

COMMISSION
CENTRALE
POUR LA
NAVIGATION
DU RHIN



SESSION DE PRINTEMPS 2006

RESOLUTIONS ADOPTEES

(2006 - I)

Strasbourg, le 31 mai 2006

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

CC/R (06) 1 - Final

SESSION DE PRINTEMPS 2006

RESOLUTIONS ADOPTEES

(2006-I)

Strasbourg, le 31 mai 2006

SOMMAIRE

Pages

I. Ouverture de la session plénière - Composition de la Commission Centrale - adoption de l'ordre du jour

Protocole 1 : Ouverture de la session plénière - Composition de la Commission Centrale - adoption de l'ordre du jour	1
--	---

II. Questions générales et juridiques

Protocole 2 : Communication sur la réunion ministérielle du 16 mai 2006	1
Protocole 3 : Organisation des travaux de la CCNR – Orientations proposées par la Présidence de la Commission Centrale	3
Protocole 4 : Programmes de travail des comités de la CCNR	7
Protocole 5 : Relations avec la Commission européenne	24
Protocole 6 : Information sur les préparatifs de la Conférence ministérielle de Bucarest	24
Protocole 7 : Plainte de M. Leo P. Kasnitz contre le République fédérale d'Allemagne	24
Protocole 8 : Plainte de M. Horst Herweck jun., conducteur de bateau citernes Ascona	25
Protocole 9 : Etat des réflexions concernant la création d'un document de batelier	26
Protocole 10 : Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR	26

III. Questions économiques

Protocole 11 : Situation économique de la navigation rhénane	26
Protocole 12 : Congrès économique 2007	37

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

Protocole 13 : Incidence sur la navigation intérieure de la législation de protection de l'environnement	37
Protocole 14 : Compte rendu de l'atelier commun CCNR/CIPR	37
Protocole 15 : Mise en œuvre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure	37

V. Questions relatives aux patentes de batelier et aux équipages

Protocole 16 : Questions relatives aux patentes de batelier et aux équipages 37

VI. Questions techniques et réglementaires

Protocole 17 : Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 Règlement de Police (Articles 10.01, 11.03, 11.04 et 11.05) 38

Protocole 18 : Amendement au Règlement de police par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 (articles 3.09 et 11.02) 39

Protocole 19 : Amendements définitifs au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin 43

Protocole 20 : Directives et critères pour les services de trafic fluvial sur les voies navigables (Directives VTS 2006) 45

Protocole 21 : Standardisation du suivi et du repérage en navigation intérieure (Standard VTT 2006) 46

Protocole 22 : Mise en œuvre de services d'information fluviale sur le Rhin 48

Protocole 23 : Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 Règlement de visite des bateaux du Rhin (Articles 3.04, 7.03, 7.04, 8bis.02, 9.03, 9.15, 9.20 et 23.09) 48

Protocole 24 : Memorandum of Understanding de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et de la Commission européenne concernant la mise en œuvre conjointe d'activités en liaison avec la navigation intérieure 49

Protocole 25 : Amendements à l'ADNR 53

Protocole 26 : Mesures d'aménagement sur le Rhin pour améliorer les conditions de navigation (2005-I-22) 54

Protocole 27 : Evolution des niveaux d'eau dans le secteur des écluses d'Iffezheim et à l'aval de celles-ci
- Mouillage sur le busc aval des écluses d'Iffezheim
- Plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim
pour l'année 2005 56

Protocole 28 : Relevés d'actes de mise en vigueur par les Etats membres et de décisions des comités et groupes de travail 57

VII. Questions administratives

Protocole 29 : Budget pour 2007 de la Commission Centrale	58
Protocole 30 : Budget pour 2007 du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans	58
Protocole 31 : Budget prévisionnel de l'Instance internationale de péréquation et de coordination	58
Protocole 32 : Composition du Secrétariat	59

VIII. Questions diverses

Protocole33 : Approbation du compte rendu de l'activité en 2005 de la Commission Centrale	59
Protocole 34 : Communiqué à la presse	65
Protocole 35 : Date de la prochaine session	65



CC/R (06) 1 – Final
31 mai 2006

fr/de/nl

RESOLUTIONS ADOPTEES LORS DE LA SESSION DE PRINTEMPS 2006

PROTOCOLE 1

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

Pas de résolution

PROTOCOLE 2

Communication sur la réunion ministérielle du 16 mai 2006

Résolution

La Commission Centrale

se félicite de la tenue de la conférence ministérielle de Bâle, le 16 mai 2006 et remercie la présidence suisse de l'avoir organisée avec succès,

prend acte avec satisfaction de la Déclaration des Ministres des Etats membres de la CCNR ("Déclaration de Bâle", en annexe),

invite le Secrétariat à lui soumettre des propositions pour la mise en œuvre des orientations figurant dans ce document.

Annexe

Déclaration des ministres des Etats membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) Allemagne, Belgique, France, Pays-Bas, Suisse : ("Déclaration de Bâle")

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 la déclaration suivante:

Nous rappelons l'importance de la navigation sur le Rhin, qui constitue, avec son volume de 70% de tous les transports fluviaux, l'axe essentiel de la navigation intérieure européenne, et qui offre un mode de transport d'avenir, bien connecté au rail et à la route, compétitif et répondant à des standards élevés de sécurité et d'environnement.

Nous réaffirmons le principe de la liberté de la navigation du Rhin, conformément à l'acte de Mannheim et à ses protocoles additionnels, et nous sommes déterminés à prendre toutes les mesures propres à la garantir.

Nous soulignons à cet égard le rôle important et les compétences de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), qui garantit un haut standard de sécurité pour le transport fluvial et qui promeut la préservation de l'environnement, et nous lui renouvelons notre soutien dans sa mission de développement de la navigation rhénane.

Nous soutenons tous les efforts visant à développer les voies de navigation intérieure européennes d'une manière durable et axée sur l'avenir. En font partie, entre autres, le maintien en bon état des voies navigables, la mise à disposition d'infrastructures adaptées sous la responsabilité des Etats membres de la CCNR, ainsi qu'une mise en œuvre qui soit coordonnée entre les secteurs économiques de la navigation intérieure et de la gestion de l'eau des objectifs de la Directive cadre de l'Union européenne relative à la gestion de l'eau.

Nous saluons l'initiative « Naïades » de l'Union européenne (UE) qui vise à consolider durablement la navigation intérieure en Europe. La CCNR veut apporter une contribution substantielle à la réalisation de ce but commun, aux côtés de l'UE, de la Commission du Danube, des autres commissions fluviales et de tous les autres acteurs concernés. La collaboration institutionnelle entre la CCNR et l'UE devrait être approfondie sur la base de l'accord de coopération du 3 mars 2003 et dans le respect des compétences des deux parties. Afin de promouvoir une harmonisation la plus étendue possible des règlements sans créer une bureaucratie additionnelle, nous sommes prêts à intensifier la coopération également avec les autres commissions fluviales européennes.

Nous accordons une importance particulière à l'objectif d'une navigation intérieure sur le Rhin et sur les autres voies navigables européennes qui soit à la fois durable et respectueuse de l'environnement. A cette fin, nous nous efforçons de promouvoir la coopération avec la Commission internationale pour la protection du Rhin. Dans l'intérêt d'une meilleure protection de l'environnement, d'autres progrès substantiels, notamment dans le domaine de la réduction des émissions de gaz et de particules, du taux de soufre dans le gazole ainsi que de la consommation de carburant des bateaux de navigation intérieure, seront nécessaires. Il convient de tirer parti à cet effet de toutes les possibilités, y compris les initiatives émanant de la profession de la navigation et de l'exploitation portuaire, les mesures d'incitation positive et celles relatives à la formation et l'information. Il faut également prendre en compte la flotte existante afin d'atteindre aussi rapidement que possible les objectifs de réduction précités.

Nous soulignons la contribution importante des professions de la navigation et des professions portuaires, intervenant sous leur propre responsabilité et dans le cadre de l'économie de marché, à la navigation rhénane et à l'économie nationale des Etats membres de la CCNR, et réaffirmons notre disponibilité à rechercher dans le dialogue avec ce secteur d'activité des solutions d'avenir aux problèmes qu'il rencontre.

Nous estimons qu'il faut préserver et accroître l'attractivité des professions liées à la navigation rhénane par le biais de formations initiales et complémentaires modernes, tout en les dotant d'un cadre juridique et social adapté au contexte actuel, et nous invitons le secteur à contribuer à l'accomplissement de cet objectif par des mesures appropriées.

Nous attachons de l'importance à ce que la navigation rhénane opère dans un cadre juridique aussi simple, clair et harmonisé que possible, et chargeons la CCNR de vérifier à cet égard la pertinence et la nécessité des règles actuelles et futures de la navigation intérieure, dans le respect des impératifs de maintien d'un haut niveau de sécurité et de préservation de l'environnement. Il conviendrait que la vérification des règlements soit finalisée rapidement afin que la CCNR puisse rendre d'ici fin 2007 une décision sur les règlements susceptibles d'être simplifiés ou abrogés.

Bâle, le 16 mai 2006

PROTOCOLE 3

Organisation des travaux de la CCNR

Orientations proposées par la Présidence de la Commission Centrale

Résolution

La Commission Centrale,

vu son Règlement intérieur (§ 24 (3)),

prend acte du document d'orientation établi par son Président et fixant les priorités pour l'action de la Commission Centrale pour les deux années correspondant à sa présidence,

rappelle que ce document complète les programmes de travail de ses comités.

Annexe

Objectifs pour les années

2006 – 2007

Sous la Présidence suisse de la CCNR

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

Mesures :

- **Mesures juridiques et institutionnelles**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- **Analyse critique de la densité réglementaire**

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

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

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

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

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

Mesures :

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

La CCNR, en s'appuyant sur ses connaissances techniques et son expérience, apporte conjointement avec l'UE, la Commission du Danube, les autres Commissions fluviales et tous les acteurs déterminants une contribution substantielle pour réaliser l'objectif d'un renforcement durable de la navigation intérieure européenne. Dans l'esprit des "Findings" du sommet de la navigation intérieure organisé le 15 février 2006 à Vienne, elle participe activement à la mise en œuvre de l'initiative "Naiades".

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

Sur la base de l'accord de coopération du 3 mars 2003 (Memorandum of Understanding), le Secrétariat de la CCNR prépare conjointement avec la Commission européenne des propositions de domaines d'action pour une coopération renforcée et soumet celles-ci à l'assemblée plénière de la CCNR.

S'appuyant sur ces propositions, la CCNR vérifie s'il y a lieu de définir une nouvelle base pour l'accord de coopération du 3 mars 2003.

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

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

- **Observation du marché**

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

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

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

Mesures :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PROTOCOLE 4

Programmes de travail des comités de la CCNR

Résolution

La Commission Centrale,

se référant à sa résolution 2001-I-3,

considérant que les programmes de travail doivent être des instruments permettant à la Commission Centrale de diriger les travaux des comités et à ceux-ci de fixer les activités de leurs groupes de travail respectifs,

soulignant que des missions claires doivent être données aux comités avec un délai de réalisation précis et une indication de priorités tenant compte de manière réaliste de la charge de travail ainsi que du temps disponible,

prend acte des programmes de travail pour les années 2006-2007 en annexe (Comité du droit fluvial, Groupe ad hoc "Réorganisation des Règlements de la CCNR", Comités technico-administratifs et Comité économique),

précise que la réflexion sur la méthodologie des programmes de travail pour la période 2008-2009 devra être engagée dès le printemps 2007, de manière à mettre au point pour cette nouvelle mandature biennale dans des délais appropriés des programmes fonctionnels et prenant en compte les orientations fixées ci-dessus,

charge le Secrétaire Général de préparer pour le printemps 2007 un document méthodologique sur la procédure à suivre pour l'adoption des programmes de travail de la période 2008-2009.

Annexe

I – Comité du droit fluvial

MISSIONS PRINCIPALES du COMITE DF :

Clarification et harmonisation du droit, procédure de plainte

n°	Mission	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquence pour la réglementation	Priorité*)
1	Harmonisation du droit de la navigation intérieure et rhénane						
1.1	élaboration d'un protocole additionnel à la CLNI) - première discussion du protocole additionnel entre les Etats signataires de la CLNI - réunion avec les autres Etats		2005 2006 2007			adoption d'un protocole additionnel	I
1.2	Poursuite des discussions relatives à l'adoption d'un régime de responsabilité limitée pour les dommages causés par le transport de matières dangereuses		2005	2006		adoption d'une convention	II
2	Travaux en vue de la clarification de la situation légale en matière fiscale, sociale et de travail 2.1. Finalisation du tableau 2.2. Questions relatives au droit des étrangers en liaison avec le personnel de bord 2.3. Autres sujets éventuels à approfondir		2002			Elaboration de réglementations en vue de simplifier ou de combler d'éventuelles lacunes de la situation légale existante	I

Groupe ad hoc relatif à la réorganisation des règlements (G/RR)

(créé sur décision du Comité préparatoire en date du 1^{er} juin 2005)

n°	Mission	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquence pour la réglementation
	Restructuration de la réglementation rhénane en quelques grands blocs réglementaires - Harmonisation éventuelle des réglementations de procédure - Mise en évidence des règles communes aux différents systèmes réglementaires régissant la navigation intérieure en Europe		2005	2007		Réorganisation des règlements rhénans

*) I - Principal
II - Secondaire
III - subsidiaire

II - Comité économique

MISSIONS PRINCIPALES du COMITE ECO :

1. Echange de vues sur la politique des transports en Europe au regard de la navigation intérieure et du développement de la navigation rhénane ;
2. Délibérer sur le contexte infrastructurel et technique de la navigation rhénane ;
3. La promotion de la navigation rhénane ;
4. Promouvoir la mise en place d'une observation du marché de la navigation intérieure et rhénane.

n°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquences pour le Règlement	Priorité
1	Politique des transports en Europe						
1.1	<ul style="list-style-type: none"> • plan d'action NAIADES de la Commission européenne 	Concertation sur la mise en œuvre du programme	2006	2006			
1.2	<ul style="list-style-type: none"> • Conférence ministérielle de la Roumanie (septembre 2006) 	Collaboration à la préparation d'une déclaration commune	2006	2006			
1.3	<ul style="list-style-type: none"> • Imputation des coûts d'infrastructure à la navigation intérieure 	Suivi des initiatives, susceptibles d'impliquer la navigation rhénane	2006		Evaluation de l'étude de la CE concernant les modalités d'imputation des coûts d'infrastructure de la navigation, notamment au regard des particularités de la navigation rhénane		II
1.4	<ul style="list-style-type: none"> • proposition communautaire pour un nouveau standard des unités de chargement pour les transports intracontinentaux 	Avis du point de vue de la navigation intérieure, en concertation avec les organisations professionnelles	2006				I
2	Contexte infrastructurel et technique						
2.1	<ul style="list-style-type: none"> • Evaluation des effets météorologiques et des entraves à la navigation sur la fiabilité du transport par voie d'eau 	A déterminer après concertation dans le cadre de la session plénière	2006	2007			III

n°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquences pour le Règlement	Priorité
2.2	<ul style="list-style-type: none"> Evolution de la flotte citerne 	<ul style="list-style-type: none"> Table ronde Elaboration d'un rapport sur les prévisions à moyen terme de la navigation citerne 	2006	2006			I
2.3	<ul style="list-style-type: none"> Bateaux et navigation du futur 	Préparation d'un cahier des charges pour le Groupe ad hoc G/AV pour un deuxième exercice en la matière (sur la base d'une sélection des thèmes et des aspects à mettre à jour avec priorité)	2007				II
3	Actions à mener pour la promotion de la navigation intérieure et rhénane						
3.1	<ul style="list-style-type: none"> Congrès économique relatif à la navigation rhénane 	Organisation d'un congrès en vue de la promotion de la navigation rhénane, associant tous les acteurs du marché	2007				I
4	Promouvoir la mise en place d'une observation du marché de la navigation intérieure et rhénane						
4.1	<ul style="list-style-type: none"> Observation du marché rhéan 	Rapports semestriels sur la situation économique en navigation rhénane					I
4.2	<ul style="list-style-type: none"> Observation du marché de la navigation européenne 	Mise en œuvre du projet			Activité réalisée de concert avec la DG TREN et les organisations représentatives de la profession		I

