

COMMISSION  
CENTRALE  
POUR LA  
NAVIGATION  
DU RHIN



**SESSION DE PRINTEMPS 2010**

**RESOLUTIONS ADOPTEES**

**(2010 - I)**

**Strasbourg, le 2 juin 2010**



**COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN**

**CC/R (10) 1 Final**

**SESSION DE PRINTEMPS 2010**

**RESOLUTIONS ADOPTEES**

**(2010-I)**

**Strasbourg, le 2 juin 2010**



# SOMMAIRE

Pages

|  |    |
|--|----|
| <b>I. Ouverture de la session plénière - Composition de la Commission Centrale - adoption de l'ordre du jour</b>   |    |
| Protocole 1 : Composition de la Commission Centrale - adoption de l'ordre du jour .....  | 1  |
| <b>II. Questions générales et juridiques</b>   |    |
| Protocole 2 : Coopération internationale de la CCNR - Relation avec la Commission européenne .....   | 1  |
| Protocole 3 : Relations avec les Etats non membres et avec les autres Commissions fluviales .....  | 1  |
| Protocole 4 : Etat des ratifications des conventions et protocoles additionnels concernant la CCNR .....   | 1  |
| <b>III. Sécurité de l'interface bateau-terre</b>   |    |
| Protocole 5 : Finalisation de l'ISGINTT .....  | 6  |
| Protocole 6 : Launch Event ISGINTT (8 juin 2010 à Bruxelles) .....   | 6  |
| <b>IV. Aspects économiques</b>   |    |
| Protocole 7 : Situation économique de la navigation rhénane – Effets de la crise économique .....  | 6  |
| <b>V. Patentes de batelier et équipages</b>  |    |
| Protocole 8 : Adoption du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (« RPN ») et amendements consécutifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin et au Règlement de visite des bateaux du Rhin ..... | 18 |
| <b>VI. Règles de circulation</b>   |    |
| Protocole 9 : Suivi et repérage en navigation intérieure - Obligation d'installation et de mise en service d'appareils AIS Intérieur en navigation rhénane .....   | 29 |
| <b>VII. Prescriptions techniques des bateaux</b>   |    |
| Protocole 10 : Prorogation de prescriptions de caractère temporaire conformément à l'article 1.06 Règlement de visite des bateaux du Rhin (Articles 22bis.01 à 22bis.06) .....   | 30 |

### **VIII. Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure**

|  |    |
|--|----|
| Protocole 11 : Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure ..... | 31 |
|--|----|

Pages

### **IX. Questions relatives au Rhin en tant que voie navigable**

|   |    |
|---|----|
| Protocole 12 : Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2003-I-28 et 2009-I-23) .....  | 31 |
| Protocole 13 : Rénovation et élargissement du pont de Schierstein, (p.k. 504,400) .....   | 35 |
| Protocole 14 : Extension de la centrale hydroélectrique de la chute de Gamsheim (P.k. 309,100) .....  | 40 |
| Protocole 15 : Evolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur à val - Mouillage sur le busc aval des écluses d'Iffezheim - Plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 2009 ..... | 41 |

### **X. Relevé d'actes de mise en vigueur par les Etats membres et de décisions des comités et groupes de travail et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire**

|   |    |
|---|----|
| Protocole 16 : Relevés d'actes de mise en vigueur par les Etats membres et de décisions des comités et groupes de travail et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire ..... | 43 |
|---|----|

### **XI. Budget et administration**

|   |    |
|---|----|
| Protocole 17 : Budget pour 2011 de la Commission Centrale .....   | 43 |
| Protocole 18 : Budget pour 2011 du Centre Administratif de la sécurité sociale pour les bateliers rhénans ..... | 43 |
| Protocole 19 : Composition du Secrétariat .....   | 44 |
| Protocole 20 : Approbation du compte rendu de l'activité en 2009 de la Commission Centrale .....                | 44 |

### **XII. Questions diverses**

|  |    |
|--|----|
| Protocole 21 : 90 <sup>ème</sup> anniversaire de la première réunion de la Commission Centrale à Strasbourg (17 juin 1920) ..... | 52 |
| Protocole 22 : Communiqué à la presse .....  | 52 |
| Protocole 23 : Date de la prochaine session .....  | 52 |



**RESOLUTIONS ADOPTEES LORS DE LA SESSION DE PRINTEMPS 2010**

---

**PROTOCOLE 1**

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

Pas de résolution.

**PROTOCOLE 2**

**Coopération internationale de la CCNR  
Relation avec la Commission européenne**

Pas de résolution.

**PROTOCOLE 3**

**Relations avec les Etats non membres  
et avec les autres Commissions fluviales**

Pas de résolution.

**PROTOCOLE 4**

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

Pas de résolution.

**Annexe**

**Convention révisée pour la navigation du Rhin**

du 17 octobre 1868 dans sa teneur du 20 novembre 1963

**Protocoles entrés en vigueur**

**Protocole additionnel n° 1** : amendement de l'article 40bis : répression des infractions aux règlements de police pour la navigation  
signé à Strasbourg le 25 octobre 1972, entré en vigueur le 25 février 1975

**Protocole additionnel n° 2** : articles 2 paragraphe 3 et 4 nouveaux : conditions de transport  
signé à Strasbourg le 17 octobre 1979, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> février 1985

**Protocole additionnel n° 3** : articles 23, 32 et 37 nouveaux : adaptation du montant des infractions  
signé à Strasbourg le 17 octobre 1979, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 1982

**Protocole additionnel n° 4** : Ce protocole a cessé d'être en vigueur le 31.12.1999 en vertu de son article II. (mesures d'assainissement structurel)  
signé à Strasbourg le 25 avril 1989, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> août 1991.

**Protocole additionnel n° 7** : ajout d'un paragraphe 2 de l'article 23 concernant la reconnaissance des certificats de bateaux et de patentes de bateliers  
signé à Strasbourg le 27 novembre 2002, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2004

**Protocoles en cours de ratification**

**Protocole additionnel n° 5** : prolongation au 29 avril 2003 des mesures d'assainissement structurel  
signé à Strasbourg le 28 avril 1999  
Entrera en vigueur le premier jour du mois suivant le dépôt du cinquième instrument de ratification

| Etats signataires | Dépôt des instruments de ratification |
|-------------------|---------------------------------------|
| ALLEMAGNE         | 18 décembre 2002                      |
| BELGIQUE          | 11 mars 2004                          |
| FRANCE            |                                       |
| PAYS-BAS          | 21 janvier 2000                       |
| SUISSE            | 5 octobre 2000                        |

**Protocole additionnel n° 6** : augmentation à 25.000 euros du montant des amendes  
signé à Strasbourg le 21 octobre 1999  
Entrera en vigueur le premier jour du mois suivant le dépôt du cinquième instrument de ratification

| Etats signataires | Dépôt des instruments de ratification |
|-------------------|---------------------------------------|
| ALLEMAGNE         | 18 décembre 2002                      |
| BELGIQUE          | 11 mars 2004                          |
| FRANCE            |                                       |
| PAYS-BAS          | 20 avril 2000                         |
| SUISSE            | 24 septembre 2001                     |



