées pour la plupart en bateau à double-coque.

Ces dispositions seront formellement adoptées en 2008 et entreront en vigueur en 2009.

b) La question des bateaux-citernes à doubles-coques

La CCNR a participé activement à la définition des modalités devant conduire à une généralisation progressive des bateaux-citernes à double-coque. Cette modification de la réglementation s'est faite en étroite liaison avec la profession, en intégrant l'élargissement des matières classées dangereuses (voir ci-dessus) et en redéfinissant les exigences techniques des bateaux à double-coque.

Le nouveau dispositif sera formellement adopté à la session de printemps 2008 pour entrer en vigueur en 2009. Des dispositions transitoires détaillées sont prévues. Ainsi, les bateaux-citernes de taille moyenne (jusqu'à 1000 t) peuvent continuer à transporter les matières énumérées dans leur attestation jusqu'à la fin 2018. Les bateaux avitailleurs et deshuileurs ainsi que les bateaux à double coque non conformes aux nouvelles prescriptions pourront être exploités dans le cadre d'un régime transitoire jusqu'à la fin 2038.

Les nouvelles mesures ont suscité des inquiétudes et des critiques. L'objectif de la CCNR, comme de la profession, a été de trouver un équilibre entre les nouvelles exigences des chargeurs et la nécessité de la prévention des pollutions d'une part, et la sauvegarde des intérêts de la navigation citerne de l'autre. Elle a aussi veillé à intégrer dans le nouveau dispositif des éléments de souplesse en réservant la prise en compte de nouvelles technologies.

c) Développement des prescriptions relatives aux émissions de moteurs de bateaux de navigation intérieure

Les experts de la CCNR ont établi au début de l'année 2006 une proposition commune pour les valeurs limites futures en matière d'émission des moteurs de bateaux. Les Etats membres de la CCNR ont plaidé pour une réduction plus rapide et plus poussée des émissions des moteurs de bateaux dans le cadre d'un groupe de travail constitué avec les représentants des moteurs regroupés dans Euromot. Ces discussions n'ont pas abouti à une position commune avec les fabricants des moteurs. Les différentes positions vont faire l'objet d'une analyse d'impact qui sera réalisée par la Commission européenne au cours de l'année 2008, en vue de déterminer quelles modifications devraient être apportées à la directive communautaire concernée.

d) Recours à un carburant pauvre en soufre

La table ronde organisée par la CCNR le 3 mai 2007 a permis de définir les orientations souhaitables qui ont été largement reprises par le rapporteur au Parlement européen du projet de directive modificative relative aux carburants.

Plusieurs Etats membres de la CCNR ont réalisé des études sur la compatibilité d'un carburant pauvre en soufre sur les moteurs utilisés en navigation intérieure. Il en résulte le constat d'une compatibilité générale. Cependant, une adjonction de biocarburant dans une proportion supérieure à 5 % dans le carburant utilisé en navigation intérieure pourrait susciter des problèmes.

e) Renforcement de la coopération avec la CIPR

Conjointement avec les deux commissions de navigation et de protection du Danube (CD et CIPDR), la CCNR et la CIPR ont adopté, en marge de la conférence de Bucarest le 14 septembre 2006 une déclaration commune qui constitue la base d'une coopération future plus intégrée.

Les contacts entre les secrétariats des deux Commissions se sont renforcés. Plusieurs domaines de coopération sont identifiés :

- examen en commun des informations disponibles auprès de la CIPR sur des pollutions pouvant provenir de la navigation intérieure (en particulier la pollution par MTBE) ;
- examen des actions pouvant faciliter le traitement et l'élimination dans les installations terrestres des eaux usées en provenance des bateaux de passagers ;
- organisation en commun d'ateliers par les deux Commissions en avril 2006. Un premier atelier a été tenu sur le thème « protection des eaux et navigation » ; pour 2008, un atelier relatif aux bonnes pratiques en matière d'entretien et d'aménagement des voies navigables a été planifié ;
- fourniture par la CCNR à la CIPR de toutes les informations sur la navigation intérieure utiles pour la mise en œuvre de la directive cadre-eau.

f) Traitement des déchets provenant de la navigation intérieure

La CCNR a développé une activité importante pour préparer l'entrée en vigueur de la Convention déchets. Deux déclarations communes des Etats signataires en ont précisé les modalités. D'ici fin 2008, un système de paiement électronique des rétributions d'élimination des déchets huileux et graisseux devrait être opérationnel.

La CCNR a également identifié la nécessité de définir des standards conformes à l'état actuel de la technique pour des stations d'épuration des eaux usées des bateaux de passagers. Le Comité ED a été chargé de proposer des normes qui pourraient être communes pour les deux bassins du Rhin et du Danube.