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

MISSIONS PRINCIPALES du COMITE ED :

1. Dans l'attente de l'installation de la CPC et de l'IIPC, suivi de toutes les questions liées à la Convention déchets 1996 et notamment préparation des mesures nécessaires en vue de la mise en œuvre de celle-ci ;
2. Examen des questions relatives à la protection de l'environnement en navigation intérieure pour autant que celles-ci ne relèvent pas de la compétence d'un autre comité de la Commission Centrale.

n°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquences pour le Règlement	Priorité
1	Convention sur l'élimination des déchets						
1.1	<ul style="list-style-type: none"> • Préparation des mesures liées à l'entrée en vigueur de la Convention déchets et de la mise en œuvre des mécanismes et procédures 		2006	2007	sur la base du schéma directeur (masterplan)*)		I
1.2	<ul style="list-style-type: none"> • réflexions à mener sur d'éventuelles modifications de la Convention et ses annexes à partir de l'entrée en vigueur de la Convention 		2007			Adaptation éventuelle des annexes de la Convention	II
2	Réflexions sur le futur rôle du Comité, après la prise de fonction des organes prévus par la Convention déchets 1996 ; avis à rendre à la Commission Centrale		2007				II

*) Le masterplan relatif à l'entrée en vigueur de la Convention « déchets » doit être considéré comme une partie intégrante du programme de travail du Comité ED

IV - Comité technique permanent

MISSIONS PRINCIPALES du COMITE TP :

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

N°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations
1	Entretien et amélioration permanente de la voie navigable en fonction des évolutions de la navigation intérieure et prise en compte de l'évolution des systèmes d'information fluviale (SIF)	1964-II-7 1998-I-24 2002-II-26			Evaluation de nouvelles mesures. Fixation des étiages équivalents et des échelles de référence
2	Préparation de l'approbation de travaux de construction ayant une incidence sur la navigation	1995-I-29			Evaluation de nouvelles mesures et dimensions du chenal navigable
3	Examen de l'évolution des hauteurs d'eau en aval de l'écluse d'Iffezheim	1978-I-2 1984-I-29			Evaluation des mesures permanentes
4	Examen de l'incidence de la navigation sur le lit du fleuve ; le cas échéant, proposition de mesures		3/2004	10/2007	L'Institut fédéral des ouvrages hydrauliques (<i>Bundesanstalt für Wasserbau</i> - BAW) n'a pas encore achevé ses études
5	Observation de l'incidence sur la navigation intérieure de la mise en œuvre de la directive cadre de l'Union européenne relative à l'eau ; le cas échéant, présentation de propositions ; développement de la coopération avec les Directeurs de l'eau européens et avec la CIPR	2000-I-29 2004-I-11 2005-II-12	10/2003		La CCNR a soumis des propositions concrètes de coopération dans le cadre de la CIPR et des Directeurs de l'eau européens
6	Suivi de l'incidence sur la navigation intérieure de la mise en œuvre de la directive Faune-Flore Habitat de l'Union européenne ; le cas échéant, présentation de propositions	2004-I-12 2005-I-12	10/2003		
7	Observation de l'évolution hydrologique dans le bassin du Rhin, appréciation des conséquences sur la navigation d'éventuelles périodes prolongées de basses eaux ou de hautes eaux ainsi que d'événements extrêmes				
8	Suivi des activités d'autres organisations internationales et coopération avec ces organisations				

Comité restreint de navigation

MISSIONS PRINCIPALES du COMITE RN :

Questions de caractère nautiques soulevées au sein des différents comités

N°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations
1	Examen et proposition de mesures en liaison avec la promotion de la navigation poussée	2003-I-21	3/2004		Elargissement de la fourchette de hauteurs d'eau pour les formations de 6 barges ; en coopération avec RP
2	Données relatives aux accidents				Analyse au cas par cas, coordination pour les organes de la CCNR
3.	Suivi de l'évolution de l'utilisation de bateaux rapides sur le Rhin				Incidence sur le trafic environnant et la voie navigable

V – Comité du Règlement de police

1) Activité générale

MISSIONS PRINCIPALES du COMITE RP :

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

Règlements concernés

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

n°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquences pour le Règlement	Priorité
1	Réorganisation des règlements	PRE (05)m 23	10/2005		Coopération avec RV, STF et DF	Adoption d'exigences relatives aux appareils de navigation dans le RVBR	II
2	Reconnaissance de documents de navigation non rhénans pour la navigation sur le Rhin						
2.1	Certificat communautaire	RP (05)m 13	10/2005	11/2006		Modification du RPNR	I
2.2	Patentes			5/2007		Modification du RPNR	I
3	Modification du RPNR suivant les développements actuels ou les enseignements acquis						
3.1	Présence à bord de moyens de sauvetage individuels à bord		8/2005	11/2007		Modification du RPNR	II
3.2	Article 1.07 - Vue dégagée		9/2004	5/2007	Coopération RP et RV	Modification du RPNR (et du RVBR)	I
4	Article 11.02 – Dimensions des formations (Examen et proposition de mesures en liaison avec la promotion de la navigation poussée)	2003-I-21		11/2007	Elargissement de la fourchette de hauteurs d'eau pour les formations de 6 barges en coopération avec RN	Modification du RPNR	I

n°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquences pour le Règlement	Priorité
5	Modification des prescriptions relatives aux appareils radar suivant les développements actuels ou les enseignements acquis						
	Adaptation des prescriptions relatives aux appareils radar au standard ETSI		8/2005	11/2007	Nécessité d'attendre l'adoption du standard	Modification du RPNR, le cas échéant prescriptions distinctes pour les appareils radar	I
6	Modification des Prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation pour la navigation du Rhin suivant les développements actuels ou les enseignements acquis						
	Prise en compte de normes internationales relatives aux feux de navigation		8/2005	11/2006	Les prescriptions correspondantes de la directive communautaire fixant les exigences techniques pour les bateaux de navigation intérieure doivent également être modifiées	Modification du RPNR, suppression de prescriptions distinctes pour les feux de navigation	I
7	Réunion avec les polices fluviales			10/2006	Préparation et tenue de la réunion		II
8	Réalisation de contrôles		2/2005		Demande des polices fluviales européennes (RP/G (05) 21)		II

2) Développement des SIF

MISSIONS PRINCIPALES

Définition de lignes directrices pour les Services d'information fluviale et harmonisation à l'échelle européenne (River Information Services – RIS)

Règlements concernés

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

n°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquences pour le Règlement	Priorité
9	Complément au standard "Identification et suivi des bâtiments de la navigation intérieure" (Vessel Tracking and Tracing)		3/2004	11/2007	La proposition du groupe d'experts est disponible	Ajout de ce standard	I
10	Actualisation du standard ECDIS intérieur	2001-I-16	6/2006	10/2006	Une proposition du Groupe d'experts est attendue pour 5/2006	Modification du standard	I
11	Actualisation du Standard Avis à la batellerie	2004-I-17	3/2006	10/2006		Modification du standard	I
12	Actualisation du Standard pour un système d'annonces électroniques en navigation intérieure	2003-I-23		10/2006	Une proposition du Groupe d'experts est attendue pour 6/2006	Modification du standard	I
13	Préparation de nouveaux guides ou actualisation des guides existants concernant les standards	2002-I-28	2006	2008	Assistance aux développeurs et utilisateurs		II
14	Table-ronde SIF (pour tous les standards SIF)		2008		Amélioration de l'acceptation, feedback pour le groupe d'experts et les administrations compétentes		III

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

MISSIONS PRINCIPALES du COMITE STF :

Questions relatives aux équipages et à la formation professionnelle

Règlements concernés :

Règlement des patentes du Rhin - Règlement des patentes radar, chapitre 23 du RVBR
Règlement relatif au personnel de sécurité en navigation à passagers
Mise à jour des directives aux autorités compétentes

n°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquences pour le Règlement	Priorité
1	Adaptation du Règlement relatif à la délivrance des patentes du Rhin	Prise en compte du Protocole additionnel n°7 Résolutions 2005-I-4 relative à la directive 96/50 CE Attestation de connaissances de sec-teurs Réorganisation des règlements	2006	printemps 2007	La reconnaissance de certificats nationaux de bateliers nécessite une modification du Règlement des patentes du Rhin	Adaptation limitée du Règlement des patentes du Rhin	I
2	Fixation du règlement d'application Protocole additionnel n° 7 pour la reconnaissance de certificats nationaux	Règlement d'application sur la base de : - la résolution 2005-I-4, annexe 1 "Harmonisation des prescriptions communautaires relatives aux certificats de bateliers en liaison avec le Règlement des patentes du Rhin" - la demande de la Commission du Danube relative au contrôle des conditions de reconnaissance des certificats de conducteurs de bateaux délivrés sur le Rhin sur la base de la recommandation danubienne (juin 2005)	2006	printemps 2007		Règlement d'application Protocole additionnel 7 avec mécanismes de contrôle (conditions de retrait, suspension etc.)	I

n°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquences pour le Règlement	Priorité
		- STF/G(04)7 "Projet de principes et critères pour la reconnaissance de certificats de conducteurs établis dans des Etats autres que les Etats membres de la CCNR"					
3	Reconnaissance des certificats de conduite		2006	novembre 2007	Demandes allemande, néerlandaise, hongroise et roumaine		I
4	Rationalisation des modes d'acquisition des connaissances de secteurs	Groupe conjoint d'experts de la CD et de la CCNR "Certificats d'aptitude", comité ad hoc	2004	2008	Rapport du Groupe conjoint CCNR-CD	Possible adaptation du Règlement des patentes du Rhin	II
5	Harmonisation des profils professionnels	STF (04) 3 - Communication de l'UENF du 31 mars 2004, relative à l'harmonisation paneuropéenne des profils professionnels. Développement de standards pour les profils professionnels en tant qu'instrument pour l'harmonisation des fonctions clé dans la profession de la navigation intérieure	2007	2008	Soutien et analyse du rapport de la profession de la navigation néerlandaise pour un inventaire des profils professionnels en Europe.	Modifications du chapitre 23 du RVBR	III

n°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquences pour le Règlement	Priorité
6	Adaptations des prescriptions relatives aux équipages	Retrait du livret de service en cas d'aptitude insuffisante. Modifications rédactionnelles visant à simplifier les prescriptions conformément à l'annexe au document STF/G(05)m6 final du 24/3/2005 Mécanismes de contrôle	2006	Fin 2008	Simplification des dispositions Amélioration des contrôles	Modification limitée du chapitre 23	II
7	Demandes de reconnaissance de livrets de service non rhénans	-Demandes de reconnaissance de livrets de service danubiens sur le Rhin - Harmonisation des livrets de service du Rhin et du Danube - Modifications des formations professionnelles en navigation intérieure	2006	2007	Demande de la Bulgarie, de l'Autriche, de la Hongrie et de la Pologne	Directives modifiées	II
8	Demandes de reconnaissance de patentes radar nationales	Le cas échéant, adaptation aux SIF (par ex. ECDIS intérieur)	2006	2008	Demandes de la Tchéquie, de la Slovaquie et de la Hongrie.	Modification du Règlement des patentes radar	I

VII – Comité du Règlement de visite

MISSIONS PRINCIPALES du Comité RV :

Sécurité technique des bateaux, construction et équipement des bâtiments

Règlement concerné

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

n°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquences pour le Règlement	Priorité
1	Réorganisation des règlements	PRE (05)m 23	10/2005		Coopération RP, STF et DF	Suppression des prescriptions relatives aux équipages, Incorporation d'exigences relatives aux appareils de navigation	II
2	Reconnaissance du certificat communautaire pour la navigation sur le Rhin	RV (05)m 14	10/2005	11/2006		Complément au RVBR)	I
3	Modification du RVBR suivant les développements actuels ou les enseignements acquis						
3.1	Chapitre 6 – Installations de gouverne	2004-I-3	2004	11/2006		Modification du RVBR	I
3.2	Chapitre 7 – Exigences relatives aux timoneries, vue dégagée		9/2004	5/2007	Coopération RV et RP	Modification du RVBR, nouvelles directives (modification du RPNR)	I
3.3	Chapitre 9 – Installations électriques	2000-I-20		11/2007	Une proposition datant de début 2001 est disponible	Complément au RVBR	I
3.4	Chapitre 15 – Dispositions particulières applicables aux bateaux à passagers			10/2006	Examen final des directives et approbation par le Comité	Nouvelle directive	I
3.5	Mise en œuvre des conclusions de la réunion 2005 des commissions de visite	6/2005	2/2006	11/2007	Les tâches correspondant es résultent du document RV (05) 31	Modification du RVBR, nouvelles directives	II

n°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquences pour le Règlement	Priorité
4	Article 2.18 – Numéro officiel de bateau <i>Modification en liaison avec l'introduction des SIF</i>			11/2006	La proposition sera préparée par le Groupe ad hoc	Modification du RVBR	I
5	Chapitre 8bis - Emissions provenant de moteurs						
	Proposition de valeurs limites pour les prochaines étapes		3/2005	5/2007	En coopération avec la profession de la navigation, les constructeurs de moteurs et la Commission européenne	Harmonisation du RVBR et des prescriptions communautaires relatives aux émissions	I
6	Chapitre 15 / chapitre 24 – Sécurité des passagers à bord des bateaux existants	2004-II-22			Vérification et le cas échéant proposition de solutions, propositions attendues de la profession de la navigation en coopération avec les autorités compétentes	Le cas échéant, modification du RVBR et nouvelles directives	III
7	Chapitre 22bis Dispositions spéciales pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m	1999-II-20	1/2006	11/2006	Les prescriptions de caractère temporaire expirent le 30.9.2007	Modification définitive du RVBR	I
8	Chapitre 22ter – Dispositions particulières applicables aux bateaux rapides			11/2006	Les prescriptions de caractère temporaire expirent le 30.3.2009	Modification définitive du RVBR	I
9	Examens		6/2004	11/2007	Les délégations sont invitées à communiquer des informations relatives à la situation actuelle	Uniformisation des exigences et textes réglementaires	I

n°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquences pour le Règlement	Priorité
10	Exigences techniques applicables aux bateaux historiques				Examen de la nécessité, des possibilités et des conditions pour l'introduction de prescriptions spécifiques	Le cas échéant, modification du RVBR et nouvelles directives	III
11	Préparation de la réunion commune des commissions de visite prévue en 2008		2007	2008	Participation des Etats observateurs ; vérification de la possibilité d'organiser une réunion commune avec la Commission du Danube		II

VIII - Comité des matières dangereuses

MISSIONS PRINCIPALES du COMITE MD :

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

Règlement concerné

ADNR

N°	Missions	Mandat / Objet	Début	Fin	Observations	Conséquence pour le Règlement	Priorité
1	Subdivision en zones – Protection contre les explosions	Demande de la Délégation allemande		2008		Modification de l'ADNR	II
2	Grandes citernes à cargaison	Demande de la Délégation néerlandaise	2002	2008		Modification de l'ADNR	I
3	Petits bateaux- citernes équivalents au type C	Demande de la Délégation belge	2004	2008		Modification de l'ADNR	I
4	Système d'assèchement supplémentaire	2003-II-21		2007	Etude de la liaison avec la Convention sur les déchets		III
5	Matières dangereuses pour l'eau	1993-II-25 2003-II-21	2002	2008		Modification de l'ADNR	I
6	Transports en vrac	Demande de la Délégation allemande			Etude et déci- sion si une réglementation est nécessaire		III
7	Reconnaissance des certificats et des attestations ADN pour la navigation rhénane		2006			Modification de l'ADNR	I
8	Dispositions transitoires de l'ADNR		2006		Etude avec comme objectif de restreindre le nombre et la durée des dispositions transitoires	Modification de l'ADNR	III
9	Examen des résultats de la réunion en 2005 des Commissions de visite	2005	2006	2007	Les tâches sont mention- nées au document MD(05)m17	Modification de l'ADNR si nécessaire	II

PROTOCOLE 5

Relations avec la Commission européenne

Pas de résolution

PROTOCOLE 6

Information sur les préparatifs de la Conférence ministérielle de Bucarest

Pas de résolution

PROTOCOLE 7

Plainte de M. Leo P. KASNITZ contre la République fédérale d'Allemagne

Résolution

La Commission Centrale,

après avoir pris acte du rapport oral du Président de son Comité du droit fluvial,

charge son Secrétaire général d'adresser la lettre en annexe au plaignant.