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

signée à Strasbourg le 4 novembre 1988, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 1997

| Etats signataires       | Dépôt des instruments de ratification |
|-------------------------|---------------------------------------|
| ALLEMAGNE <sup>1</sup>  | 9 mars 1999                           |
| BELGIQUE                |                                       |
| FRANCE                  |                                       |
| LUXEMBOURG <sup>2</sup> | 8 juillet 1993                        |
| PAYS-BAS <sup>3</sup>   | 16 avril 1997                         |
| SUISSE <sup>4</sup>     | 21 mai 1997                           |

**1 Réserves et déclarations faites par l'Allemagne**

**Réserves :**

1. La République fédérale d'Allemagne, en vertu de l'article 18 paragraphe 1 de la Convention se réserve le droit de ne pas appliquer, en totalité ou en partie, les dispositions de la Convention, aux créances visées à l'article 18, paragraphe 1, lettres a) à c) ainsi qu'aux bateaux visés à l'article 18, paragraphe 1, lettres d) et e) de la Convention CLNI.
2. La République fédérale d'Allemagne déclare, en vertu de l'article 18, paragraphe 2 de la Convention, qu'elle n'appliquera pas aux créances résultant d'un événement survenu sur ses voies d'eau, les limites maximales de responsabilité prévues à l'article 7, paragraphe 1, 2<sup>ème</sup> phrase, lettres a) et b).

**Déclaration :**

La République fédérale d'Allemagne déclare conformément à l'article 15, paragraphe 2 de la Convention que l'adite Convention est applicable à toutes les voies navigables allemandes.

**2 Réserves et déclarations faites par le Luxembourg en vertu des dispositions de la Convention**

**Réserve :**

La Convention ne s'applique cependant pas aux créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau, ni aux bateaux de sport et de plaisance ainsi qu'aux bateaux qui ne sont pas employés dans la navigation à des fins lucratives.

**Déclaration :**

La Convention s'applique également aux parties navigables de la Sûre.

Dans les limites du paragraphe 2 de l'article 6 de la Convention, les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports bassins, voies navigables, écluses, pont et aides à la navigation disposent de la priorité par rapport aux autres créances.

**3 Réserves et déclarations faites par les Pays-Bas en vertu des dispositions de la Convention**

**Réserve**

L'application de la Convention est en totalité exclue quant aux :

- a) créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau;
- b) créances pour dommages causés par les matières dangereuses au cours de leur transport, et ce conformément à l'article 18, paragraphe 1, alinéas a) et b) de la Convention.

**Déclaration**

Le Royaume des Pays Bas déclare, conformément à l'article 15, paragraphe 1 de la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI), que la Convention sera applicable à toutes les eaux intérieures des Pays-Bas.

**4 Réserves et déclarations faites par la Suisse en vertu des dispositions de la Convention**

**Réserve**

- a) la Confédération suisse exclut l'application des règles de la Convention aux créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau (article 18, paragraphes 1, lettre a);
- b) la Confédération suisse exclut l'application des règles de la Convention aux bateaux de sport et de plaisance ainsi qu'aux bateaux qui ne sont pas employés dans la navigation à des fins lucratives (article 18, paragraphe 1, lettre d);
- c) la Confédération suisse n'appliquera pas les limites maximales de responsabilité prévues à l'article 7, paragraphe 1, lettres a et b) de la Convention (article 18, paragraphe 2).

**Déclaration**

Le Conseil fédéral déclare en outre, conformément à l'article 15, paragraphe 2 de la Convention, que la Confédération suisse appliquera également les dispositions de la Convention au Rhin entre Bâle et Rheinfelden.

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

signée à Strasbourg le 9 septembre 1996, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 2009.

Dépôt des instruments de ratification :

Allemagne : 10 mars 2004

Belgique : 22 septembre 2009

France : 15 septembre 2005

Luxembourg<sup>1</sup> : 14 mai 2002

Pays-Bas : 10 juillet 2000

Suisse : 16 juillet 1998

<sup>1</sup> **Déclarations et réserves faites par le Luxembourg**

Le Gouvernement luxembourgeois est autorisé à désigner comme institution nationale aux termes de l'article 9 (1) de la Convention une institution nationale d'un Pays-Membre de l'Union Européenne.

Les infractions aux dispositions des articles 3 (1), 11, 12 (2) et 13 de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, ainsi que les infractions aux dispositions des articles 2.01 (1) et (2), 2.02, 2.03 (1) et (2), 3.03 (1) 2<sup>ème</sup> alinéa, 6.01 (1) et (3), 6.03, 7.01, 7.03, 7.04 (1) et (2), 7.05 (1) et (2), 7.09, 9.01, 9.03 et 10.01 du règlement d'application prévu à l'Annexe 2 à la Convention sont punies d'une amende de dix mille et un à vingt-cinq mille francs.\*)

Les infractions sont constatées par les procès-verbaux soit des agents de la Police grand-ducale, soit des agents du Service de la Navigation de la carrière moyenne de l'ingénieur-technicien conformément aux dispositions de l'article 12 de la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle.

\*) *Note du secrétariat :*

*Montant en euros : 247,92 €, respectivement 619,73 €*

**Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI)**

signée à Budapest le 22 juin 2001, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2005

Dépositaire : Gouvernement de la République de Hongrie

Dépôt des instruments de ratification :

Hongrie : 7 mai 2002  
Luxembourg : 25 mars 2004  
Roumanie : 3 avril 2004  
Suisse : 19 mai 2004  
Croatie : 7 décembre 2004  
République tchèque : 14 novembre 2005  
Bulgarie : 19 avril 2006  
Pays-Bas : 20 juin 2006  
Russie : 11 avril 2007  
France : 11 mai 2007  
Allemagne : 10 juillet 2007  
Slovaquie : 27 novembre 2007  
Moldavie : 21 avril 2008  
Belgique : 5 août 2008

**Accord Européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)**

signé à Genève le 26 mai 2000, entré en vigueur le 29 février 2008

Le Règlement annexé à l'Accord est entré en vigueur le 28 février 2009.

Dépositaire : Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies

Dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion :

Russie : adhésion le 10 octobre 2002  
Pays-Bas : acceptation le 16 mai 2003  
Hongrie : adhésion le 4 mai 2004  
Autriche : adhésion le 9 novembre 2004  
Bulgarie : ratification le 7 mars 2006  
Luxembourg : ratification le 24 mai 2007  
Allemagne : ratification le 31 janvier 2008  
Moldavie : acceptation le 19 février 2008  
France : approbation le 3 avril 2008  
Roumanie : adhésion le 3 décembre 2008  
Croatie : ratification le 4 mars 2009  
Slovaquie : ratification le 20 octobre 2009  
Ukraine : adhésion le 28 janvier 2010

**PROTOCOLE 5**

**Finalisation de l'ISGINTT**

Pas de résolution.

**PROTOCOLE 6**

**Launch Event ISGINTT  
(8 juin 2010 à Bruxelles)**

Pas de résolution.