6) Rationalisation de l'activité de réglementation de la CCNR

Conformément à ce qui avait été souhaité par la Déclaration de Bâle, la CCNR a engagé une large réflexion en vue d'améliorer la simplicité et la clarté du cadre réglementaire. Cette réflexion a permis d'identifier plusieurs lignes possibles d'amélioration :

- simplification par la suppression de certaines règles (celles-ci pouvant être remplacées par des renvois aux normes établies par d'autres instances) ;
- restructuration de l'appareil réglementaire de la CCNR en grands « blocs » homogènes ;
- clarification par une meilleure présentation et une meilleure formulation des règles et par une révision des définitions des termes employés ;
- souplesse accrue par le renforcement d'une organisation hiérarchisée des règles lesquelles peuvent être soumises à des procédures distinctes pour leur actualisation ;
- stabilité améliorée des règlements proprement dits par une réduction de la fréquence des modifications ;
- harmonisation renforcée de la réglementation rhénane avec les réglementations et recommandations adoptées par d'autres institutions (Communauté européenne, CEE-ONU, Commission du Danube) ;
- amélioration de l'information des usagers et de l'accès aux réglementations (publication).

Dans ce cadre, plusieurs « chantiers » ont été ouverts. Si certains ont d'ores et déjà débouché sur une mise en œuvre, d'autres impliqueront un travail à plus long terme. Durant la période 2006-2007, les acquis suivants ont été réalisés :

- Regroupement des règlements en quatre blocs réglementaires :

Cette mesure préparée par le Groupe G/RR est en voie de mise en œuvre et devrait être réalisée d'ici fin 2008.

- Harmonisation au plan européen (voir ci-dessus 4) :

Pour deux blocs réglementaires, l'harmonisation avec le cadre européen est réalisée : les prescriptions techniques des bateaux et le transport des matières dangereuses.

- Préparation d'une résolution fixant les lignes directrices de l'activité réglementaire de la CCNR. Cette résolution devra traduire les orientations arrêtées par la CCNR sur les points suivants :
 - . maîtrise des « cadences » de modification des règlements (en principe, une modification tous les 2 ans) ;

- . réduction du recours aux prescriptions à caractère temporaire ; celles-ci devront effectivement correspondre à des prescriptions d'essai ; les Etats devront mettre au point d'autres modalités pour réaliser des mises en application simplifiées et accélérées des modifications de règlement de la CCNR ;
- . meilleur contrôle et réduction des dispositions transitoires ;
- . mise en œuvre d'un mécanisme d'évaluation de la nécessité et de l'impact des mesures nouvelles.

Un projet de résolution a été examiné par le Comité préparatoire en décembre 2006. Celui-ci a défini les orientations pour la mise au point de ce texte en 2008.

- Actions possibles en vue d'une simplification

La délégation néerlandaise a apporté une importante contribution au début en produisant plusieurs études de consultants spécialisés. Il apparaît cependant que la question est complexe et que les travaux devront être poursuivis en 2008.

7) Le développement de nouvelles formes d'intervention

Dans le but de mieux adapter son action aux expériences actuelles d'une promotion active de la navigation rhénane et intérieure, la CCNR a cherché à développer des formes d'action de caractère non normatif ou réglementaire.

Plusieurs de ces formes d'actions ont été développées durant la période 2006-2007.

a) la mise au point avec les milieux intéressés de guides de « bonnes pratiques »

Un tel guide est depuis le début 2006, en voie d'élaboration pour les conditions d'organisation de l'interface bateau-terre en matière de chargement et de déchargement de matières, pétrolières et chimiques. Ce guide appelé ISGINTT est réalisé sur le modèle du guide ISGOTT réalisé par l'OCIMF (Oil Companies International Maritime Forum).

Le guide est préparé avec la participation de l'OCIMF et de diverses organisations professionnelles (CEFIC, EBU, ESO, ESPO, EUROPIA, FETSA).

Un autre domaine d'application du concept de « bonnes pratiques » pourra être le secteur de l'aménagement des voies fluviales dans des conditions respectueuses de l'environnement. En collaboration avec la CIPR, un atelier sera consacré en 2008 à ce sujet.

Le développement de guides non contraignants mais reconnus comme correspondant aux standards actuels peut constituer une alternative à l'élaboration de réglementations plus traditionnelles et plus rigides dans divers autres domaines.

b) l'organisation de tables-rondes réunissant tous les milieux concernés par une problématique

La position de la CCNR, reconnue comme instance compétente, impartiale et objective, lui permet, même dans les domaines où elle ne dispose pas de compétences juridiques propres, de réunir les différents acteurs institutionnels et économiques pour un débat constructif en vue de la recherche de solutions consensuelles.