Annexe

Monsieur,

Conformément à l'article 45a) de l'Acte de Mannheim, la CCNR a examiné votre plainte en date du 1^{er} juillet 2005, par laquelle vous contestez le refus, prononcé par l'Office central des douanes (*Hauptzollamt*) de la République fédérale d'Allemagne et confirmé par le Ministère fédéral du transport, de la construction et du logement, de vous accorder l'exemption de droits de douane et de taxes sur le gasoil consommé par votre bateau comme avitaillement. Votre bateau est un bateau de plaisance, utilisé à des fins non commerciales, et soumis à une obligation d'enregistrement par la loi allemande. Vous constatez que votre bateau doit respecter la réglementation rhénane, notamment les prescriptions techniques, depuis son enregistrement. Vous en concluez que votre bateau appartient à la navigation rhénane et est, en tant que tel, en droit de bénéficier de l'exemption consentie par l'Accord du 16 mai 1952 aux « bateaux naviguant sur le Rhin et ses affluents ou sur les voies d'eau visées à l'article 2 de l'Acte de Mannheim ». Vous notez de surcroît que l'acte de ratification de l'Allemagne ne précise pas que l'accord ne devrait concerner que les bateaux à usage commercial.

La CCNR a déjà eu l'occasion de rappeler que les principes de libre navigation et d'égalité de traitement garantis par la Convention révisée pour la navigation du Rhin, s'appliquent aux bateaux destinés au transport de marchandises et de personnes (Plainte 'Rainer Jacobs contre RFA' 1997-1). La jurisprudence néerlandaise a elle aussi limité la portée du principe de liberté de navigation énoncé à l'article 1 de l'Acte de Mannheim au « transport des marchandises et des personnes » (AC5462, Hoge Raad, 1974).

En conséquence, seuls les bateaux destinés au transport de marchandises et de personnes se voient délivrer un certificat d'appartenance à la navigation rhénane. Il importe à cet égard de distinguer l'obligation générale d'enregistrement des bateaux de navigation intérieure, que peut imposer tout État membre sur la base de sa réglementation nationale, et le certificat d'appartenance à la navigation rhénane, délivré en vertu du Protocole additionnel n° 2 à l'Acte de Mannheim. La CCNR constate que votre bateau est soumis à une obligation d'enregistrement en tant que bateau de navigation intérieure conformément à la loi allemande, mais ne possède pas le certificat d'appartenance à la navigation du Rhin délivré sur la base du Protocole additionnel n° 2. L'article 2 de la Convention révisée, auquel renvoie l'Accord du 16 mai 1952, limite son champ d'application aux « bateaux appartenant à la navigation du Rhin et aux radeaux ou trains de bois venant du Rhin ». Votre bateau ne rentrant dans aucune de ces catégories, vous ne pouvez prétendre à l'exemption consentie par l'Accord de 1952.

En conséquence, la CCNR rejette votre plainte.

Veillez agréer

(s.) Jean-Marie Woehrling

Monsieur Leo P. KASNITZ
Meisenweg 3
D – 46487 WESEL

PROTOCOLE 8

Plainte de M. Horst HERWECK jun., conducteur de bateau citernes Ascona

Résolution

La Commission Centrale,

après avoir pris acte du rapport oral du Président de son Comité du droit fluvial,

charge son Secrétaire général d'adresser la lettre en annexe au représentant du plaignant.

Annexe

Maître,

Par votre plainte datée du 6 février 2006, formulée au nom de Monsieur Horst Herweck, vous sollicitez une modification de "l'article 23.10 de l'Acte de Mannheim de telle sorte qu'un bateau du groupe 2, soit d'une longueur comprise entre 70 m et 86 m, soit exonéré de la présence d'un matelot/matelot léger en mode d'exploitation B dès lors que le timonier est titulaire d'une patente".

J'ai l'honneur de vous informer que, conformément à l'article 5 du Règlement concernant le droit de plainte¹ (le "Règlement"), votre plainte est irrecevable.

Celle-ci en effet ne répond pas aux conditions de recevabilité posées à l'article 4 du Règlement, selon lequel la plainte doit notamment énoncer "les dispositions de la Convention, des règlements et des mesures édictées en commun dont le non respect est allégué".

¹ Protocole 1992-I-8.

Or votre plainte ne fait pas état du non respect de la Convention de Mannheim ou des règlements pris sur son fondement. Elle tend à la modification du Règlement des bateaux du Rhin². Une telle demande de modification ne rentre pas dans le champ d'application de la procédure de plainte, dont l'objet est de contester une application irrégulière de la Convention, des Règlements ou des mesures législatives, réglementaires ou individuelles prises par les Etats membres.

Votre communication s'analyse comme une proposition de modification de la réglementation rhénane. Les requêtes de cette nature peuvent être adressées aux comités compétents de la CCNR par l'intermédiaire des organismes professionnels agréés.

Veillez agréer, Maître, l'assurance de ma considération distinguée.

(s.) Jean-Marie Woehrling

Maître Thor v. WALDSTEIN
Mollstraße 35
D – 68165 MANNHEIM

PROTOCOLE 9

Etat des réflexions concernant la création d'un document de batelier

Pas de résolution

PROTOCOLE 10

Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR

Pas de résolution

PROTOCOLE 11

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 2005 et la prospective pour le premier semestre 2006.

Annexe

² Vous contestez en réalité l'article 23.10 du Règlement de visite des bateaux du Rhin et non l'Acte de Mannheim.

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

Ensemble de l'année 2005 et prospective pour le 1^{er} semestre 2006

I Remarques générales

a) Situation générale

Pour l'ensemble de l'année 2005, on constate une légère baisse (-0,8 %) des volumes transportés et des prestations fournies (-1,5 %) sur le Rhin traditionnel. Si au cours des 9 premiers mois de l'année le trafic était en hausse, c'est le manque d'eau qui a tout au long de l'automne occasionné ce recul, dans un contexte où la demande de transport reste soutenue d'une manière générale en Europe de l'ouest. En effet, si l'on compare l'activité de la navigation rhénane au second semestre 2005 à celle observable pour le second semestre 2004, on constate une diminution de 3 % des volumes transportés et de plus de 6% pour ce qui est des prestations.

b) Hydraulicité

Au cours de l'automne 2005, un manque d'eau est apparu sur le Rhin. Cette situation qui avait dans un premier temps eu pour effet de soutenir les frets sur le marché rhénan, s'est au fil des semaines aggravées en l'absence de précipitations. L'effet négatif sur les volumes transportés au 4^{ème} semestre s'est prolongé sur plusieurs mois. Ce n'est qu'à la fin de l'année que l'arrivée de précipitations a amélioré quelque peu cette situation qui est cependant restée tendue jusqu'à fin janvier 2006. Les effets de la fonte des neiges dans les Alpes et en plaine ne sont devenus perceptibles qu'au cours du printemps et c'est assez rapidement qu'une situation de crue s'est mise en place.

c) Prix des carburants

A l'image des fluctuations du marché du pétrole brut, le prix du carburant a poursuivi sa tendance haussière, comme l'indique le graphique ci-joint. Après une progression de l'ordre de 40 % en 2004, ce dernier a au cours de l'année 2005 encore progressé de plus de 30 %, si l'on se base sur les moyennes annuelles. De ce fait, le coût du carburant pourrait représenter près de 50 % des charges de d'exploitation d'un bateau hors frais de personnel. Même sans indication particulière sur la poursuite d'une tendance à la hausse et malgré les niveaux de prix déjà atteints, la situation actuelle sur le marché mondial du pétrole ne permet pas pour autant d'espérer une baisse durable des prix.

II Situation de la cale sèche

a) Volumes transportés

Dans la cale sèche, les volumes transportés en 2005 on connu un recul de 1,7 % sur l'ensemble de l'année 2005 et de 4,5 % au cours des 6 derniers mois. Cette évolution est essentiellement due au manque d'eau prolongé au cours des derniers mois de l'année et ce avec une conjoncture économique soutenue par les échanges internationaux en Europe de l'ouest.

Secteur agricole

On note une progression nette des transports de produits agricoles de l'ordre de + 15 % en volume sur l'ensemble de l'année 2005. Ce sont notamment les transports de blé (+ 21 %) et de maïs (+ 11 %) qui se sont développés. Il s'agit des répercussions de la récolte de 2004 qui fut bonne en quantité. Les denrées alimentaires et fourrages ont par contre connu un recul de -2,5 % en 2005. Les transports d'engrais ont connu un recul de plus de 6 % en volumes sur l'année, recul qui a surtout été marqué au second semestre 2005.

Secteur sidérurgique

Les transports de produits métallurgiques ont progressé de près de 3 % sur le Rhin en 2005, alors que les transports de minerais et de déchets pour la métallurgie ont diminué de 6% en volume sur la même période. Au second semestre 2005, aussi bien les volumes de produits métallurgiques que de minerais et déchets pour la métallurgie ont on connus une baisse de l'ordre de 6 et 9% due essentiellement au manque d'eau.

La baisse des transports de matières premières observable tout au long de l'année s'explique par une consolidation temporaire de l'activité dans le secteur sidérurgique. Celle-ci s'est traduite par une croissance momentanément moins forte de la demande d'acier au niveau mondial et une réaction des industriels de la sidérurgie qui ont légèrement réduit leur production. Malgré cette situation conjoncturelle, le niveau d'activité reste très élevé dans ce secteur et la demande mondiale d'acier devrait à nouveau croître davantage en 2006. En effet, C'est une croissance de 3,5 % de la production d'acier brut qui est attendue pour 2006 en Allemagne. Ceci laisse espérer au moins un maintien de la demande de transport émanant de ce secteur pour l'année 2006.

Secteur énergétique : charbon

Les volumes de charbons transportés ont diminué de 3% sur l'ensemble de l'année et de 9 % au second semestre 2005, également sous l'effet de l'hydraulicité. En effet, malgré une consolidation temporaire, l'activité reste soutenue dans le domaine sidérurgique et les prix du pétrole sont toujours plus élevés, ce qui favorise un recours au charbon là où une substitution est possible comme dans les centrales thermique notamment. De ce fait la demande de charbon émanant du secteur sidérurgique tout comme celle provenant des centrales thermiques restera élevée en 2006, avec les effets positifs sur la demande de transport.

Sables, graviers, pierres, terre et matériaux de construction

On note un recul de 4,7 % des volumes de matériaux de construction transportés sur le Rhin. Plus en détail, ce sont les transports de sables et graviers qui on diminué de plus de 7% sur l'année. Ceci s'explique par la poursuite de la tendance structurelle qui consiste à délaisser les sites d'extraction du Rhin supérieur qui s'épuisent au profit de sites près de la Mer du Nord.

b) Niveau des frets

Dans un contexte où la demande de transport est présente du fait du niveau d'activité économique général en Europe, les frets pratiqués dans la cale sèche ont été tout au long de l'année très dépendant de l'hydraulicité et de son effet sur la cale disponible sur le marché. C'est donc en début d'année 2005 et surtout en fin d'année que les frets les plus élevés ont pu être observés.

c) Transports par conteneurs

Les transports de produits conteneurisés ont progressé de l'ordre de 8 % sur le Rhin traditionnel, le manque d'eau observable en automne étant venu limiter la croissance de ce type de transports sur l'ensemble de l'année. Les conteneurs vides ont progressé de plus de 16 % et les conteneurs chargés de près de 5 %. Au niveau des ports maritimes, l'activité dans ce secteur a poursuivi sa progression. Du fait de l'hydraulicité ne permettant qu'un chargement partiel des bateaux, n'atteignant parfois que 20 % de leur capacité normale, un manque de cale est apparu tout au long de l'automne sur le Rhin. Compte tenu de l'évolution de l'activité économique au niveau mondial, soutenue par la demande émanant de la Chine et du Sud-Est asiatique, la demande de transport vis-à-vis de la navigation intérieure restera soutenue en 2006. Il importe cependant pour cette dernière de se donner les moyens d'y répondre.

III Situation dans le secteur de la cale citerne

a) Volumes transportés

Sur l'ensemble de l'année 2005, les volumes transportés par cale citerne ont augmenté de l'ordre de 2 %. Au cours du second semestre, à l'image de l'évolution dans la cale sèche, les volumes transportés ont diminués de 4,5 % du fait de l'hydraulicité.

Produits pétroliers

Les volumes de produits pétroliers transportés ont stagné en volume sur l'ensemble de l'année 2005, après une forte hausse au premier semestre et une baisse au second semestre liée notamment à l'hydraulicité. Le niveau d'activité sur ce marché peut s'expliquer d'une part, par une situation qui dure depuis plus d'un an et dans laquelle les consommateurs maintiennent leurs stocks à des niveaux très bas, dans l'attente d'opportunités d'achat en ne réalisant ainsi que les approvisionnements strictement nécessaires. La demande de transport s'est quelque peu animée cet automne avec les achats en prévision de l'hiver. Dès le milieu du mois de novembre, le Rhin a atteint des niveaux si bas que sur certaines portions du fleuve les limitations d'enfoncement rendaient l'approvisionnement par bateaux à double coque difficile, voire impossible. Ceci a eu un effet limitant sur ce type de transport au cours des derniers mois de l'année 2005 et le début de l'année 2006.