**PROTOCOLE 7**

**Situation économique de la navigation rhénane – Effets de la crise économique**

**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 2009 et des perspectives pour l'année 2010.

**Annexe**

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

Année 2009 et perspectives pour l'année 2010

### I. Remarques générales

#### a) Situation générale

La demande de transport sur le Rhin a diminué globalement de 17,8 % au cours de l'année 2009. Les principaux secteurs touchés par la crise sont le secteur sidérurgique avec -33,8 % par rapport à 2008, le secteur des matériaux de construction avec -17,2 %, le secteur du charbon avec -18,7 % et celui des produits manufacturés avec - 22,4 % en volumes transportés. Le point bas en termes de demande de transport a été atteint vers la fin du 1<sup>er</sup> semestre 2009. Depuis lors, on a pu observer une augmentation de la demande de transport en cale sèche, notamment au cours du 4<sup>ème</sup> trimestre 2009. En cale citerne, l'évolution est plus contrastée, le secteur chimique évoluant de façon autonome par rapport au secteur pétrolier. En 2010, la reprise de la demande de transport devrait se poursuivre dans la cale sèche et le secteur chimique, compte tenu de la reprise économique en cours dans les principaux secteurs économiques, clients de la navigation rhénane. La demande de transport de produits pétroliers sera, dans les mois à venir, largement dépendante de l'évolution du prix du pétrole. Si la hausse actuelle venait à se poursuivre, seuls les achats d'approvisionnement saisonniers pourraient venir animer ponctuellement le marché.

#### b) Hydraulicité

L'année 2009 n'a dans l'ensemble pas été caractérisée par une hydraulicité extrême. Le second semestre 2009 a été marqué par une situation de basses eaux à la fin de l'été et jusqu'en automne. L'hydraulicité ne s'est améliorée en octobre et s'est dans l'ensemble maintenue à des niveaux permettant une exploitation généralement optimale de la cale jusqu'au printemps 2010. L'hydraulicité a évolué à des niveaux moyens depuis le début de l'année 2010.

#### c) Prix des carburants

Après une forte baisse du prix qui a atteint un point bas à la fin du 1<sup>er</sup> semestre 2009, le prix du carburant a entamé à l'image des prix sur le marché pétrolier une nouvelle vague haussière. A l'heure actuelle, le prix se situe déjà à nouveau 50 % au dessus du plus bas. Cette tendance ne devrait pas s'inverser dans les mois à venir.

### II. Situation de la cale sèche

#### a) Volumes transportés

Sur le marché de la cale sèche, les volumes transportés sur le Rhin ont diminué de plus de 21 % au cours de l'année 2009. Dans la plupart des secteurs, une reprise de la demande de transport qui a débuté en fin d'année 2009, tend à s'amplifier au premier semestre 2010. L'activité ne progresse cependant pas à la même vitesse dans tous les secteurs. A l'image des perspectives économiques générales, la croissance de la demande de transport pourrait se poursuivre au-delà du premier semestre.

### **Secteur agricole**

Les transports de produits agricoles ont progressé de 14,4 % sur le Rhin, profitant d'une bonne récolte en 2009. Les transports de denrées alimentaires et de fourrages ont par contre diminué de 9,3 % par rapport à l'année 2008, tout comme les transports d'engrais pour qui le recul a atteint 25 %, les exploitants agricoles ayant réduit leur usage, eu égard aux prix élevés des engrais. Entre temps, une baisse des prix est intervenue, qui pourrait avoir un effet positif sur la demande de transport pour ce type de produits.

### **Secteur sidérurgique**

Le secteur sidérurgique a été très affecté par la crise économique. En effet, sur le Rhin, un recul de 32,5 % des transports de matières premières et de 37,3 % des transports de produits métallurgiques en a résulté. La production sidérurgique a atteint son point bas en avril 2009 et a connu depuis un redressement progressif de sa production. Une reprise au niveau de la demande de transport de matières premières a notamment pu être constatée au second semestre 2009, même si les volumes ont toujours été en retrait de 20 % par rapport au second semestre 2008. Cette tendance s'est nettement amplifiée à partir du mois de décembre 2009 et au cours des premiers mois de l'année 2010. La prévision d'un retour en cours d'année 2010 à un niveau de production pour la sidérurgie allemande (déterminante pour ce type de transports sur le Rhin), correspondant à la moyenne sur le long-terme semble se confirmer. Si le redressement de la production française a été encore plus net, son impact sur la demande de transport sur le Rhin est moins déterminant. D'une manière générale, cette tendance favorable devrait se poursuivre tout au long du premier semestre 2010, eu égard au niveau des commandes dont bénéficie l'industrie sidérurgique pour l'ensemble du secteur sidérurgique européen.

Au niveau du transport de produits sidérurgiques, la reprise de la demande de transport n'a pu être perçue qu'à partir du mois de janvier 2010. Ce décalage dans la reprise par rapport aux transports de matières premières s'explique en partie par le redémarrage progressif de certains hauts-fourneaux arrêtés un an plus tôt du fait de la crise. L'arrêt des chantiers dans le bâtiment et les travaux publics jusqu'en mars, du fait de la rigueur de l'hiver y aura certainement aussi contribué. Au printemps, la reprise de l'activité dans ce secteur combinée avec celle observable dans l'industrie automobile laisse augurer une poursuite de la reprise de la demande de transport dans les mois à venir.

### **Secteur énergétique : charbon**

Les transports de combustibles minéraux solides sur le Rhin ont diminué de 18,7 % sur l'ensemble de l'année 2009 et de 14 % au second semestre. Ces évolutions tendent à démontrer que les transports de charbon ont été moins touchés par la crise que le secteur sidérurgique par exemple. En effet, en fin d'année 2009, les transports de charbon avaient déjà retrouvé le niveau des années précédentes. Ceci s'explique par l'utilisation du charbon dans les centrales thermiques, notamment en Allemagne et aux Pays-Bas. La production d'électricité se trouve moins touchée par la crise dans la mesure où à côté de l'industrie, elle est également distribuée aux particuliers et à des fins publiques. Les projets d'implantation de nouvelles centrales thermiques au charbon le long du Rhin, tout comme la fermeture progressive des derniers sites d'extraction en Allemagne, permettent de prévoir une augmentation progressive des importations. De par possibilités d'acheminement vers l'arrière-pays qu'ils offrent de par leur connexion au réseau fluvial et notamment au Rhin, les ports ARA restent d'un point de vue logistique privilégiés par rapport aux ports d'Allemagne du Nord, en ce qui concerne les importations de charbon. A court et moyen termes, ce contexte constitue un soutien à la demande de transport sur le Rhin.

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

Les transports de matériaux de construction sur le Rhin ont diminué de 17,2 % en 2009. L'impact de la crise économique est ainsi resté limité, si l'on compare avec l'impact sur les transports dans d'autres secteurs. Par contre, la reprise de la demande n'est apparue que timidement au premier semestre, bon nombre de chantiers ayant été arrêtés, certains jusqu'en mars 2010 suite aux intempéries. Une reprise de l'activité dans le secteur du bâtiment est prévisible en cours d'année 2010, notamment du fait des grands travaux lancés par les gouvernements pour faire face à la crise économique et qui devraient avoir un impact favorable sur la demande de transport.

## **b) Niveau des frets**

Au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2009, les frets ont poursuivi la forte baisse entamée en automne 2008 sous l'effet d'une demande de transport en nette diminution. Le point bas a été atteint en milieu d'année 2009 et s'est maintenu sur une période de plusieurs mois. Ce n'est qu'au cours du 3<sup>ème</sup> trimestre 2009 que le niveau des frets a connu un redressement de l'ordre de 20 %, sous l'effet d'une certaine reprise de la demande de transport et d'une hydraulicité faible. Cette tendance pourrait se poursuivre en 2010 avec la poursuite du redressement économique et de ses effets sur la demande de transport.