Cette démarche a été utilisée avec succès par la CCNR en 2007, pour la discussion de deux questions délicates, la généralisation progressive du transport en bateaux à double-coque et la réduction du taux de soufre dans le carburant de la navigation intérieure.

La CCNR a su impliquer les acteurs essentiels, organiser un débat constructif et assurer la diffusion des positions dégagées. Cette méthode de travail mérite d'être poursuivie.

c) le développement d'instrument de connaissance et d'analyse de la situation de la navigation intérieure

L'internationalisation de la navigation intérieure fait perdre une part de son efficacité aux instruments nationaux de connaissance de ce secteur. Il est de plus en plus nécessaire de disposer d'instruments de suivi au plan international.

Cet effort a été entrepris par la CCNR de longue date avec sa pratique de tenue de statistiques rhénanes et sur les flottes et les quantités transportées. Depuis trois ans, elle s'est associée avec la Commission européenne et avec la profession pour développer une « observation du marché » qui vise non seulement à étendre la collecte des statistiques au plan européen mais aussi à développer un outil d'évaluation et de prospective.

La CCNR souhaite renforcer cet instrument en enrichissant les informations recueillies (accidents, marché de l'emploi, etc...) de façon à disposer d'un vaste « tableau de bord » pour la promotion de la navigation intérieure.

d) mise au point et gestion de bases de données

En liaison avec d'autres partenaires et dans l'esprit d'une connaissance plus précise et d'une meilleure gestion de la navigation intérieure, diverses formes de bases de données ont fait l'objet de discussions dans le cadre de la CCNR dans la période récente :

- après l'adoption du numéro européen unique d'identification des bateaux, la constitution d'un fichier des numéros délivrés paraît indispensable ;
- une discussion a également été engagée au sein de la CCNR sur la constitution d'un fichier électronique des livrets de service, voire d'une banque de données relative aux certificats de conduite.

Le Secrétariat de la CCNR qui dispose des infrastructures appropriées pourrait jouer un rôle de gestionnaire en ce domaine.

e) Mesures en faveur de la libre circulation des bateliers sur le Rhin

Concernant cette question, une double difficulté a été constatée dans la pratique : d'une part, les conditions de séjours et autorisations de travail des personnels originaires des Etats tiers à l'Union européenne sont inadaptées à la profession itinérante des personnels navigants, d'autre part, le respect des règles, notamment communautaires, applicables au contrat de travail des personnels navigants, y compris les résidents communautaires, sont difficilement contrôlables par les Etats traversés. C'est pourquoi une réflexion s'est engagée au sein de la CCNR pour débattre de la nécessité de créer une attestation administrative facilitant le contrôle du respect de ces règles et allégeant parallèlement les conditions de séjour des personnels ressortissants d'Etats tiers à l'Union européenne. Le Secrétariat de la CCNR a informé la DG TREN de cette réflexion afin qu'elle soit conduite compte tenu des données communautaires pertinentes (voir doc. PRE(07)38).

8) Coopération avec la Commission européenne

Durant la période 2006-2007, la CCNR et la Commission européenne ont cherché à définir un cadre efficace de coopération. Les réunions de coordination avec l'Unité de la DG TREN responsable pour la navigation intérieure se sont intensifiées.

Si ces réunions permettent des échanges d'information et de points de vues très utiles, elles ne sont pas toujours appropriées pour mettre en œuvre des coopérations approfondies, celles-ci supposant un cadre spécifique. De telles structures particulières pour les coopérations approfondies existent pour :

- les prescriptions techniques des bateaux (JWG) ;
- l'observation du marché (comité de gestion) ;
- le groupe d'experts Gaz d'échappement (initié par la CCNR en coopération avec les constructeurs de moteurs et la profession de la navigation)

En particulier, le JWG a permis de réaliser durant la période 2006-2007 un travail considérable dans le domaine des prescriptions techniques des bateaux.

La Commission Centrale a proposé à la Commission européenne de donner un cadre plus systématique à ces formes plus étroites de coopération par la conclusion d'un « memorandum of understanding » (protocole 2006-I-24). La Commission européenne a cependant estimé qu'une telle démarche serait trop formelle. Dans ces conditions, on s'est efforcé de concrétiser de manière informelle les mesures qui auraient figuré dans un tel document.

La Commission européenne a également offert au Secrétariat de la Commission Centrale la possibilité d'assister à titre d'expert / observateur à des organes consultatifs relevant du cadre communautaire :

- Comité de navigation intérieure,
- Comité du dialogue social,
- Strategic Coordination Group of the Water Framework Directive Common Implementation Strategy; Strategic Steering Group « Water Framework Directive and Hydromorphology ».

Par contre, la coopération n'a pas trouvé encore de cadre adéquat en ce qui concerne les actions en matière de SIF et d'harmonisation des certificats de conduite, les propositions de la CCNR en ce domaine n'ayant pas encore fait l'objet d'une prise en compte par la Commission européenne.