Secteur chimique

Dans ce secteur, les volumes transportés constitués essentiellement de matières premières et de produits conteneurisés ont également progressé de plus de 4,7 % sur le Rhin, soutenus par la croissance conjoncturelle dans ce secteur industriel observable au niveau mondial. Cependant, le secteur chimique est cyclique. Pour cette raison, son taux de croissance s'est temporairement ralenti en cours d'année 2005 et est resté limité à 1,6 % en 2005, contre 2,6 % en 2004. Pour 2006, un taux de croissance de 2,3 % est attendu. Ceci permet d'espérer une poursuite de la tendance favorable au niveau de la demande de transport adressée à la navigation intérieure par ce secteur industriel en 2006.

b) Niveau des frets

Dans le secteur de la cale citerne, deux éléments sont déterminants pour le niveau de la demande de transport et par répercussion pour le niveau des frets : les fluctuations du prix du pétrole sur le marché mondial et l'hydraulicité. Compte tenu des niveaux de prix du pétrole actuels sur le marché mondial et l'absence de perspective de baisse durable, toute baisse temporaire est mise à profit pour opérer des approvisionnements indispensables. Par ailleurs, les niveaux d'eau durablement faibles en fin d'année, époque où s'opèrent habituellement les approvisionnements pour l'hiver, ont occasionné un manque temporaire de cale opérationnelle sur le marché. C'est la combinaison de ce deux facteurs qui a conduit à des niveaux de frets très élevés.

IV Evolution de l'offre de cale

Concernant les nouvelles constructions, on note pour 2005 la mise en service de 10 automoteurs ordinaires et de 34 automoteurs citernes. Au cours des 4 premiers mois de 2006, cette tendance s'est poursuivie avec la mise en service de 2 unités seulement pour la cale sèche cale sèche, par contre 11 unités dont 9 d'une capacité supérieure à 3000 tonnes dans le domaine de la cale citerne. On constate ainsi que le rythme des mises sur le marché dans ce secteur ne s'est toujours pas ralenti en dépit de l'absence de perspectives de croissance de la demande de transport à moyen terme. Le faible niveau des frets pour la cale citerne en période d'hydraulicité normale et la forte réactivité de ces derniers à un manque d'eau même limité, tend à confirmer la fragilité de l'équilibre entre offre et demande sur ce segment de flotte caractérisé par une proportion croissante de bateaux à double coque.

V Conclusions et perspectives

La demande de transport est restée soutenue tout au long de l'année 2005 et au cours des premiers mois de 2006 à l'image du niveau d'activité économique en Europe de l'Ouest, toujours soutenu par la demande mondiale. L'activité dans les ports maritimes nous indique que le niveau des échanges internationaux continue à se développer, fournissant ainsi une demande de transport toujours croissante à la navigation intérieure européenne, à qui il appartient de se mettre en situation pour pouvoir répondre efficacement à cette demande et ne pas perdre de parts de marché.

L'observation des graphiques hydrologiques permet de constater que la situation de basses eaux observable au cours de l'automne 2005 n'est pas sans rappeler quelque peu celle de l'été 2003, autant par l'ampleur que par la durée. La multiplication de telles périodes de basses eaux doit susciter des réflexions d'ordre technique aussi bien sur le plan de l'infrastructure que sur celui de la structure des bateaux. Au cours du printemps, c'est une situation de crue, certes prévisible compte tenu de l'importance des précipitations depuis le début de l'année, qui est intervenue. Les fluctuations importantes et rapprochées observable au cours des derniers mois rappellent la dépendance de ce mode de transport du facteur climatique.

Sur le plan de l'exploitation, l'avantage va, dans un contexte de basses eaux, clairement aux petites unités pouvant fonctionner dans de bonnes conditions et à des niveaux de frets intéressants pour l'exploitant. Pour les unités plus grandes, ni les suppléments pour basses eaux versés, ni le niveau élevé des frets n'ont suffi pour compenser intégralement les effets sur le chiffre d'affaire de la limitation des volumes transportés suite au manque d'eau. Ainsi, notamment des unités à double coque voient leur productivité réduite en période de manque d'eaux de sorte qu'il devra en être tenu compte lors de décisions d'investissement dans de la cale nouvelle.

Par ailleurs, cette situation de manque de cale qui s'est prolongée au cours de l'automne a conduit les chargeurs à recourir à d'autres modes de transport terrestres disposant de capacités disponibles et à des conditions de prix plus avantageuses. Pour une partie, ces transferts risquent d'être durables.

La forte augmentation des prix du pétrole et par là même du carburant, qui s'est poursuivie en 2005 et au cours des premiers mois de 2006, a incontestablement pesé sur la rentabilité des bateaux et ce malgré les clauses dites "de gasoil" qui n'ont pas suffi pour compenser les effets de cette hausse. Cette tendance haussière devrait structurellement se poursuivre, compte tenu des évolutions sur le marché mondial du pétrole.

Au cours du second semestre 2005, les transports de produits conteneurisés ont poursuivi leur développement sur le Rhin, mais à un rythme de progression un peu inférieur à celui observable un an plus tôt du fait du manque d'eau. L'activité conteneurs est également restée soutenue dans les ports maritimes au cours de l'année 2005. Les premiers mois de l'année 2006 laissent entrevoir que cette tendance favorable tend à se poursuivre.

Dans la cale sèche, le rythme des mises en service de cale nouvelle reste assez faible, alors qu'en cale citerne, le rythme reste soutenu. Les premiers mois de l'année 2006 se situent à ce titre dans la continuité de la tendance observable pour l'année 2005 et ce malgré les appels des investisseurs à la vigilance, notamment dans le secteur de la cale citerne.

Evolution du trafic rhénan traditionnel (annuel)

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

2004	Total		Aval		Amont	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Produits agricoles	7113	1959	5693	1585	1420	374
1 Denrées alimentaires, fourrages	11784	2823	4613	937	7171	1886
2 Combustibles minéraux solides	27168	5491	1070	99	26098	5392
3 Produits pétroliers	31925	8330	6917	1481	25008	6849
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	35584	4407	2062	345	33522	4062
5 Produits métallurgiques	11458	2318	6497	1165	4961	1153
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	39110	7448	28745	5494	10365	1954
7 Engrais	4562	1324	1862	512	2700	812
8 Produits chimiques	15473	3296	6305	1017	9168	2279
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	17937	5782	11742	3698	6195	2084
99 dont Transactions spéciales	16671	5513	10793	3473	5878	2040
Total	202114	43178	75506	16333	126608	26845

Evolution en comparaison avec 2004 (en %)						
0 Produits agricoles	14,90	17,20	20,52	26,75	-7,61	-23,26
1 Denrées alimentaires, fourrages	-2,50	-1,03	1,19	5,23	-4,88	-4,14
2 Combustibles minéraux solides	-3,03	1,57	-37,76	-27,27	-1,61	2,08
3 Produits pétroliers	0,86	0,17	7,08	5,54	-0,86	-0,99
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	-6,02	-6,83	-6,01	-7,25	-6,02	-6,79
5 Produits métallurgiques	2,88	-2,85	1,26	-1,12	4,98	-4,60
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	-4,70	-10,30	-4,86	-10,05	-4,26	-11,05
7 Engrais	-6,14	-11,25	-4,83	-12,50	-7,07	-10,47
8 Produits chimiques	4,69	2,18	6,55	8,95	3,41	-0,83
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	7,55	3,04	8,36	3,73	6,02	1,82
99 dont Transactions spéciales	7,98	3,17	8,27	3,77	7,45	2,21
Total	-0,81	-1,45	1,56	0,63	-2,22	-2,73

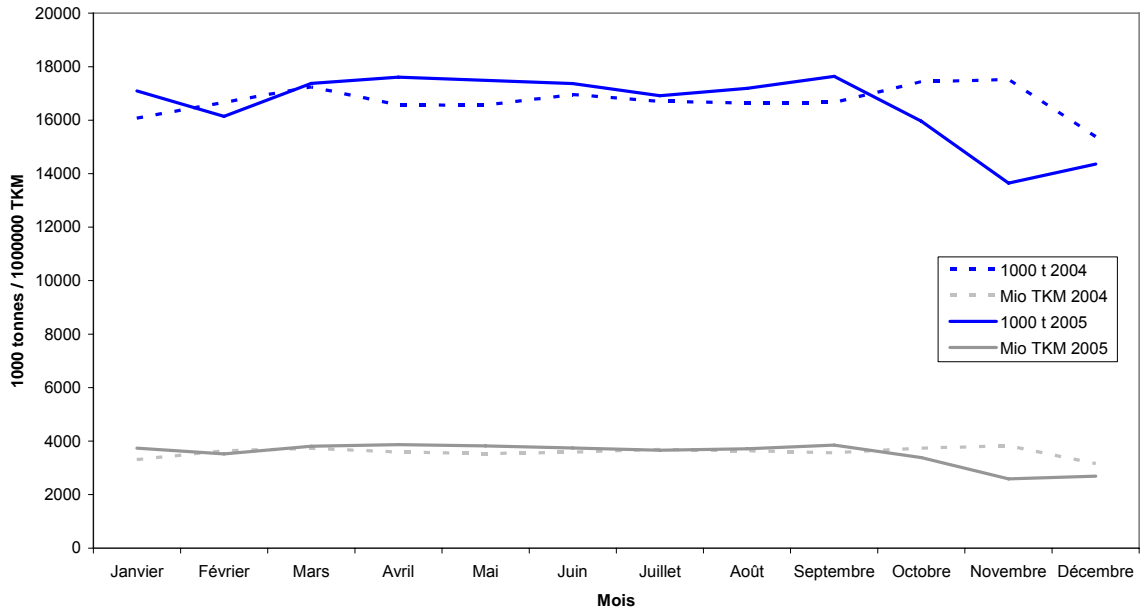
Evolution du trafic rhénan traditionnel (semestriel)

2ème semestre 2005	Total		Aval		Amont	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
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
Total	96425	19954	37378	7771	59046	12187

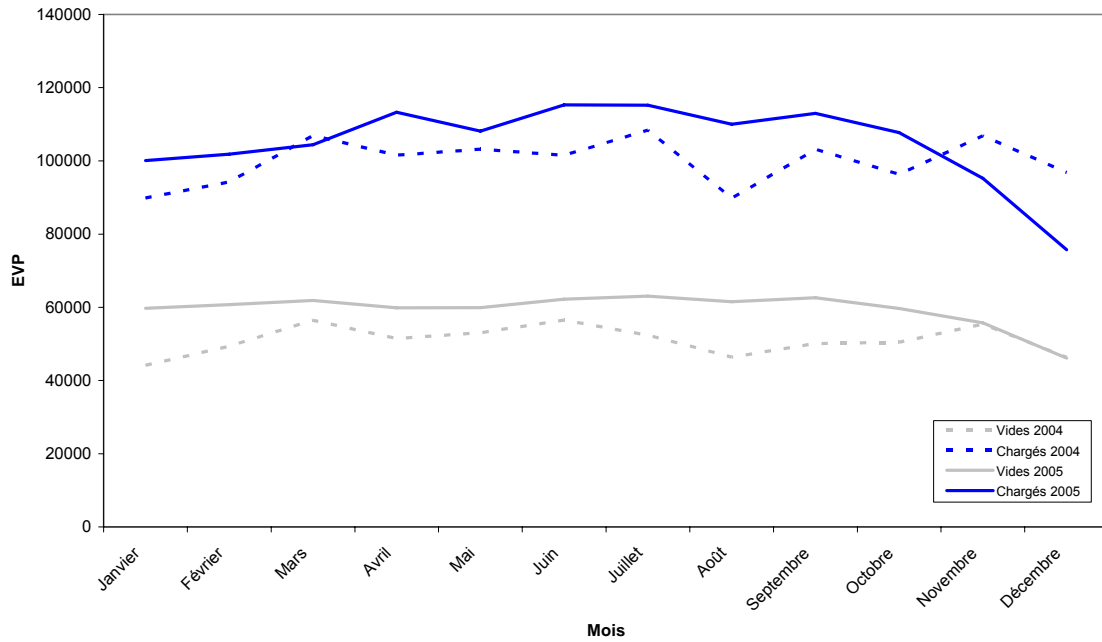
2ème semestre 2004	Total		Aval		Amont	
	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM	1000T	mioTKM
0 Produits agricoles	3998	1190	3400	1033	598	157
1 Denrées alimentaires, fourrages	6052	1509	2473	537	3579	972
2 Combustibles minéraux solides	12840	2622	388	45	12452	2577
3 Produits pétroliers	17177	4497	3514	787	13663	3710
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	17547	2203	974	158	16573	2045
5 Produits métallurgiques	5757	1136	3174	589	2583	547
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	18609	3330	13546	2378	5063	952
7 Engrais	2264	632	969	263	1295	369
8 Produits chimiques	7866	1687	3228	532	4638	1155
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	8952	2885	5867	1859	3085	1026
99 dont Transactions spéciales	8310	2751	5404	1749	2906	1002
Total	101062	21691	37533	8181	63529	13510

Evolution en comparaison avec le 2ème semestre de 2004 (en %)						
0 Produits agricoles	3,38	1,76	1,74	1,45	12,88	4,46
1 Denrées alimentaires, fourrages	-6,86	-10,27	-5,98	-7,26	-7,46	-11,83
2 Combustibles minéraux solides	-8,98	-9,04	-17,01	-13,33	-8,73	-8,96
3 Produits pétroliers	-6,89	-10,74	-4,33	-13,34	-7,55	-10,16
4 Minerais et déchets pour la métallurgie	-8,85	-13,53	-9,86	-10,76	-8,80	-13,69
5 Produits métallurgiques	-5,87	-11,71	3,56	-6,45	-17,46	-17,37
6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction	-3,43	-9,76	-2,86	-8,87	-4,96	-11,97
7 Engrais	-6,18	-9,49	-7,84	-16,35	-4,94	-4,61
8 Produits chimiques	0,18	-4,68	1,05	0,38	-0,43	-7,01
9 Machines, véhicules, objets manufacturés	7,09	0,42	9,61	1,72	2,27	-1,95
99 dont Transactions spéciales	7,22	0,51	8,77	1,49	4,34	-1,30
Total	-4,59	-8,01	-0,41	-5,01	-7,06	-9,79