## **c) Transports par conteneurs**

En 2009, les transports de conteneurs sur le Rhin ont diminué en EVP de 9,6 %. Ce sont principalement les transports de conteneurs vides qui ont diminué, alors que les transports de conteneurs chargés ont augmenté de 4,5 %. Sur la même période, le recul des volumes de conteneurs transbordés au niveau maritime dans les ports ARA a été bien plus important (-11,8 % à Rotterdam et - 15,6 % à Anvers).

Le marché des transports par conteneurs a été touché très tôt par les effets de la crise (dès mi 2008). Il a cependant renoué avec la croissance dès le second semestre 2009. La tendance haussière s'est nettement accélérée en fin d'année 2009 et au début de l'année 2010. L'activité au niveau des ports maritimes d'Anvers et de Rotterdam a connu au premier semestre 2010 une nette progression portant les transbordements à des niveaux comparables à ceux de 2008, les acheminements vers et depuis l'arrière-pays s'effectuant par navigation intérieure ont bénéficié de cette évolution très favorable.

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

#### **a) Volumes transportés**

Les volumes transportés par la cale citerne ont diminué de 6,9 % en 2009.

#### ***Secteur énergétique : produits pétroliers***

Les transports de produits pétroliers ont diminué de 7,4 % en 2009 sur le Rhin par rapport à l'année précédente. Il convient cependant de rappeler que 2008 a été une année qualifiée "d'exceptionnelle" par la profession elle-même, notamment eu égard au niveau d'activité et de revenus observables au second semestre. Si le premier semestre 2009 a encore bénéficié d'achats d'approvisionnement justifiés par les prix bas du pétrole sur le marché mondial, les transports sur le Rhin ont diminué de 14 % au second semestre 2009, malgré les phénomènes saisonniers, les stocks ayant déjà été largement reconstitués. La reprise conjoncturelle ainsi que l'hiver long et froid sont des facteurs qui ont soutenu la consommation. Par contre, les prix élevés sur le marché mondial du pétrole observables actuellement, incitent à différer les achats. Dans ce contexte, c'est à une diminution des transports que l'on a pu assister au premier trimestre 2010. Pour l'année 2010 dans son ensemble, une légère augmentation des transports ne peut être espérée, que dans l'hypothèse où une baisse, même temporaire, des prix du pétrole interviendrait.

#### ***Secteur chimique***

Les transports de produits chimiques sur le Rhin ont diminué de près de 6 % en 2009, sous l'effet de la crise économique. L'industrie chimique évolue de manière cyclique, à un rythme comparable à celui de l'économie en général. Elle a ainsi vu sa production progresser à nouveau dès le second semestre 2009. Cette évolution s'est traduite au niveau de la demande de transport sur le Rhin par une progression de 4,1 % au second semestre par rapport au second semestre 2008. En début d'année 2010, la progression s'est nettement amplifiée. Le contexte actuel caractérisé par une demande croissante de produits chimiques provenant principalement d'Asie et par un prix du pétrole qui malgré sa hausse, se situe pour le moment encore à un niveau qui ne pénalise pas l'industrie chimique, permet d'espérer une poursuite du redressement de la demande de transport émanant de ce secteur tout au long de l'année 2010.

## **b) Niveau des frets**

Les frets ont poursuivi leur mouvement au cours du premier semestre 2009 pour atteindre un point bas au début de l'été. Au cours du second semestre 2009 et notamment à l'approche de l'automne, ces derniers ont renoué temporairement avec la hausse sous l'effet conjugué des achats saisonniers avec une hydraulicité faible.

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

### ***Cale sèche :***

Dans la cale sèche, 72 automoteurs correspondant à une capacité supplémentaire de 240 000 t ont été mis en service en 2009. S'y ajoutent également 44 barges représentant une capacité de l'ordre de 98 000 t. Au cours de l'année 2009, des records ont ainsi été battus en termes d'apport de cale nouvelle sur le marché. Les premiers éléments disponibles semblent indiquer un ralentissement de cette tendance en 2010. Pour l'année 2010, la capacité nouvelle mise en service devrait à peine atteindre le quart de celle apportée en 2009.

### ***Cale citerne :***

Dans le secteur de la cale citerne, un nombre record de 87 automoteurs représentant une capacité dépassant 335 000 t ont été mis en service en 2009 contre 47 unités en 2008. Le secteur est en cours de restructuration et depuis 2002, ce sont 352 automoteur-citernes d'une capacité d'environ 830 000 t qui ont été mis sur le marché. Cette capacité s'est ajoutée à la capacité existante début 2002 qui s'élevait à 1 600 000 t. La capacité de la flotte d'automoteur-citernes présents sur le marché, s'élève à fin 2009 à environ 2 400 000 t. Un certain nombre de bateaux à simple coque ont été transformés en bateaux à double-coque ou en bateaux de cale sèche. Bien que des unités aient également été vendues vers les Etats danubien ou l'Afrique, la capacité retirée effectivement de ce marché semble pour le moment limitée. Selon les prévisions, la capacité nouvelle apportée au marché en 2010 devrait être inférieure de moitié à celle mise en service en 2009.

## **V. Conclusions et perspectives**

### ***Cale sèche :***

Si la demande de transport émanant des principaux secteurs économiques clients de la navigation rhénane qui a atteint son point bas au milieu de l'année 2009, celle-ci a entamé un mouvement de reprise depuis. Ce redressement s'est amplifié depuis le début de l'année 2010 et devrait se poursuivre dans les mois à venir, notamment dans le secteur sidérurgique, le bâtiment et celui du charbon. La reprise des échanges internationaux notamment avec l'Asie a permis aux transports de conteneurs de connaître un net redressement des volumes transportés à l'image du regain d'activité dans les ports maritimes.

### ***Cale citerne :***

Après un hiver 2008/2009 jugé exceptionnel en termes d'exploitation de la cale citerne pour le transport de produits pétroliers, l'année 2009 s'est avérée dans son ensemble comme moins bonne en termes d'activité dans ce secteur. Le second semestre a notamment été assez morose. Après une assez longue période d'accalmie durant tout l'été, la demande de transport ne s'est à nouveau temporairement animée qu'en automne conformément aux cycles saisonniers. L'augmentation du prix du pétrole observable depuis quelques mois et qui tend à se poursuivre ainsi que le niveau actuel des stocks ne laissent guère présager une forte activité sur ce marché en 2010, abstraction faite des achats saisonniers. Dans le secteur de la chimie, la demande de transport devrait évoluer favorablement en 2010, compte tenu de la progression de la production en cours.

### ***Conditions d'exploitations en 2009 :***

#### ***Coûts :***

Les charges d'exploitations ont plutôt diminué en 2009 sous l'effet du niveau bas du prix du carburant. Au niveau des travaux de maintenance, une diminution des coûts a également pu être observée principalement sous l'effet de la baisse du prix de l'acier et des prix pratiqués par les chantiers navals. Un mode d'exploitation adapté à l'activité réduite a également entraîné une réduction des charges d'exploitation.



**Recettes :**

En 2009, les recettes ont été en très forte baisse en comparaison de l'année 2008, ce principalement dans le secteur de la cale sèche. Il s'agit là du résultat d'une nette baisse des volumes transportés à des taux de frets se situant à des niveaux exceptionnellement bas. Cette situation, qui a entraîné un faible taux d'exploitation de la cale disponible, plus particulièrement des grandes unités, a duré l'essentiel de l'année et n'a commencé à s'améliorer que vers la fin de l'année 2009.