9) La coopération avec les autres institutions agissant dans le domaine de la navigation intérieure

Les orientations de la présidence et la Déclaration de Bâle ont insisté sur le renforcement nécessaire de cette coopération.

a) Commission du Danube

Depuis une première rencontre des Commissions du Rhin et du Danube en 2001, la coopération n'a pas accompli les progrès escomptés. Les contacts et échanges d'information se poursuivent mais le groupe de travail commun a cessé de se réunir.

Une relance de la coopération a été engagée au niveau des secrétariats par une rencontre organisée le 9 novembre 2007. Parmi les sujets de coopération retenus, il y a lieu de mentionner :

- la reconnaissance réciproque et la mise au point d'un registre commun des livrets de service ;
- le rapprochement des réglementations relatives aux patentes ;
- l'harmonisation du contrôle des connaissances de secteurs ;
- l'observation du marché.

b) Coopération avec la CIPR

Voir ci-dessus 5) e)

c) Coopération avec la CEE-ONU

La CCNR est attachée à une coopération efficace avec la CEE-ONU qui permette à chaque institution de développer des contributions pour lesquelles elle est la mieux placée. Dans ce contexte, la CCNR a manifesté sa volonté de renforcer sa coopération avec la CEE-ONU :

- dans le cadre du transfert de l'ADNR vers l'ADN
- dans la perspective de faire du CEVNI un document commun pour l'ensemble des voies navigables européennes, ce document conservant cependant un statut de recommandation

La CCNR a aussi associé la CEE-ONU aux travaux qu'elle a initiés en vue de préparer un protocole additionnel de la CLNI.

10) L'amélioration du Rhin en tant que voie navigable

Une des missions essentielles de la CCNR est de veiller à l'amélioration constante des conditions de navigabilité du Rhin. A cette fin, elle doit approuver les travaux et ouvrages qui peuvent affecter le Rhin comme voie navigable.

Durant la période 2006-2007, la Commission Centrale a également pris acte avec satisfaction des informations communiquées par l'Allemagne et les Pays-Bas relatives à des nouvelles améliorations de la navigation. Le chenal de navigation en aval de Duisbourg offre désormais une profondeur garantie de 2,80 m. D'autres mesures ont concerné l'alimentation au débit solide et la stabilisation du lit du fleuve, la rénovation de barrages et d'écluses (sur le Rhin néerlandais) et l'extension de l'offre de points de dépose d'automobiles (voir protocoles 2006-I-26 et 2006-I-27 et 2007-II-30).

La CCNR a également suivi avec une particulière attention tous les événements qui peuvent entraîner une interruption de la navigation (accidents, grèves dans les écluses, basses ou hautes eaux, manifestations festives, etc...). Elle a décidé de relancer une étude d'ensemble sur la question de la fiabilité de la voie d'eau Rhin dont le bon fonctionnement est essentiel pour l'ensemble du système de transport européen.

11) Principales dispositions nouvelles adoptées en 2006-2007

En dehors des questions d'ordre administratif, de l'adoption définitive de certains amendements ou de la prorogation de prescriptions de caractère temporaire, les principales modifications suivantes doivent être mentionnées :

- Réglementation de police

Dimension maximale des convois poussés (protocole 2006-I-18)

Reconnaissance sur le Rhin de documents non rhénans (protocole 2007-II-21)

- Services d'informations fluviales

Directive VTS 2006 (protocole 2006-I-20)

Standard VTT 2006 (protocole 2006-I-21)

Standard Avis à la batellerie - Edition 1.1 2006 (Protocole 2006-I-26)

Standard ECDIS Intérieur Edition 2.0 2006 (Protocole 2006-I-23)

Introduction de l'obligation d'annonce par voie électronique en navigation rhénane (protocole 2007-I-14 et 2007-II-20)

Agrément de type, installation et utilisation d'appareils, AIS intérieur (protocole 2007-I-15 et 2007-II-24).

- Marchandises dangereuses

Version 2007 de l'ADNR (protocole 2006-I-22).

- Règlement des patentes

Validité des certificats de conduite conformes aux directives communautaires 91/672 et 96/50 sur le secteur de Bâle à Iffezheim (protocole 2006-II-16)

Amendements de la réglementation visant à permettre la reconnaissance de certificats non rhénans (protocole 2007-I-11 et 2007-II-21).

- Prescriptions techniques pour les bateaux (règlement de visite)

Numéro européen unique d'identification des bateaux (protocole 2006-II-26)

Révision des exigences applicables aux installations de gouverne (protocole 2006-II-25)

- Chambre des appels

Adoption d'un nouveau règlement de procédure (protocole 2006-II-4).

--- ° ---