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

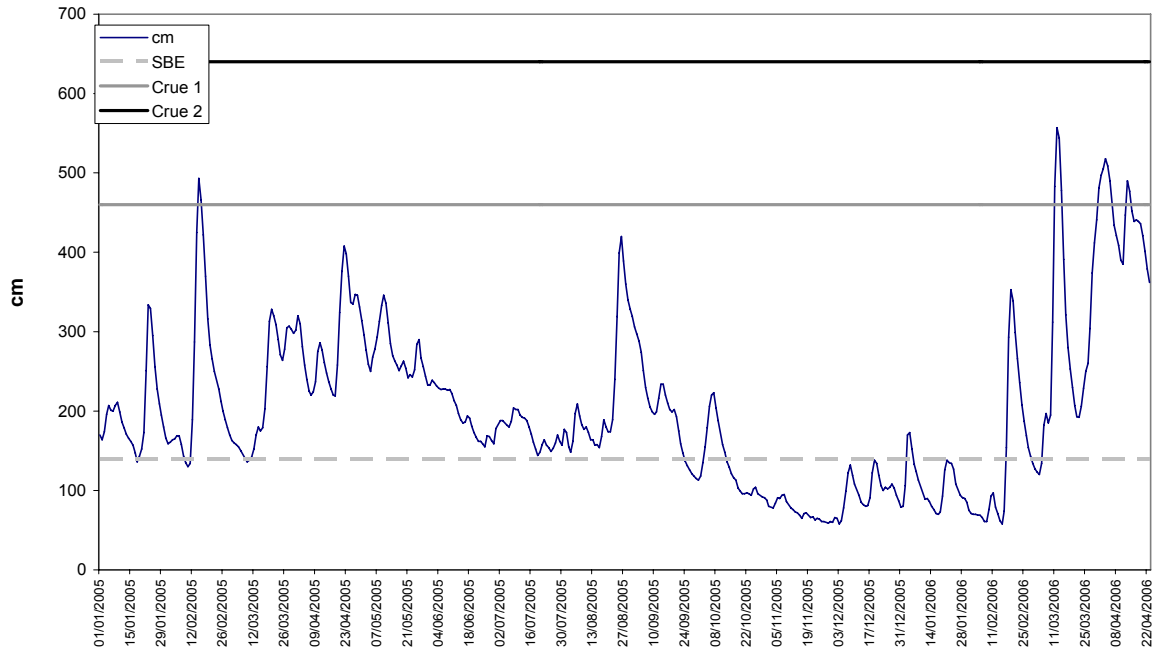


Evolution mensuelle des transports par conteneurs sur le Rhin traditionnel

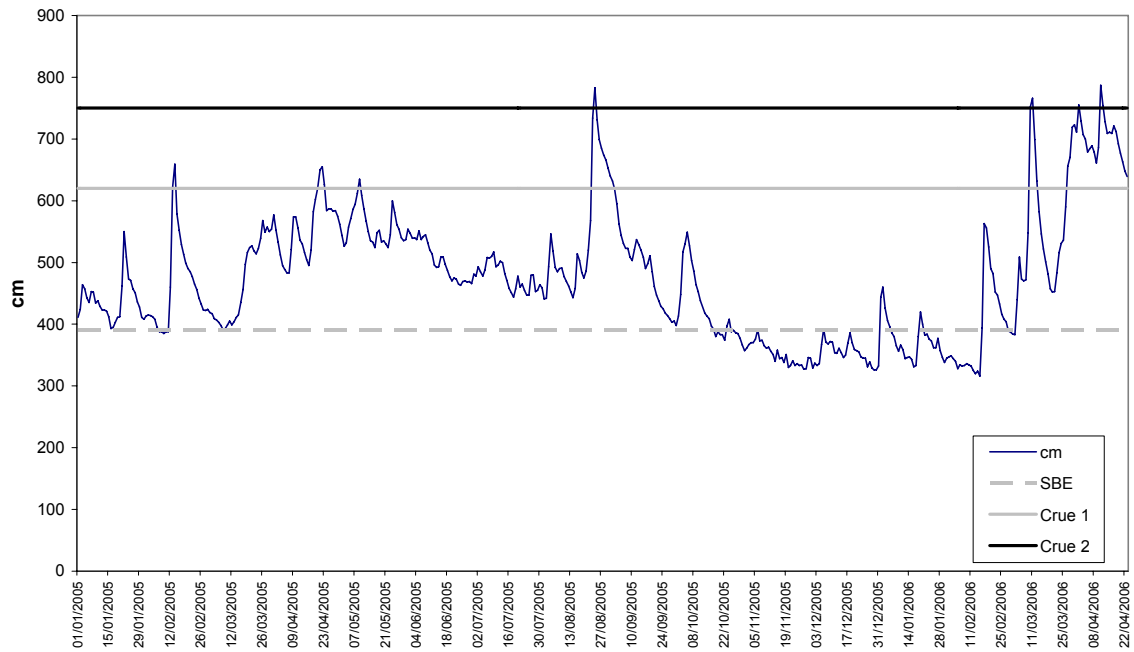


Hydraulicité sur le Rhin

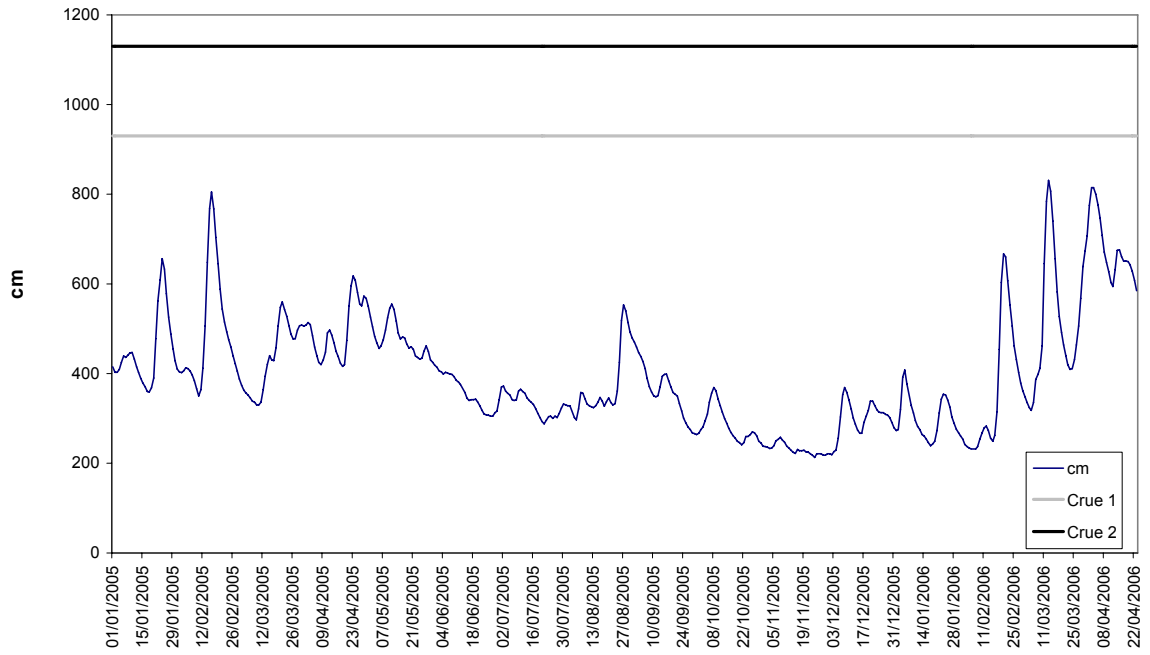
Niveaux d'eau à Kaub



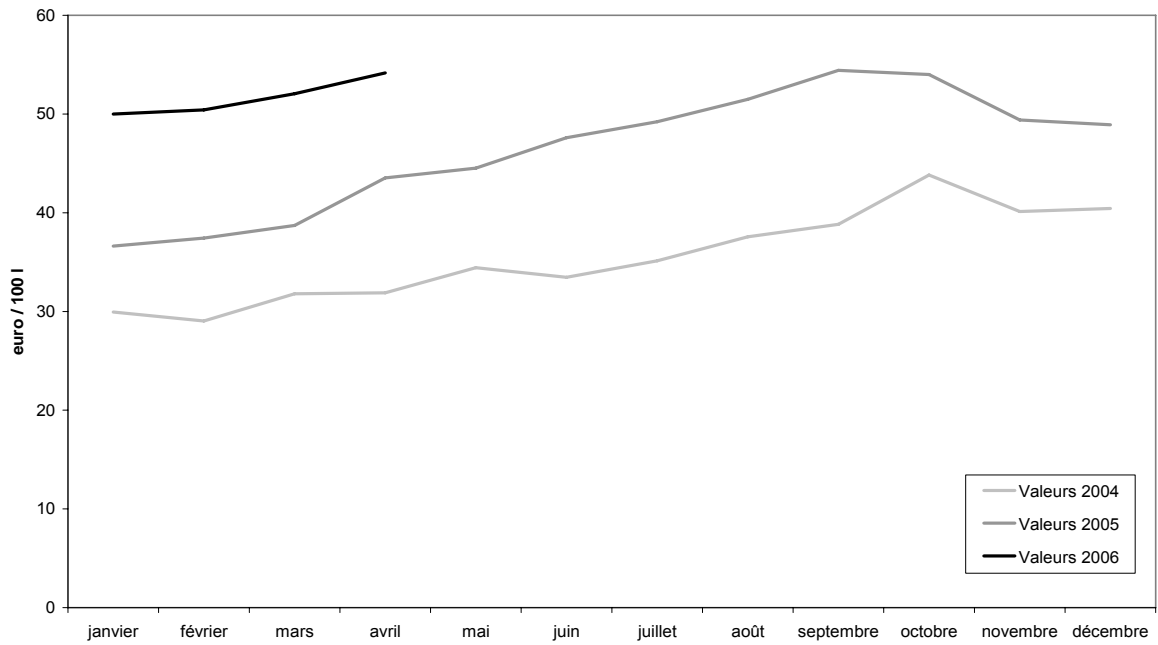
Niveaux d'eau à Maxau



Niveaux d'eau à Ruhrort



Evolution des prix du gasoil



Offre de cale : Tableau des nouvelles constructions au 24.4.2006

Arrivée de cale nouvelle sur le marché

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

Type de bateau	2005			2006			total 2002 - 2006		
	nombre	tonnage	KW	nombre	tonnage	KW	nombre	tonnage	KW
automoteurs	10	27491		2	3244	1306	119	302913	133738
barges	4	2781		0	0	0	75	141753	0
total	14	30272	0	2	3244	1306	194	444666	133738
automot. citernes	34	90606		11	40733	5373	166	468060	147488
barges citernes	3			0	0	0	9	4405	0
total	37	90606	0	11	40733	5373	175	472465	147488
pousseurs	0		0	0	0		3	0	2268
remorqueurs	1		129	0	0		6	0	12255
total	1		129	0	0		9	0	14523
		passagers							
Bat. Croisière	2		0	0	0		34	0	24510
Bat. Excursion	4	550	1904	0	0		15	0	8966
total	6		1904	0	0		49	0	33476

Source : Fichier IVR

PROTOCOLE 12

Congrès économique 2007

Résolution

La Commission Centrale

prend note avec satisfaction de la proposition de la délégation suisse d'accueillir sur son territoire le prochain Congrès économique qui se déroulera durant le 2^{ème} semestre 2007.

PROTOCOLE 13

Incidence sur la navigation intérieure de la législation de protection de l'environnement

Pas de résolution

PROTOCOLE 14

Compte rendu de l'atelier commun CCNR/CIPR

Pas de résolution

PROTOCOLE 15

Mise en œuvre 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 16

Questions relatives aux patentes de batelier et aux équipages

Pas de résolution

PROTOCOLE 17

Prorogation des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 Règlement de Police (Articles 10.01, 11.03, 11.04 et 11.05)

Résolution

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

- a) Article 10.01, chiffre 3 - Restriction de la navigation par hautes eaux à l'amont du bac de Spijk (Germersheim – Mannheim-Rheingau)
(adoptée par la résolution 2003-II-22),
- b) Article 11.03 - Dimensions maximales des convois poussés sous certaines conditions
(adoptée par la résolution 2003-I-21),
- c) Article 11.04 - Dimensions maximales des convois poussés aux confluent du Lek et du canal Amsterdam-Rhin
(adoptée par la résolution 2003-I-21),
- d) Article 11.05 - Dimensions maximales des autres assemblages de bâtiments
(adoptée par la résolution 2003-I-21).

Les prescriptions visées à la lettre a) seront en vigueur du 1^{er} janvier 2007 au 30 septembre 2009.

Les prescriptions visées aux lettres b) à d) seront en vigueur du 1^{er} octobre 2006 au 30 septembre 2009.

PROTOCOLE 18

Amendement au Règlement de police par des prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.22 (articles 3.09 et 11.02)

Résolution

La Commission Centrale,

en vue de l'adaptation aux besoins de la navigation et afin de préciser certaines prescriptions,

sur la proposition de son Comité du Règlement de police,

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

adopte les amendements aux articles 3.09, chiffre 6, et 11.02 du Règlement de Police pour la Navigation du Rhin annexés à la présente résolution.

Les amendements figurant à l'annexe 1 et à l'annexe 2 seront en vigueur du 1^{er} octobre 2006 au 30 septembre 2009. Les prescriptions de caractère temporaire relatives aux dispositions figurant à l'annexe 2 adoptées avant le 31 mai 2006 et qui sont encore en vigueur seront abrogées à cette date.

Annexe 1

L'article 3.09, chiffre 6, est applicable dans la teneur ci-après :

"6. Les dispositions du présent article ne sont applicables ni aux menues embarcations ne remorquant que des menues embarcations ni aux menues embarcations remorquées ; les règles applicables à de telles menues embarcations sont énoncées aux chiffres 2 et 3 de l'article 3.13."

Annexe 2

L'article 11.02 est applicable dans la teneur ci-après :

"Article 11.02

Dimensions maximales des convois poussés et des formations à couple

1. Les convois poussés et les formations à couple ne doivent pas dépasser les dimensions fixées aux chiffres 2 et 3. Ils sont uniquement autorisés à naviguer avec les dimensions autorisées si celles-ci sont portées dans le certificat de visite avec la formation et la cargaison autorisée pour le sens de navigation concerné.
2. L'autorité compétente peut autoriser aux fins d'essais pour le secteur concerné des convois poussés et des formations à couple ayant des dimensions supérieures à celles fixées au chiffre 3, ayant d'autres types de propulsion ou d'autres puissances ou pour d'autres hauteurs d'eau.

3. Les dimensions suivantes sont applicables sur les secteurs concernés pour la navigation vers l'amont et vers l'aval.

	Secteurs	Longueur en m	Largeur en m
3.1	Bâle (p.k. 166,64) - Ecluses d'Iffezheim (p.k. 334,00)		
	a) Ecluses de Kembs :		
	aa) sas ouest	180	22,90
	bb) sas est	186,50	22,90
	b) Ecluses d'Ottmarsheim		
	aa) grand sas	183	22,80
	bb) petit sas	183	11,45
	c) Ecluses de Fessenheim, Vogelgrün, Marckolsheim et Rhinau		
	aa) grand sas	183	22,80
	bb) petit sas	183	11,45
	Cette longueur peut être portée à 185 m avec l'autorisation de l'autorité compétente. Dans ce cas, l'article 6.28, chiffre 7, lettres a) et e) n'est pas applicable.		
	d) Ecluses de Gerstheim et de Strasbourg		
	aa) grand sas	185	22,90
	bb) petit sas	185	11,45
	e) Ecluses de Gamsheim et d'Iffezheim	270	22,90
L'autorité compétente peut autoriser une longueur supérieure.			
3.2	a) Ecluses Iffezheim (p.k. 334,00) - Lorch (p.k. 540,20)	193	22,90
	b) Karlsruhe (p.k. 359,80) - Lorch (p.k. 540,20) en outre	153	34,35
	uniquement vers l'aval et avec une hauteur d'eau égale ou supérieure à 1,20 m à l'échelle de Caub, si l'autorité compétente n'autorise pas expressément la navigation en présence de hauteurs d'eau inférieures. Si des barges de poussage sont ajoutées latéralement au pousseur, celles-ci doivent être à l'état léger.		