**Situation financière des entreprises :**

La situation financière des entreprises de navigation reste dans l'ensemble très préoccupante, malgré le regain d'activité. Les nombreux investissements réalisés au cours des dernières années sur base de financements externes, ont rendu la profession très dépendante de l'attitude des organismes bancaires.

**Nouvelles constructions :**

L'année 2009 a été marquée par l'arrivée sur le marché d'un nombre important de nouvelles constructions. Un record a été atteint aussi bien pour la cale sèche que pour la cale citerne pour ce qui est des capacités amenées sur le marché (pourtant, par rapport à une année 2008 connaissant un retard occasionné par des raisons techniques). Pour la cale sèche du moins, cette tendance semble d'après les premiers éléments se ralentir en 2010, de nouvelles commandes de bateaux n'ayant été passées dans ce secteur depuis le début de la crise. Dans le secteur de la cale citerne par contre, de nouvelles unités devraient être mises en service compte tenu du processus de restructuration de la flotte qui se poursuit.

### Evolution du trafic rhénan traditionnel

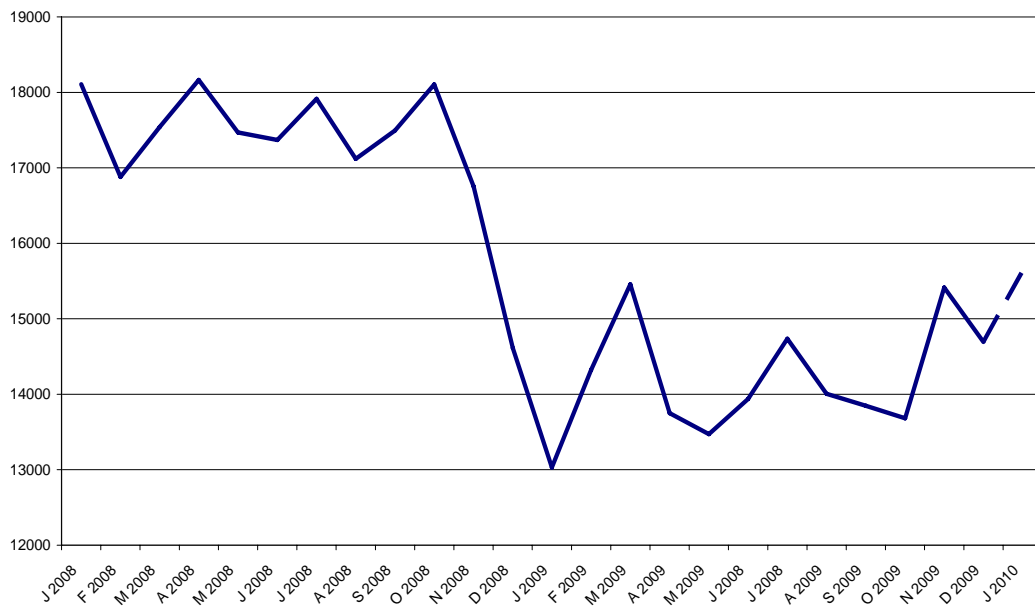
| <i>Année (en 1000 t)</i>                                   | 2009          | 2008          | Evolution<br>2009/2008 | 2ème sem.<br>2009 | 2ème sem.<br>2010 | Evolution<br>2009/2008 |
|--|---------------|---------------|------------------------|-------------------|-------------------|------------------------|
| <b>0 Produits agricoles</b>                                | 8342          | 7292          | 14,4%                  | 4109              | 3636              | 13,0%                  |
| <b>1 Denrées alimentaires, fourrages</b>                   | 10820         | 11934         | -9,3%                  | 5738              | 6086              | -5,7%                  |
| <b>2 Combustibles minéraux solides</b>                     | 23017         | 28309         | -18,7%                 | 11774             | 13686             | -14,0%                 |
| <b>3 Produits pétroliers</b>                               | 28126         | 30390         | -7,4%                  | 12682             | 16259             | -22,0%                 |
| <b>4 Minerais et déchets pour la métallurgie</b>           | 22818         | 33788         | -32,5%                 | 13339             | 16797             | -20,6%                 |
| <b>5 Produits métallurgiques</b>                           | 8140          | 12984         | -37,3%                 | 3835              | 6122              | -37,4%                 |
| <b>6 Minér. bruts ou manuf., matériaux de construction</b> | 35501         | 42878         | -17,2%                 | 16943             | 20455             | -17,2%                 |
| <b>7 Engrais</b>   | 3159          | 4212          | -25,0%                 | 1722              | 1884              | -8,6%                  |
| <b>8 Produits chimiques</b>                                | 16448         | 17474         | -5,9%                  | 8616              | 8277              | 4,1%                   |
| <b>9 Machines, véhicules, objets manufacturés</b>          | 14790         | 19059         | -22,4%                 | 7624              | 8791              | -13,3%                 |
| <b>Total</b>   | <b>171161</b> | <b>208320</b> | <b>-17,8%</b>          | <b>86381</b>      | <b>101993</b>     | <b>-15,3%</b>          |

| <b>Année</b>             | <b>2009</b>  |               | <b>2008</b>  |               | <b>Evolution</b> |               |
|--------------------------|--------------|---------------|--------------|---------------|------------------|---------------|
|                          | <b>Vides</b> | <b>Pleins</b> | <b>Vides</b> | <b>Pleins</b> | <b>Vides</b>     | <b>Pleins</b> |
| <b>Conteneurs en EVP</b> | 372927       | 1317643       | 611028       | 1258562       | -39,0%           | 4,5%          |

| <b>2<sup>ème</sup> semestre</b> | <b>2009</b>  |               | <b>2008</b>  |               | <b>Evolution</b> |               |
|---------------------------------|--------------|---------------|--------------|---------------|------------------|---------------|
|                                 | <b>Vides</b> | <b>Pleins</b> | <b>Vides</b> | <b>Pleins</b> | <b>Vides</b>     | <b>Pleins</b> |
| <b>Conteneurs en EVP</b>        | 201573       | 668753        | 284189       | 578018        | -29,1%           | 13,6%         |