	Secteurs	Longueur en m	Largeur en m
3.3	Lorch (p.k. 540,20) - St. Goar (p.k. 556,00)		
	a) Montants	186,50	22,90
	b) Avalants	116,50	22,90
	L'autorité compétente peut autoriser une longueur supérieure.		
	c) La hauteur d'eau à l'échelle de Caub doit être comprise entre 0,85 m et la marque de crue I, en outre, pour les convois poussés		
	aa) Montants	193	22,90
	bb) Avalants	193	12,50
	d) La lettre c) s'applique uniquement si le convoi poussé présente les caractéristiques suivantes :		
	aa) pour une largeur inférieure ou égale à 12,50 m		
	aaa) propulsion à plusieurs hélices et un ou plusieurs boteurs actifs pouvant être commandés depuis le poste de gouverne avec une puissance totale de 360 kW au minimum, ou		
	bbb) propulsion à une seule hélice et un ou plusieurs boteurs actifs pouvant être commandés depuis le poste de gouverne avec une puissance totale de 500 kW au minimum		
	dont au moins la moitié de la puissance en tête de convoi ou sur les premières barges ;		
	bb) pour une largeur supérieure à 12,50 m		
	propulsion à plusieurs hélices avec deux systèmes de propulsion indépendants et un ou plusieurs boteurs actifs pouvant être commandés depuis le poste de gouverne, d'une puissance totale de 500 kW au minimum, dont la moitié en tête de convoi ou sur les premières barges ;		
	cc) pour une longueur supérieure à 186,50 m en navigation avalante		
	propulsion à plusieurs hélices et puissance spécifique d'au moins 0,5 kW par tonne de charge en cas de hauteur d'eau supérieure à 3,50 m à l'échelle de Caub.		
3.4	a) St. Goar (p.k. 556,00) - Gorinchem (p.k. 952,50)	193	22,90
	b) Avalants, en outre	153	34,35
	c) La lettre b) s'applique sur le secteur		
	aa) St. Goar (p.k. 556,00) jusqu'à Rolandswerth (p.k. 641,80), uniquement en cas d'une hauteur d'eau supérieure ou égale à 1,20 m à l'échelle de Caub,		
	bb) Rolandswerth (p.k. 641,80) jusqu'au bac de Spijk (p.k. 857,40) uniquement en cas d'une hauteur d'eau supérieure ou égale à 2,10 m à l'échelle de Ruhrort,		
	cc) Bac de Spijk (p.k. 857,40) jusqu'à Gorinchem (p.k. 952,50) uniquement en cas d'une hauteur d'eau supérieure ou égale à 8,50 m à l'échelle de Lobith,		
	si l'autorité compétente n'a pas expressément autorisé la navigation en cas d'une hauteur d'eau inférieure.		
	Si des barges de poussage sont ajoutées latéralement au pousseur, celles-ci doivent être à l'état lège.		
3.5	Bad Salzig (p.k. 564,30) - Gorinchem (p.k. 952,50) sans préjudice des dispositions fixées au chiffre 3.4 pour les convois poussés		
	a) Navigation vers l'amont (formation longue)	269,50	22,90
	b) Navigation vers l'aval (formation large)	193	34,35

	Secteurs	Longueur en m	Largeur en m
	<p>c) Dans les cas visés par les lettres a) et b), un convoi poussé</p> <p>aa) ne doit pas être composé de plus de six barges de poussage. En navigation avalante, au maximum quatre barges de poussage peuvent avoir un tirant d'eau de 1,50 m ou plus. Les barges de navire doivent uniquement être placées sur le côté des autres barges ; quatre barges de navires placées l'une derrière l'autre correspondent alors à une barge de poussage ;</p> <p>bb) peut uniquement entamer le voyage s'il dispose en tête de convoi d'un boteur actif commandé depuis le poste de gouverne du bâtiment pousseur.</p> <p>d) En outre, sur le secteur compris entre Bad Salzig (p.k. 564,30) et le bac de Spijk (p.k. 857,40) un convoi poussé peut uniquement entamer le voyage lorsque la hauteur d'eau à l'échelle de Ruhrort est comprise entre 2,75 m et 7,15 m, à moins que la navigation soit expressément autorisée par l'autorité compétente pour d'autres hauteurs d'eau ;</p> <p>e) En outre, sur le secteur compris entre le bac de Spijk (p.k. 857,40) et Gorinchem (p.k. 952,50), à moins que la navigation soit expressément autorisée par l'autorité compétente sous d'autres conditions, un convoi poussé peut uniquement entamer le voyage</p> <p>aa) lorsque la hauteur d'eau à l'échelle de Lobith est comprise entre 8,50 m et 13,50 m,</p> <p>bb) lorsqu'il ne transporte pas de matières dangereuses pour lesquelles est exigé un certificat d'agrément en vertu de l'ADNR ;</p> <p>cc) dans le cas d'un pousseur d'une longueur inférieure ou égale à 40 m lorsque les dispositions suivantes sont en outre remplies :</p> <p>aaa) la puissance maximale du pousseur ne doit pas dépasser 4500 kW ;</p> <p>bbb) en formation longue quatre barges au moins doivent avoir un tirant d'eau de 2,50 m ou plus. La navigation avalante en formation large peut également s'exercer sans boteur actif à condition que deux barges au moins et quatre au plus aient un tirant d'eau de 2,50 m ou plus et que deux d'entre elles soient placées dans l'axe du convoi.</p>		
3.6	<p>a) Pannerden (p.k. 867,46) - Lekkanaal (p.k. 949,40)</p>	110	17,70
	<p>b) en outre, pour les convois poussés d'une longueur supérieure à 110 m équipés d'un boteur actif d'une puissance suffisante. Une interdiction de dépassement et de croisement est applicable entre IJsselkop (p.k. 878,60) et Arnhem (p.k. 885,00)</p>	186,50	11,45
<p>L'autorité compétente peut autoriser une longueur supérieure. Les dimensions maximales des convois poussés naviguant sur le canal Amsterdam-Rhin et croisant le Lek à Wijk bij Duurstede sont de 200 m en longueur et 23,00 m en largeur.</p>			
3.7	Lekkanaal (p.k. 949,40) - Krimpen (p.k. 989,20)		
	a) formation courte	116,50	22,90
	b) formation longue	193	11,45
<p>L'autorité compétente peut autoriser des dimensions supérieures.</p>			

''

PROTOCOLE 19

Amendements définitifs au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin

Résolution

La Commission Centrale,

en vue de l'adoption définitive de prescriptions de caractère temporaire au sens de l'article 1.22 du Règlement de police des Bateaux du Rhin dont l'application concrète a fait ses preuves,

sur la proposition de son Comité du Règlement de police,

adopte de manière définitive les prescriptions de caractère temporaire au sens de l'article 1.22 ainsi que les adaptations rédactionnelles figurant à l'annexe à la présente résolution.

Ces modifications entreront en vigueur le 1^{er} avril 2007. Les prescriptions de caractère temporaire relatives aux dispositions figurant dans les annexes et qui seront encore en vigueur seront abrogées à cette date.

Annexe

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

a) *L'article 6.34 est supprimé.*

b) *L'indication relative à l'article 14.11 est rédigée comme suit "(sans objet)".*

2. *L'article 1.01, lettre m) est rédigée comme suit :*

"m. "menue embarcation" un bâtiment dont la longueur maximale de la coque, gouvernail et beaupré non compris, est inférieure à 20 m, sauf s'il s'agit

- d'un bâtiment autorisé à remorquer, pousser ou mener à couple des bâtiments qui ne sont pas des menues embarcations,
- d'un bâtiment autorisé au transport de plus de 12 passagers,
- d'un bac, ou
- d'une barge de poussage ;"

3. *L'article 1.01, lettre ac) est supprimé.*

4. *L'article 6.30, chiffre 4, est rédigé comme suit (versions allemande et française uniquement) :*

"Par temps bouché, les menues embarcations ne peuvent naviguer que si elles sont aussi à l'écoute sur la voie 10 ou sur toute autre voie désignée par l'autorité compétente."

5. *L'article 6.34 est supprimé.*

6. *L'article 14.11 est rédigé comme suit : "(sans objet)".*

7. *L'article 15.06, chiffre 1, est rédigé comme suit :*

"1. Lors de l'avitaillement de combustibles ou de lubrifiants, le conducteur est tenu de s'assurer que

- a) la quantité à avitailler est comprise dans la limite des zones lisibles de l'installation de contrôle,
- b) lors d'un remplissage individuel des citernes, les soupapes d'arrêt se trouvant dans les tuyauteries de raccordement des citernes entre elles sont fermées,
- c) la procédure d'avitaillement est surveillée et
- d) une des installations visées à l'article 8.05, chiffre 10, du Règlement de visite des bateaux du Rhin est utilisée."

8. *L'article 15.06, chiffre 2, lettre a), est rédigé comme suit :*

"2.

- a) la garantie du bon fonctionnement du système visé à l'article 8.05, chiffre 11, du Règlement de visite des bateaux du Rhin et d'une liaison phonique entre le bateau et le poste d'avitaillement,".

PROTOCOLE 20

Directives et critères pour les services de trafic fluvial sur les voies navigables (Directives VTS 2006)

1. L'échange d'informations constitue un besoin croissant dans le domaine de la navigation intérieure. Les informations relatives aux conditions de trafic améliorent l'assistance aux usagers durant les voyages, augmentent la sécurité et la rentabilité et renforcent les conditions générales pour la protection de l'environnement.
2. Les services de gestion du trafic sur les voies de navigation intérieure et leurs systèmes, améliorent sur la base d'une visualisation directe ou indirecte l'appréciation des situations du trafic fluvial et permettent d'assister les conducteurs des bateaux. Les informations et instructions facilitent la préservation du niveau de sécurité.
3. Les directives et critères VTS exposent les principes et les exigences générales pour la planification, la mise en œuvre et l'utilisation concrète de services de gestion du trafic sur les voies de navigation intérieure.
4. Sur le Rhin, de nombreux services sont ou seront prochainement intégrés, notamment par le biais de la radiotéléphonie, de l'Internet et de l'ECDIS intérieur. Les services de gestion du trafic sur les voies de navigation intérieure (postes de trafic) peuvent ainsi être d'une grande utilité en apportant des conseils à la navigation et en assurant la coordination en cas d'accidents.
5. Les directives et critères, les révisions ultérieures (mises à jour) ainsi que les modifications apportées aux directives et critères seront publiés par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin sur son site Internet (www.ccr-zkr.org).

Résolution

La Commission Centrale,

se référant à sa résolution 2003-I-22 relative aux services d'information fluviale,

reconnaissant que la sécurité et la bonne marche du trafic fluvial et la protection de l'environnement pourraient être encore améliorées si la mise en place et l'exploitation des services de trafic fluvial sur les voies navigables étaient harmonisées selon des directives internationales, conformes, dans la mesure du possible, aux directives pertinentes de l'Organisation maritime internationale (OMI),

tenant compte des Directives et critères relatifs aux services de trafic fluvial dans les eaux intérieures établis par l'Association Internationale de Signalisation Maritime (AISM) ainsi que ceux établis par la Commission Economique pour l'Europe des Nations-Unies,

recommande à ses Etats membres prendre en compte les Directives et critères relatifs aux services de trafic fluvial sur les voies navigables annexés à la présente résolution en allemand, français, néerlandais et anglais lors de la création, de la mise en place et de l'exploitation des services de trafic fluvial sur les voies navigables lorsque l'application des Directives énoncées dans la résolution A.857(20) de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) est jugée inappropriée,

charge son comité du règlement de police, par le biais de son groupe de travail RIS, de procéder à l'adaptation des Directives et critères ci-annexés en coopération avec les organisations internationales susmentionnées.

Annexe : Directives VTS 2006 en allemand, anglais, français et néerlandais (séparément)

PROTOCOLE 21

Standardisation du suivi et du repérage en navigation intérieure (Standard VTT 2006)

1. La Commission Centrale, l'Union européenne et la Commission du Danube sont conscientes 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.
2. On constate actuellement dans les différents Etats européens des développements divergents concernant la navigation commerciale, tant pour la surveillance du trafic que pour le suivi et le repérage de bateaux. Ces développements utilisent des techniques et fonctions différentes. Afin d'assurer l'interopérabilité de ces développements, il est nécessaire de définir des standards et d'introduire des procédures harmonisées pour le suivi et le repérage des bateaux de la navigation intérieure européenne.
3. 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.
4. 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 Conseil³ 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.
5. Le groupe européen d'experts "Tracking and Tracing on Inland Waterways" a conçu ce standard et préparera si nécessaire des propositions pour son adaptation permanente.
6. Compte tenu de l'existence de secteurs présentant un trafic mixte, il est important que les standards et procédures applicables à la navigation intérieure soient compatibles avec les standards et procédures déjà établis pour la navigation maritime.
7. 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.
8. En guise d'alternative à l'AIS a été développée une solution en réseau "*Automatic Identification via Internet Protocol*" (IA-IP). Toutefois, le bon fonctionnement et la fiabilité de cette solution n'ont pas encore été vérifiés de manière suffisante à ce jour. C'est pourquoi le standard ne pourra être complété par cette solution que dans le cadre d'une deuxième étape.
9. Les conditions pour une utilisation pertinente de l'AIS et de l'AI-IP sont les suivantes :
 - équipement simultané de tous les bateaux par des systèmes AIS ou AI-IP assurant un fonctionnement conforme,
 - 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.

³ JO. L 208 du 05.08.2002, . 10

10. Le standard, les révisions ultérieures (mises à jour) ainsi que les modifications apportées aux protocoles de communication spécifiques à la navigation intérieure seront publiés par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin sur son site Internet (www.ccr-zkr.org).
11. L'adoption du standard permet de créer les conditions pour une future utilisation de l' AIS intérieur ou, après adaptation correspondante du standard, pour l'utilisation de l'AI-IP. L'adoption de ce standard n'implique pas l'obligation d'équiper les bâtiments.

Résolution

La Commission Centrale,

rappelant ses résolutions 2001-II-19 et 2003-I-22 relatives aux systèmes d'informations de la 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,

consciente de la nécessité d'une standardisation pour assurer le fonctionnement efficace et sûr de ces systèmes,

souhaitant, à travers l'adoption précoce d'un standard international correspondant par la CCNR, 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 le texte du standard relatif au suivi et repérage des bateaux en navigation intérieure annexé à la présente résolution en langue allemande, française, néerlandaise et anglaise,

charge son Comité du Règlement de police

- de présenter au terme des travaux préparatoires correspondants du groupe européen d'experts "Tracking and Tracing on Inland Waterways" une proposition de complément au standard pour l'AI-IP, dès que des réponses suffisantes auront été apportées aux questions techniques le concernant et que son fonctionnement et sa fiabilité auront été prouvés,
- d'assurer l'évolution du standard en procédant à sa propre initiative aux mises à jour appelées notamment par l'évolution de la technique et par les enseignements tirés de son utilisation ; le Groupe de travail RIS élaborera des propositions à cet effet 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 les modifications et compléments nécessaires au Règlement de Police pour la Navigation du Rhin et, le cas échéant, à d'autres prescriptions,

propose à la Commission européenne de coopérer avec la CCNR afin d'assurer l'établissement d'un standard uniforme pour le suivi et le repérage en navigation intérieure sur toutes les voies de navigation intérieure de l'Union européenne.

Annexe : Standard Suivi et repérage en navigation intérieure 2006, en allemand, anglais, français et néerlandais (séparément)

PROTOCOLE 22

Mise en œuvre de services d'information fluviale sur le Rhin

Pas de résolution

PROTOCOLE 23

Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 Règlement de visite des bateaux du Rhin (Articles 3.04, 7.03, 7.04, 8bis.02, 9.03, 9.15, 9.20 et 23.09)

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) Article 3.04, chiffre 3 - Salles des machines et des chaudières, soutes
(adoptée par la résolution 2003-I-25),
- b) Article 7.03, chiffre 7 - Exigences générales relatives aux dispositifs de commande, d'indication et de surveillance
(adoptée par la résolution 2003-I-25),
- c) Article 7.04, chiffre 4 – Indicateurs et dispositifs de contrôle
(adoptée par la résolution 2003-I-25),
- d) Article 8bis.02, chiffres 1 et 4 - Règle générale (le chiffre 1 concerne uniquement les versions D et NL)
(adoptée par la résolution 2003-I-25),
- e) Article 9.03 - Protection contre le toucher, la pénétration de corps solides et de l'eau
(adoptée par la résolution 2003-I-25),
- f) Article 9.15, chiffre 1 - Câbles
(adoptée par la résolution 2003-I-25),
- g) Article 9.20, chiffre 2, lettre a et f – Installations électroniques
(adoptée par la résolution 2003-I-25),
- h) Article 23.09, chiffre 1, lettre g – Equipement des bateaux
(adoptée par la résolution 2003-I-25),
- i) Article 23.09, chiffre 1, lettre h – Equipement des bateaux
(adoptée par la résolution 2002-I-31).

Ces prescriptions seront en vigueur du 1^{er} octobre 2006 au 30 septembre 2009.

PROTOCOLE 24

Memorandum of Understanding de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et de la Commission européenne concernant la mise en œuvre conjointe d'activités en liaison avec la navigation intérieure

Résolution

La Commission Centrale,

ayant pris connaissance du rapport du Président de son Comité du Règlement de visite,

s'appuyant sur l'accord de coopération entre la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et la Commission européenne signé le 3 mars 2003,

constate

- qu'il est indispensable, afin de garantir une évolution coordonnée de la directive établissant les exigences techniques pour les bateaux de la navigation intérieure et du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin, d'assurer conjointement le développement futur des prescriptions techniques de la directive communautaire et du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et la Commission européenne et d'harmoniser les processus décisionnels respectifs et que ceci nécessite de disposer d'un organe de travail commun chargé de préparer les nouveaux textes des prescriptions et de définir des délais d'adoption identiques de ces textes dans le cadre des processus décisionnels respectifs au sein de chacune des institutions,
- que les prescriptions fixées par la navigation rhénane et communautaire devront en outre être appliquées de manière coordonnée par les autorités compétentes des Etats membres et que leur application devra être contrôlée,

estime nécessaire d'établir à cette fin des mécanismes de coopération entre la Commission Centrale et la Commission européenne tels que ceux prévus dans le projet ci-annexé de Memorandum of Understanding des deux parties,

prévoit d'étendre également ces mécanismes de coopération à d'autres domaines se prêtant à des travaux conjoints et si nécessaire de compléter à cet effet le Memorandum of Understanding.

charge son Secrétaire général de soumettre ce projet au Directeur général du transport de la Commission européenne et de mener les négociations nécessaires pour aboutir à un projet commun.

Annexe

Memorandum of Understanding
de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et de la Commission européenne
concernant la mise en oeuvre conjointe d'activités en liaison avec la navigation intérieure

Introduction

La révision de la directive 82/714CEE⁴ et l'adoption du Protocole additionnel n° 7 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin constituent une étape décisive vers l'harmonisation des prescriptions relatives à la navigation intérieure en Europe. Le principe de la reconnaissance réciproque du certificat rhénan et des certificats communautaires ainsi que d'autres documents sera instauré, permettant aux bateaux concernés de circuler librement sur les voies communautaires et sur le Rhin.

Le processus d'harmonisation est fondé en grande partie sur l'équivalence, d'une part, des prescriptions techniques prévues par les annexes de la directive, qui peuvent être modifiées par la Commission européenne et, d'autre part, des prescriptions fixées par le Règlement de visite des bateaux du Rhin, adopté et mis à jour régulièrement par la Commission Centrale.

La Commission Centrale et la Commission européenne coopèrent également en liaison avec d'autres règlements relatifs à la navigation intérieure. Il est par conséquent souhaitable que les mécanismes de coopération décrits dans le Mémoire y soient également étendus à chaque fois qu'une évolution coordonnée et uniforme de ces standards et règlements est prévue.

L'évolution des technologies appliquées à la navigation intérieure et des exigences de sécurité ou de protection de l'environnement, ainsi que les expériences acquises dans l'application de la réglementation, nécessitent une adaptation régulière de ces prescriptions techniques.

Dans l'intérêt d'un développement uniforme des réglementations en cause, il est indispensable que les travaux préparatoires des institutions concernées soient réalisés en commun et que les processus décisionnels respectifs soient coordonnés. A cette fin, il y a lieu de disposer d'un organe de travail commun chargé de préparer les nouveaux textes des prescriptions et de définir des délais d'adoption et de mise en vigueur identiques de ces textes dans le cadre des processus décisionnels au sein de chacune des institutions.

Par ailleurs, les prescriptions fixées par les deux réglementations rhénane et communautaire devront être appliquées par les autorités compétentes des Etats membres d'une manière harmonisée, garantissant une interprétation uniforme. A cette fin, des mécanismes de coopération, gérés par le secrétariat de la Commission Centrale et les services correspondants de la Commission européenne sont nécessaires.

Dans le cadre des dispositions prévues par l'Accord administratif de coopération entre la Commission Centrale et la Commission européenne, signé le 3 mars 2003, le secrétaire général de la Commission Centrale, conformément à la résolution de la Commission Centrale par laquelle le présent Memorandum a été adopté, et le directeur général des transports de la Commission européenne décident conjointement d'adopter les modalités suivantes :

⁴ Pourrait être remplacé ultérieurement par "L'adoption de la directive 20.../CE ..."

PARTIE I

Création d'un groupe de travail commun permanent

1. Un groupe de travail commun permanent (dénommé ci-après JWG) est chargé de l'élaboration de propositions pour l'adaptation des réglementations applicables à la navigation intérieure en Europe en fonction du développement de la technique, de l'évolution des normes de sécurité et de protection de l'environnement et des expériences acquises dans l'application de la réglementation.
2. Le JWG se compose d'experts des Etats membres de la Commission Centrale, des Etats observateurs auprès de cette Commission et des Etats membres de l'Union européenne, qui souhaitent participer à ses travaux. Les secrétariats de la Commission Centrale, de la Commission du Danube et la Commission européenne sont également représentés au sein du JWG.
3. Le JWG est présidé conjointement par un représentant de la Commission européenne et un représentant de la Commission Centrale. Le secrétariat sera assuré conjointement par le secrétariat de la Commission Centrale et par la Commission européenne.
4. Le JWG prend la suite du groupe constitué en application de l'échange de lettre des 19 octobre et 3 décembre 2001. Il examinera toute proposition soumise par les présidents du JWG, ses membres, les organisations internationales, les organisations professionnelles internationales ou les sociétés de classification agréées. Il prend connaissance de toutes informations utiles, telles que résultats de recherche, tendances relevées auprès d'autres modes de transport, analyses des accidents survenus, enquêtes administratives.
5. Les langues de travail du JWG sont l'allemand, l'anglais et le français. Les règles de fonctionnement du JWG, qui devront assurer une égalité de traitement des langues de travail, seront approuvées conjointement par le secrétaire général de la Commission Centrale et le directeur général des Transports de la Commission européenne
6. La Commission Centrale et la Commission européenne adoptent un programme de travail sur la proposition du JWG. Le programme est valable pour deux ans et débute les années paires. Outre les travaux à réaliser, il comporte des indications générales relatives aux échéances à respecter pour leur réalisation.
7. Au sein du JWG, les positions seront arrêtées par consensus. A défaut d'arriver à un consensus, le JWG soumet un rapport à la Commission Centrale et à la Commission européenne.
8. Les propositions du JWG, dès leur finalisation par ce dernier, seront soumises à Commission Centrale et à la Commission européenne. La Commission Centrale et la Commission européenne prendront rapidement leurs décisions sur les propositions du JWG. Elles s'accordent sur la date d'entrée en vigueur des amendements aux prescriptions en s'attachant à assurer autant que possible une entrée en vigueur simultanée.
9. Toutes les dépenses liées au fonctionnement du JWG, notamment pour assurer la tenue d'un nombre suffisant de réunions, l'interprétation et la traduction des documents de travail dans les langues de travail, ainsi que la réalisation d'études figurant dans le programme de travail approuvé, seront prises en charge par la Communauté européenne et par la Commission Centrale.⁵ Les modalités seront fixées conjointement par le directeur général des transports et le secrétaire général de la Commission Centrale.
10. Les textes des modifications de réglementation seront rédigés en allemand, en français, et en néerlandais par la Commission Centrale et dans les autres langues officielles de la Communauté Européenne par les services de la Communauté Européenne.

⁵ La répartition exacte des coûts devra être fixée avant la signature du Memorandum

PARTIE II

Domaines de coopération

PARTIE IIa.1

Evolution des prescriptions techniques de la directive communautaire et du Règlement de visite des bateaux du Rhin

1. Le JWG est chargé d'élaborer des propositions en vue de l'adaptation des prescriptions techniques pour les bateaux de la navigation intérieure aux dernières évolutions techniques, à l'évolution des normes en matière de sécurité et de protection de l'environnement et à l'état des connaissances acquise lors de l'application de la réglementation.
2. La Commission européenne et la Commission Centrale se communiquent respectivement et sans délai les recommandations aux Commissions de visite qu'elles adoptent conformément à l'article 2.19 du Règlement de Visite des Bateaux du Rhin et les recommandations aux autorités compétentes qu'elles adoptent conformément à l'annexe II, article 2.19, de la directive 20.../.../CE. Elles tiennent conjointement un registre de ces recommandations. Le point 10 de la Partie I s'applique par analogie.

PARTIE IIa.2

Procédures concernant les visites des bateaux et la délivrance des certificats de bateaux

1. La Commission européenne et la Commission Centrale recueillent, selon des modalités qu'elles auront concertées, auprès des Etats membres toutes informations utiles sur la mise en œuvre et l'application des prescriptions techniques. Sur la base des indications fournies par leurs Etats membres, les services concernés de la Commission européenne et le secrétariat de la Commission Centrale établiront conjointement et tous les deux ans un rapport comportant les indications relatives à la transposition des prescriptions techniques et de leurs amendements dans les réglementations nationales, précisant le nombre de certificats de bateaux délivrés et renouvelés, le nombre de certificats retirés, les infractions constatées et indiquant les difficultés d'application rencontrées, ainsi que d'éventuelles mesures souhaitables. Ce rapport est porté à la connaissance des Etats membres.
2. En alternance sous l'égide de la Commission européenne ou de la Commission Centrale, au minimum une fois tous les trois ans, une concertation des représentants de toutes les autorités nationales compétentes concernées et des commissions de visite sera organisée afin d'assurer une interprétation uniforme et une application harmonisée des prescriptions techniques. Des propositions d'interprétations uniformes et des lignes directrices assurant une application harmonisée des dispositions de la réglementation en vigueur seront élaborées par JWG, puis seront approuvées par la Commission européenne et par les comités compétents de la Commission Centrale.
3. La Commission Centrale et la Commission européenne suivent conjointement l'établissement des certificats. Elles recueillent auprès des Etats membres des informations sur la procédure de délivrance, examinent les pratiques suivies et émettent des recommandations en vue de l'harmonisation des pratiques en matière de procédure.
4. La Commission Centrale et la Commission européenne examinent conjointement les modalités selon lesquelles l'enregistrement des bateaux et les attestations les concernant, ainsi que les conditions d'exploitation de ces informations peuvent être harmonisés.

PARTIE IIb

Contrôle de la validité des certificats de bateau délivrés et de leur conformité avec les dispositions des règlements concernés

La Commission Centrale et la Commission européenne estiment nécessaire d'effectuer des contrôles de la validité des certificats de bateau délivrés et de leur conformité aux réglementations correspondantes. Elles préconiseront les modalités à cet effet. Elles s'appuieront notamment pour cela sur les modalités actuelles de la réalisation des contrôles sur le Rhin.

PARTIE III

Procédures de concertation et d'évaluation de la présente déclaration commune

Le présent Memorandum fera l'objet d'une évaluation annuelle dans le cadre de l'accord de coopération convenu entre la Commission Centrale et la Commission européenne. Le Memorandum sera adapté en conséquence si nécessaire.

PROTOCOLE 25

Amendements à l'ADNR

Résolution

La Commission Centrale,

dans le souci de favoriser l'harmonisation des réglementations internationales relatives au transport de marchandises dangereuses,

en vue de l'adaptation des dispositions à état de la technique et afin de préciser certaines prescriptions,

sur la proposition de son comité des matières dangereuses,

adopte les amendements à l'ADNR figurant à l'annexe à la présente résolution.

Ces amendements entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2007.

Annexe (séparément)

PROTOCOLE 26

Mesures d'aménagement sur le Rhin pour améliorer les conditions de navigation (2005-I-22)

Résolution

La Commission Centrale,

rappelant ses résolutions

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

prend acte, après information du Président de son Comité Technique Permanent, des mesures d'aménagement prévues en l'an 2006 pour améliorer les conditions de navigation,

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

constate que ces mesures

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

invite ses Etats membres à s'assurer que, dans les programmes de mesures et le plan de gestion prévus pour le bassin du Rhin en application de la directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil instituant un cadre pour l'action communautaire dans le domaine de l'eau (Directive cadre relative à l'eau), toutes les mesures d'aménagement prévues durant la période couverte par ces programmes de mesures et le plan de gestion soient prises en compte au même titre que les mesures d'entretien nécessaires à la préservation de la sécurité et le bon ordre de la navigation.

Annexe

**Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin
2006**

N°	Nature des travaux	p.k.	Etat des travaux	Incidence sur la navigation durant les travaux
1	Alimentation en débit solide Iffezheim	336 - 338	Début : 1978 réalisation en cours depuis cette date	pas d'incidence
2	Stabilisation du fond à val d'Iffezheim	336 - 352	Début : 1998 réalisation selon besoins depuis cette date	pas d'incidence
3	Post-régulation entre Karlsruhe et Germersheim	362,6 - 384,6	Début : 1999	pas d'incidence
4	Alimentation en débit solide Rhin moyen	593 - 596	Début : octobre 2005 Fin : janvier 2006	pas d'incidence
5	Alimentation en débit solide "Steinerne Bänke 3"	747,0 - 768,5	Début : avril 2006 Fin : novembre 2007	pas d'incidence
6	Alimentation en débit solide "Wesel 2 /Rees 3"	814,0 et 838,0	Début : août 2005 Fin : mars 2006 Début : avril 2006 Fin : décembre 2006	pas d'incidence
7	Comblement des seuils de fond à Emmerich	850,0 - 853,0	Début : avril 2006 Fin : janvier / février 2007	pas d'incidence
8	Stabilisation du lit Emmerich Wardt	854,0 - 857,5	Début : novembre 2005 Fin : automne 2006	pas d'incidence
9	Waal	884 - 924	Travaux de dragage à long terme pour la préservation des dimensions du chenal navigable (170 m x 2,8 m)	pas d'incidence

PROTOCOLE 27

Evolution des niveaux d'eau dans le secteur des écluses d'Iffezheim et à l'aval de celles-ci

- **Mouillage sur le busc aval des écluses d'Iffezheim**
- **Plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim
pour l'année 2005**

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 à l'EE,

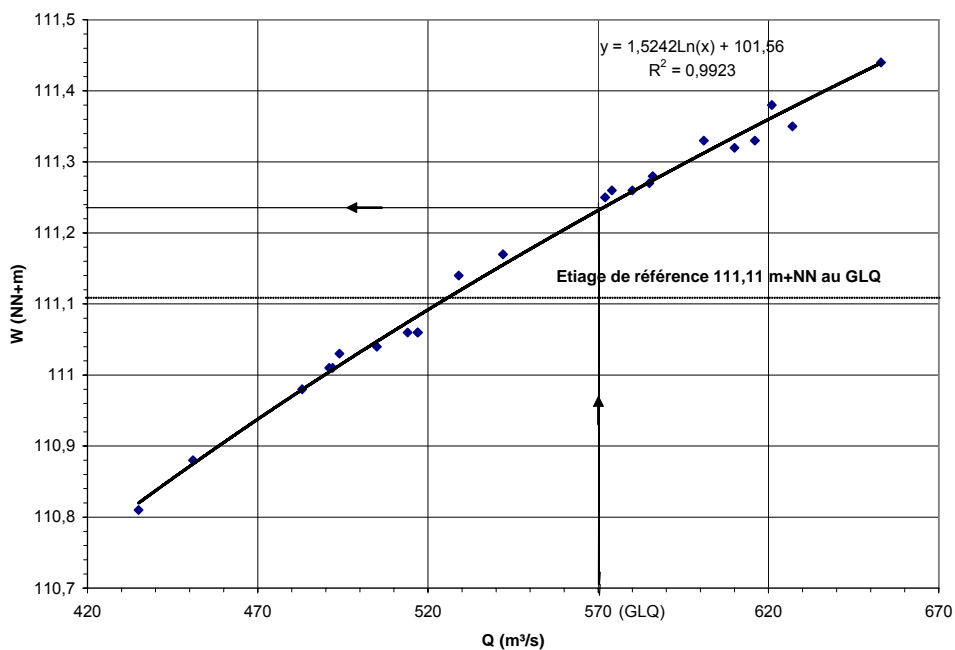
1984-I-29 par laquelle elle a pris connaissance de la Convention modifiant et complétant la Convention additionnelle du 16 juillet 1975 à la Convention du 4 juillet 1969 entre le République Française et la République fédérale d'Allemagne au sujet de l'aménagement du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier, 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 données 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 est ainsi respecté ;
- Une profondeur de chenal de 2,10 m à l'EE a été mise à disposition à val de l'écluse d'Iffezheim. Le critère fixé par la résolution 1984-I-29 a été respecté.
- En 2005, la courbe de débits 2005 (annexe 1) a pu être réalisée au moyen de relevés sous le débit équivalent (GLQ). Le respect de la hauteur d'eau de référence de NN + 111,11 pour un débit de 570 m³/s a été attesté.