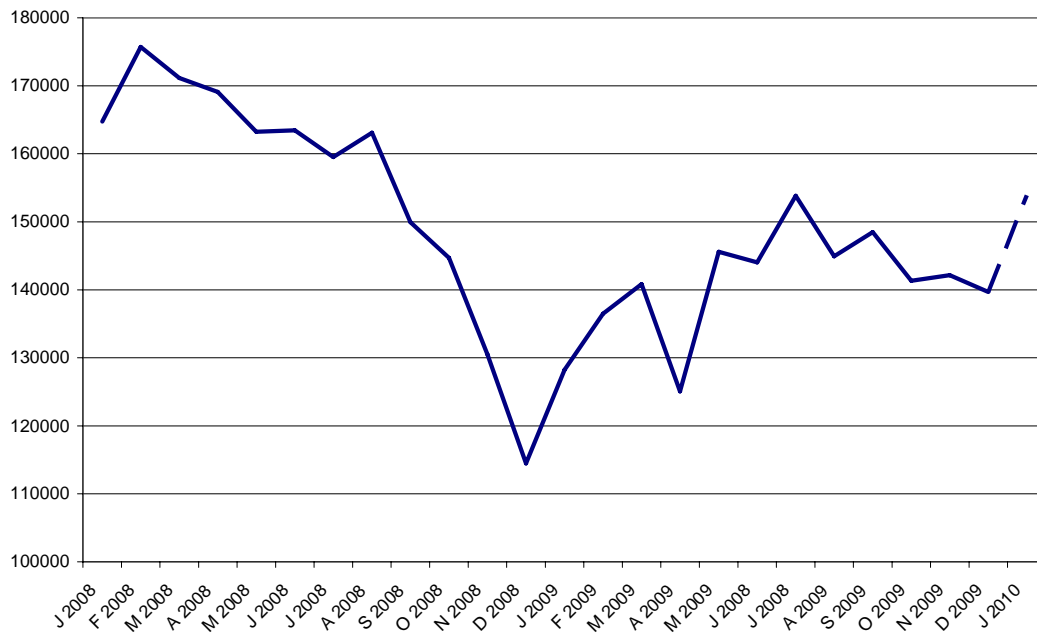
Sources : Secrétariat CCNR, Destatis

### Evolution mensuelle des transports de marchandises sur le Rhin traditionnel (en 1000 t)



Sources : Secrétariat CCNR, Destatis

### Evolution mensuelle des transports de conteneurs sur le Rhin Traditionnel (en EVP)



Sources : Secrétariat CCNR, Destatis

**Prévisions pour 2010 (marché de la navigation intérieure en Allemagne)**

| Secteur  | Production / Import  | Part du transport total | Incidence prévue sur la demande de transport (par rapport à l'année précédente) |
|--|--|-------------------------|---|
| Agriculture  | Très bonne récolte en 2009   | 16,00%                  | -   |
| Charbon  | Importations prévues + 8% par rapport à 2009                                     | 19,00%                  | +++   |
| Sidérurgie : Minerai   | Production allemande d'acier : en 2010 : + 15 % par rapport à l'année précédente | 20%                     | +++   |
| Sidérurgie : fer, acier  | Production allemande d'acier : en 2010 : + 15 % par rapport à l'année précédente | 8,00%                   | +++   |
| Matériaux de construction  | Programmes d'infrastructures en Allemagne (Programme d'urgence conter la crise)  | 27,00%                  | +   |
| Autres marchandises / conteneurs   | Le marché mondial s'améliore lentement   | 10%                     | ++++  |
| <b>Prévision générale pour l'évolution de la demande en cale sèche</b>   |  |                         | <b>+ +</b>  |
|  |  |                         |   |
| Produits pétroliers  | Hiver froid, mais hausse du prix du pétrole, stocks remplis                      | 62%                     | +   |
| Chimie   | Production allemande en chimie : en 2010 + 5 % par rapport à l'année précédente  | 38%                     | ++  |
| <b>Prévision générale pour l'évolution de la demande en cale citerne</b> |  |                         | <b>+</b>  |

**Sources :**

Eurofer

Wirtschaftsvereinigung Stahl

Verein deutscher Kohleimporteure

Verband der chemischen Industrie

CEFIC

Prévisions CCNR sur la base de l'historique des évolutions et de calculs

**Evolution :**

0 % 0

1 % à 5 % - / +

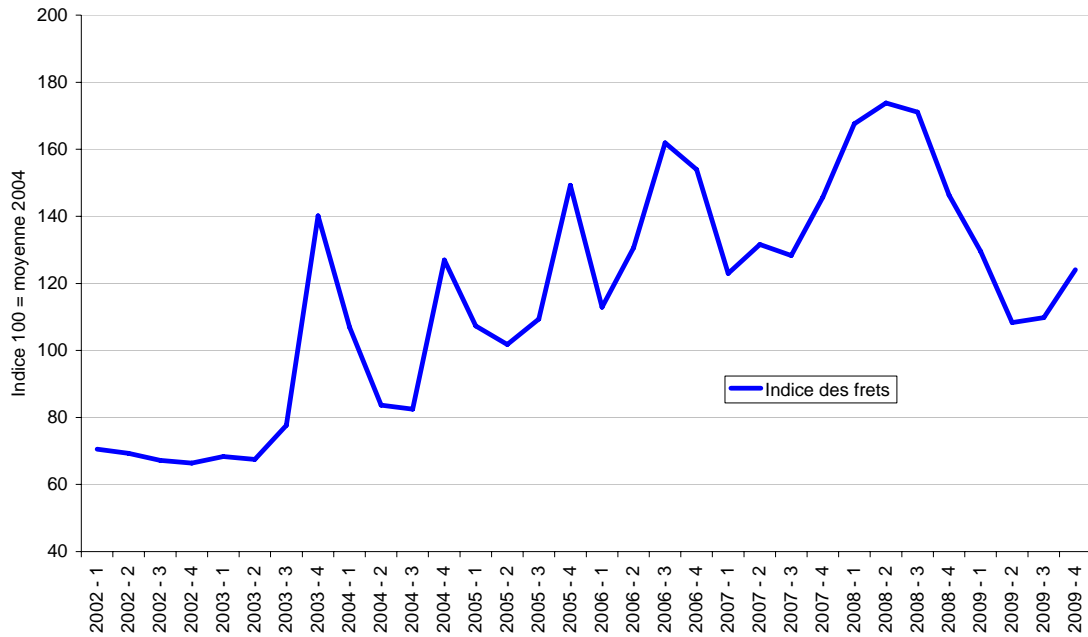
6 % à 10 % -- / ++

11 % à 15 % --- / +++

16 % à 20 % ---- / ++++

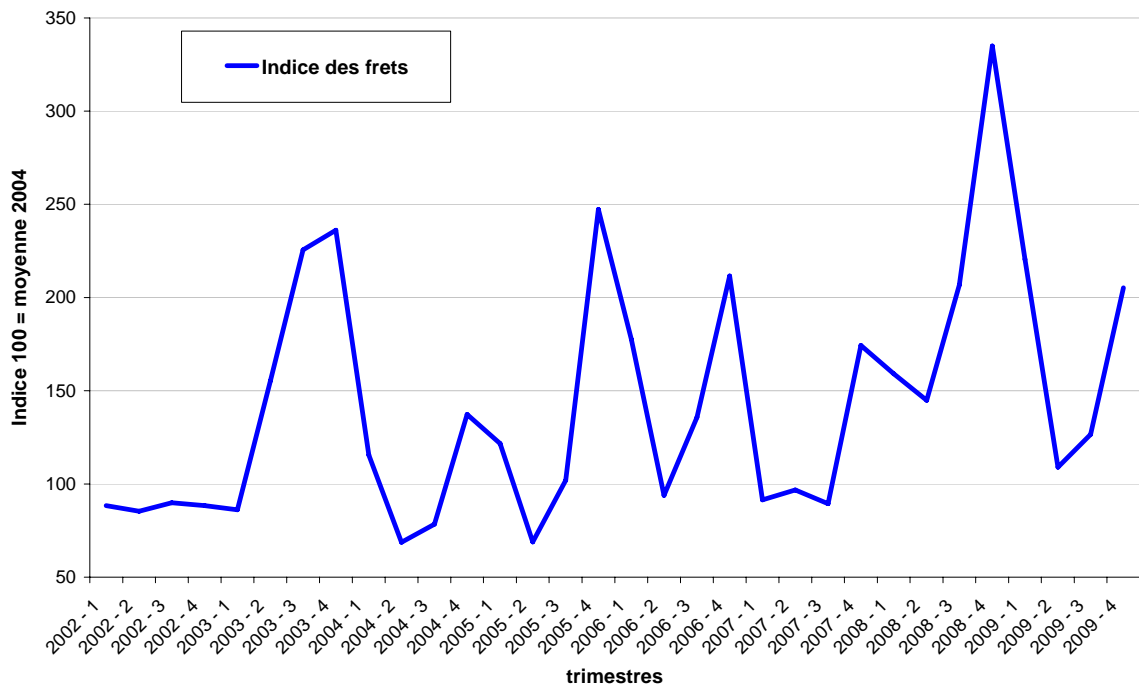
plus de 20 % ----- / +++++

### Evolution des frets dans la cale sèche



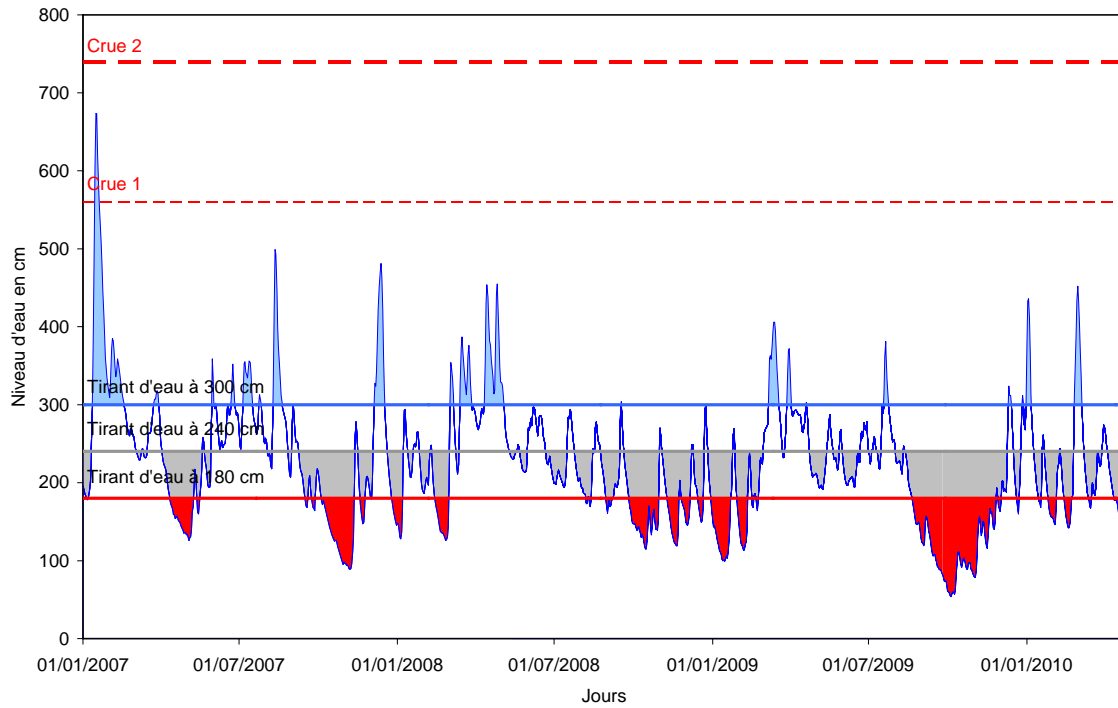
Sources : NEA

### Evolution des frets dans la cale citerne (secteur pétrolier)



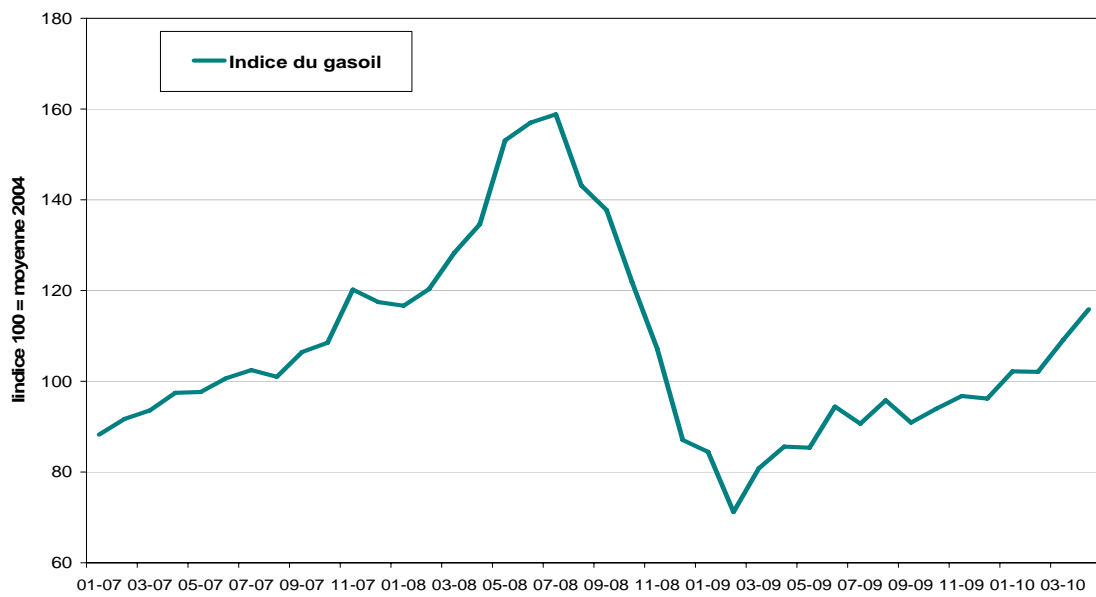
Sources : NEA, PJK international

### Evolution de l'hydraulicité à Kaub



Sources : BAFG

### Evolution des prix du gasoil



Sources : CBRB

### Nouvelles constructions en 2009

| Type de bateau              | 2002      |               |              | 2003      |               |              | 2004      |               |              |
|-----------------------------|-----------|---------------|--------------|-----------|---------------|--------------|-----------|---------------|--------------|
|                             | Nombre    | Tonnage       | kW           | Nombre    | Tonnage       | kW           | Nombre    | Tonnage       | kW           |
| <b>Automoteurs</b>          | 45        | 113114        | 56138        | 34        | 89676         | 41894        | 28        | 71326         | 34400        |
| <b>Barge ordinaires</b>     | 29        | 37180         |              | 28        | 78156         |              | 14        | 23636         |              |
| <b>Total</b>                | <b>74</b> | <b>150294</b> | <b>56138</b> | <b>62</b> | <b>167832</b> | <b>41894</b> | <b>42</b> | <b>94962</b>  | <b>34400</b> |
| <b>Automoteurs citernes</b> | 22        | 65548         | 30547        | 45        | 131455        | 50332        | 54        | 139718        | 61236        |
| <b>Barges citernes</b>      | 2         | 178           |              | 1         | 1800          |              | 3         | 2427          |              |
| <b>Total</b>                | <b>24</b> | <b>65726</b>  | <b>30547</b> | <b>46</b> | <b>133255</b> | <b>50332</b> | <b>57</b> | <b>142145</b> | <b>61236</b> |
| <b>Pousseurs</b>            | 2         |               | 1276         | 0         |               | 0            | 1         |               | 992          |
| <b>Remorqueurs</b>          | 3         |               | 11670        | 1         |               | 279          | 1         |               | 177          |
| <b>Total</b>                | <b>5</b>  |               | <b>12946</b> | <b>1</b>  |               | <b>279</b>   | <b>2</b>  |               | <b>1169</b>  |
| <b>Bateaux à cabines</b>    | 17        |               | 13251        | 10        |               | 7238         | 5         |               | 4021         |
| <b>Bateaux à passagers</b>  | 9         |               | 4834         | 1         |               | 1566         | 1         |               | 662          |
| <b>Total</b>                | <b>26</b> |               | <b>18085</b> | <b>11</b> |               | <b>8804</b>  | <b>6</b>  |               | <b>4683</b>  |