Annexe

Hauteurs du plan d'eau à l'échelle de référence Iffezheim (p.k. 336,201) dans la zone de débit équivalent (GLQ) 2005



PROTOCOLE 28

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 29

Budget pour 2007 de la Commission Centrale

Résolution

La Commission Centrale adopte le budget 2007 qui est fixé à **2 175 390.- €**

La cotisation de chaque Etat, compte tenu du versement de **20 000.- €** du Centre Administratif pour les bateliers rhénans, du versement de **44 000.- €** de l'Instance internationale de Péréquation et de Coordination et des autres recettes, s'élève à **430 854.- €** payable en Euros.

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

PROTOCOLE 30

Budget pour 2007 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 2007 est fixé à **42 840.- €**. La cotisation de chaque Etat concerné s'élève à **7 140.- €**. Le budget sera communiqué à cet organisme.

PROTOCOLE 31

Budget prévisionnel de l'Instance internationale de péréquation et de coordination

Résolution

La Commission Centrale a pris connaissance du budget prévisionnel pour 2007 de l'Instance internationale de péréquation et de coordination. Ce budget s'élèverait à **137 910.- €**

La cotisation de chaque Etat pour 2007 s'élèverait à **22 985.- €**

PROTOCOLE 32

Composition du Secrétariat

Résolution

La Commission Centrale convient de prolonger pour une période de quatre ans, à dater du 1^{er} septembre 2006, l'engagement de Monsieur Jean-Marie Woehrling comme Secrétaire Général de la Commission Centrale.

PROTOCOLE 33

Approbation du compte rendu de l'activité en 2005 de la Commission Centrale

Résolution

La Commission Centrale approuve le compte rendu du Secrétariat sur l'activité de la Commission Centrale en 2005.

Annexe

I. COMPOSITION DE LA COMMISSION CENTRALE ET DE SON SECRETARIAT EN 2005

Mme de KWAASTENIET, Ambassadrice, Directeur de la coopération économique et écologique du Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas, Chef de la délégation néerlandaise, assume les fonctions de Présidente de la CCNR depuis le 1^{er} juin 2004.

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 et assume les fonctions de Vice-Président de la CCNR depuis le 1^{er} janvier 2004.

M. STENSCHKE, Directeur du service „Navigation“ au Ministère fédéral du Transport, de la Construction et du Développement Urbain de la République fédérale d'Allemagne a été nommé commissaire d'Allemagne auprès de la CCNR, à compter du 8 mars 2005, en remplacement de M. WILL, lequel a pris sa retraite.

Mme BELLIARD, Conseiller d'Etat, Directeur à la Direction Juridique du Ministère des Affaires Etrangères de France, Chef de la délégation française auprès de la CCNR, a été nommé commissaire de France, à compter du 15 mars 2005, en remplacement de M. ABRAHAM, qui a été appelé à d'autres fonctions.

M. VAN HOORN, Chef du Département navigation intérieure et voies navigables du Ministère des Transports et de la gestion des eaux, a été nommé Commissaire des Pays-Bas auprès de la CCNR, à compter du 1^{er} avril 2005, en remplacement de M. CRAMER, qui a été appelé à d'autres fonctions.

M. ERNST, (VLR I, Conseiller de légation), du Ministère des Affaires Etrangères de la République fédérale d'Allemagne, a été nommé commissaire-suppléant auprès de la CCNR, à compter du 28 septembre 2005, en remplacement de M. BUCHHOLZ, qui a été appelé à d'autres fonctions.

M. ten BROEKE de la Direction Générale de la navigation intérieure et voies navigables du Ministère des Transports, a été nommé commissaire des Pays-Bas auprès de la CCNR, à compter du 1^{er} décembre 2005, en remplacement de M. VERAART, lequel a pris sa retraite.

En conséquence, la composition de la Commission Centrale était la suivante, à la fin de l'année 2005 :

ALLEMAGNE :

Commissaires : MM. HÖPFNER,
HÖNEMANN,
KAUNE,
STENSCHKE,
Commissaires-suppléants : MM. ERNST,
BLOCK ;

BELGIQUE :

Commissaires : MM. DEVADDER,
VAN KEER,
Mme VANLUCHÈNE,
Commissaires-suppléants : MM. VAN REUSEL,
VERSCHUEREN ;

FRANCE :

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

PAYS-BAS :

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

SUISSE :

Commissaires : MM. SEGER, **Vice-Président**
FEIERABEND,
HARDMEIER,
CHATELAIN
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 Mme de KWAASTENIET, le 2 juin ainsi que les 30 novembre et 1^{er} décembre 2005 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 Mme de KWAASTENIET le 1^{er} juin 2005 à Strasbourg ;

le Sous-Comité Administratif, sous la présidence de M. ZAHND, le 30 mars 2005 à Strasbourg ;

le Comité Préparatoire, sous la présidence de Mme de KWAASTENIET le 6 avril, le 1^{er} juin, le 19 octobre, le 29 novembre 2005 à Strasbourg ;

le Comité Economique, sous la présidence de M. KAUNE, le 4 février à La Haye, sous la présidence de M. WALTHUIS le 1^{er} juin à Strasbourg, sous la présidence de M. KAUNE le 18 octobre et le 30 novembre 2005 à Strasbourg ;

le Comité du Droit fluvial, sous la présidence de Mme VANLUCHENE, le 6 avril et le 20 octobre 2005 à Strasbourg ;

le Comité de gestion de l'Observation du marché, le 25 Février 2005 à Bruxelles ;

le Groupe de travail conjoint CCNR – CE "observation du marché de la navigation intérieure européenne" le 25 novembre 2005 à Bruxelles ;

En outre, plusieurs réunions de caractère informel ont également organisées en cours d'année 2005 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 Comité du Règlement de Police, sous la présidence de M. REUTLINGER le 27 avril et le 21 octobre 2005 à Strasbourg,

le Comité du Règlement de Visite, sous la présidence de M. PIET, le 28 avril, du 21 au 23 juin : réunion commune à Rotterdam des Commissions de visite des Etats membres de la CCNR et des Etats observateurs, sous la présidence de M. BÜHLER, le 23 août : réunion spéciale et sous la présidence de M. PIET, le 20 octobre 2005 à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Police et le Comité du Règlement de Visite, sous la présidence de M. REUTLINGER : réunion commune le 27 avril 2005 à Strasbourg ;

le Comité des matières dangereuses, sous la présidence de M. VAN REUSEL, le 26 avril et sous la présidence de M. FEIERABEND, le 11 octobre 2005 à Strasbourg ;

le Comité de l'élimination des déchets et des questions liées à l'environnement en navigation rhénane, sous la présidence de M. KAUNE, le 16 février, le 9 mai, le 17 octobre et réunion commune avec le Groupe de travail ED, le 28 novembre 2005 à Strasbourg ;

le Comité technique permanent, sous la présidence de M. JEROME, le 29 avril et le 12 octobre 2005 à Strasbourg ;

le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de M. BLOCK, le 26 avril, le 31 mai, le 9 novembre : conférence des délégations et des commissions d'examen des patentes des Etats membres de la CCNR à Rotterdam et le 29 novembre 2005 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 31 mai et le 29 novembre 2005 à Strasbourg ;

le Comité restreint de navigation, sous la présidence de l'INGENIEUR en CHEF (M. PAULI), réunions communes avec le Groupe de travail technique permanent le 15 mars à bord du MS Mainz et le 1^{er} septembre 2005 à Strasbourg ;

le Groupe de travail du Règlement de police, sous la présidence de M. KOWALLIK, les 23 et 24 février à Strasbourg ainsi que les 30 et 31 août 2005 à bord du MS "Mainz" ;

le Groupe de travail du Règlement de visite, sous la présidence de M. MULDER du 1^{er} au 3 février, du 1^{er} au 3 mars, les 14 et 15 juin "Workshop regarding CCNR Rules for passenger Vessels", sous la présidence de M. MULDER du 14 au 16 juin à Strasbourg, du 6 au 8 septembre à Vienne, le 14 septembre : réunion d'experts des Etats membres de la CCNR, de leurs Etats observateurs et des constructeurs de moteurs consacrée aux questions liées au recueil des paramètres du moteur pour les contrôles de montage, contrôles intermédiaires et contrôles spéciaux des moteurs et du 6 au 8 décembre 2005 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 M. LEINEMANN (Commission européenne) du 11 au 13 janvier à Bruxelles et sous la présidence de M. MULDER du 27 au 29 septembre 2005 à Strasbourg ;

le Groupe de travail des matières dangereuses, sous la présidence de M. VAN LANCKER, réunion spéciale : "Matières dangereuses pour l'eau" les 9 et 10 février à Duisbourg, sous la présidence de M. CROO du 15 au 17 mars à Strasbourg, sous la présidence de M. KARL les 5 et 6 avril à Bonn, sous la présidence de M. VAN LANCKER du 7 au 9 juin à Liège, les 30 et 31 août à Braunschweig, du 13 au 15 septembre à Duisbourg et du 20 au 22 décembre 2005 à Strasbourg ;

le Groupe de travail "Technique Permanent", sous la présidence de l'INGENIEUR en CHEF (M. PAULI) : réunions communes avec le Comité Restreint de Navigation le 15 mars à bord du MS Mainz et le 1^{er} septembre 2005 Strasbourg ;

le Groupe de travail RIS, sous la présidence de Mme OBERHEIM, les 24 et 25 janvier à Strasbourg, du 23 au 25 mai, les 20 et 21 septembre à Coblenz, le 26 octobre : 2^{ème} table ronde consacrée aux Services d'information fluviale (SIF) à Rotterdam ainsi que les 14 et 15 décembre 2005 à Strasbourg ;

le Groupe de travail des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de M. GRIES, les 1^{er} et 2 février, les 23 et 24 mars, le 30 mai, les 6 et 7 juin: réunion commune avec la Commission du Danube dans le cadre de la coopération, du 4 au 6 octobre à Bordeaux et le 7 novembre 2005 : réunion spéciale à Rotterdam ;

le Groupe de travail sur l'élimination des déchets et des questions liées à l'environnement en navigation rhénane, réunion commune avec le Comité ED sous la présidence de M. KAUNE le 28 novembre 2005 à Strasbourg ;

le Groupe ad hoc interface bateau-terre, sous la présidence de M. FEIERABEND, Meeting concerning Industry Standard for Transshipment of Dangerous Cargoes in Inland Navigation le 20 janvier à Strasbourg, le 4 octobre à Bonn, et le 9 décembre 2005 à Strasbourg ;

le Groupe "International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals" (ISGINTT), sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL (M. WOEHRLING), Steering committee le 22 novembre 2005 à Strasbourg ;

le Groupe de travail ad hoc "Identification", sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL ADJOINT, (M. van der WERF), le 22 février, le 14 avril, le 29 juin à Strasbourg et le 24 novembre 2005 à Bruxelles ;

le Groupe "sûreté du transport fluvial face aux actes terroristes", sous la présidence de M. STAMM, le 22 février 2005 à Strasbourg ;

le Groupe ad hoc "Réorganisation des règlements", sous la présidence de M. MENSINK, le 19 octobre 2005 à Strasbourg ;

le groupe "Aménagement de la grande salle", sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL (M. WOEHRLING), le 4 mai, le 20 juin et le 30 juin 2005 à Strasbourg ;

le groupe commun avec le WP 15/AC2 de la CEE-ONU, sous la présidence de M. REIN, du 24 au 28 janvier 2005 à Genève ;

Un atelier international relatif aux simulateurs de conduite en navigation intérieure s'est tenu le 8 novembre 2005 à Rotterdam auquel ont participé des experts des administrations concernées, de l'enseignement et de la profession fluviale. Cet atelier a été l'occasion de dresser un état des lieux du recours actuel aux simulateurs de conduite en navigation intérieure mais aussi de pouvoir explorer le potentiel de ces outils aux fins de l'enseignement, de l'entraînement et pour les examens.

Un séminaire sur l'harmonisation des profils et des connaissances professionnelles dans la navigation intérieure européenne a eu lieu le 9 novembre 2005 à Rotterdam. Ce séminaire a été l'occasion de procéder à un échange informel avec tous les experts et intéressés des Etats concernés.

- c) La conférence consultative des organisations agréées s'est tenue le 18 octobre 2005 sous la présidence de Mme de KWAASTENIET.
- 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 quatrième réunion de coordination** s'est tenue le 27 octobre 2005 à Strasbourg. La Commission européenne y était représentée par MM. LAMOUREUX, Directeur Général de la Direction Générale de l'Energie et des Transports et la CCNR par son Secrétaire Général, M. WOEHRLING.

2. Le Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans ne s'est pas réuni en 2005.

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) ;
- aux réunions organisées pour assurer le suivi du rapport EFIN sous la présidence de Mme DE KWAASTENIET, les 17 et 18 mars à Berlin et le 20 mai 2005 à La Haye.

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 de printemps et d'automne par M. NOVIKOV, Administrateur.

La Commission du Danube a été représentée à la session plénière de printemps par M. NEDIALKOV, Directeur Général du Secrétariat.

La Conférence Européenne des Ministres des Transports a été représentée à la session plénière de printemps et d'automne par M. RATHERY, Secrétaire Général Adjoint.

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

III. CHAMBRE DES APPELS

La Chambre des Appels de la Commission Centrale comprenait, à partir du 1^{er} janvier 2005 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 : M. BOUR

Elle a tenu sa séance, sous la présidence de M. HAAK, le 16 mars 2005 à Strasbourg, et a rendu en tant que juridiction de dernier ressort 1 jugement en matière pénale.

PROTOCOLE 34

Communiqué à la presse

Résolution

Le communiqué à la presse est approuvé.

PROTOCOLE 35

Date de la prochaine session

Résolution

La prochaine session plénière se tiendra le 23 novembre 2006 à Strasbourg.