| Type de bateau              | 2005      |               |              | 2006      |               |              | 2007      |               |              |
|-----------------------------|-----------|---------------|--------------|-----------|---------------|--------------|-----------|---------------|--------------|
|                             | Nombre    | Tonnage       | kW           | Nombre    | Tonnage       | kW           | Nombre    | Tonnage       | kW           |
| <b>Automoteurs</b>          | 34        | 87645         | 27490        | 33        | 93985         | 26637        | 35        | 111655        | 31460        |
| <b>Barge ordinaires</b>     | 12        | 11401         |              | 18        | 18385         |              | 29        | 54336         |              |
| <b>Total</b>                | <b>46</b> | <b>99046</b>  | <b>27490</b> | <b>51</b> | <b>112370</b> | <b>26637</b> | <b>64</b> | <b>165991</b> | <b>31460</b> |
| <b>Automoteurs citernes</b> | 46        | 130860        | 43736        | 28        | 77565         | 24637        | 23        | 50333         | 16534        |
| <b>Barges citernes</b>      | 2         | 2527          |              | 0         | 0             | 0            | 0         | 0             | 0            |
| <b>Total</b>                | <b>48</b> | <b>133387</b> | <b>43736</b> | <b>28</b> | <b>77565</b>  | <b>24637</b> | <b>23</b> | <b>50333</b>  | <b>16534</b> |
| <b>Pousseurs</b>            | 0         |               | 0            | 0         |               | 0            | 1         |               | 0            |
| <b>Remorqueurs</b>          | 0         |               | 0            | 0         |               | 0            | 0         |               | 0            |
| <b>Total</b>                | <b>0</b>  |               | <b>0</b>     | <b>0</b>  |               | <b>0</b>     | <b>1</b>  |               | <b>0</b>     |
| <b>Bateaux à cabines</b>    | 5         |               | 6280         | 4         | 1644          | 3186         | 2         |               | 1816         |
| <b>Bateaux à passagers</b>  | 5         |               | 2832         | 2         | 1959          | 2244         | 1         |               | 1570         |
| <b>Total</b>                | <b>10</b> |               | <b>9112</b>  | <b>6</b>  | <b>3603</b>   | <b>5430</b>  | <b>3</b>  |               | <b>3386</b>  |

| Type de bateau              | 2008       |               |              | 2009       |               |               | 2010 (sur 5 mois) |              |              |
|-----------------------------|------------|---------------|--------------|------------|---------------|---------------|-------------------|--------------|--------------|
|                             | Nombre     | Tonnage       | kW           | Nombre     | Tonnage       | kW            | Nombre            | Tonnage      | kW           |
| <b>Automoteurs</b>          | 68         | 226750        | 92944        | 72         | 237668        | 114002        | 10                | 26113        | 13758        |
| <b>Barge ordinaires</b>     | 38         | 70260         |              | 44         | 97461         |               | 2                 | 2300         |              |
| <b>Total</b>                | <b>106</b> | <b>297010</b> | <b>92944</b> | <b>116</b> | <b>335129</b> | <b>114002</b> | <b>12</b>         | <b>28413</b> | <b>13758</b> |
| <b>Automoteurs citernes</b> | 47         | 117500        | 31870        | 87         | 228020        | 72778         | 4                 | 8164         | 4822         |
| <b>Barges citernes</b>      | 0          | 0             |              | 0          | 0             |               | 0                 | 0            |              |
| <b>Total</b>                | <b>47</b>  | <b>117500</b> | <b>31870</b> | <b>87</b>  | <b>228020</b> | <b>72778</b>  | <b>4</b>          | <b>8164</b>  | <b>4822</b>  |
| <b>Pousseurs</b>            | 3          |               | 1684         | 6          |               | 11188         | 0                 |              | 0            |
| <b>Remorqueurs</b>          | 3          |               | 0            | 6          |               | 1697          | 0                 |              | 0            |
| <b>Total</b>                | <b>6</b>   |               | <b>1684</b>  | <b>12</b>  |               | <b>12885</b>  | <b>0</b>          |              | <b>0</b>     |
| <b>Bateaux à cabines</b>    | 3          |               | 5092         | 9          |               |               | 1                 |              | 2710         |
| <b>Bateaux à passagers</b>  | 6          |               | 3092         | 1          |               |               | 1                 |              | 1942         |
| <b>Total</b>                | <b>9</b>   |               | <b>8184</b>  | <b>10</b>  |               | <b>0</b>      | <b>2</b>          |              | <b>4652</b>  |

Source : IVR

## PROTOCOLE 8

### **Adoption du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (« RPN ») et amendements consécutifs au Règlement de police pour la navigation du Rhin et au Règlement de visite des bateaux du Rhin**

#### **Résolution**

##### **I**

La Commission Centrale,

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

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

estimant utile de regrouper l'ensemble des dispositions relatives aux personnels de la navigation intérieure dans un seul et même règlement, conformément aux conclusions dégagées par la CCNR dans le cadre des travaux de réorganisation réglementaire<sup>5</sup>,

tenant compte de l'adoption de la directive 2006/87/CE et soucieuse d'assurer la plus grande concordance possible entre la réglementation rhénane et la réglementation communautaire,

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

- adopte le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN) figurant à l'annexe 1 ;
- adopte les amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) et au Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) figurant respectivement aux annexes 2 et 3 ;
- abroge avec effet au 1<sup>er</sup> juillet 2011 le Règlement des patentes pour la navigation sur le Rhin (Règlement des patentes du Rhin), adopté par la résolution 2007-I-10, dans sa dernière version modifiée ;
- abroge avec effet au 1<sup>er</sup> juillet 2011 le Règlement relatif au personnel de sécurité en navigation à passagers (RSP), adopté par la résolution 2004-II-22.

Le nouveau Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin et les amendements au RPNR et au RVBR annexés ci-après entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2011. Les prescriptions de caractère temporaire relatives aux prescriptions figurant aux annexes 2 et 3 qui seront encore en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2011 seront abrogées à cette date.

---

<sup>5</sup> Résolution 2008-I-3.



## II

La Commission Centrale,

dans l'intérêt d'une application rapide des instructions de service visées à l'article 1.03 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin,

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

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

### **Annexes**

**Annexe 1 : Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ("RPN")**  
(séparément)

**Annexe 2 : Amendements au RPNR**

1. *L'article 1.01 est modifié comme suit :*

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

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

2. *L'article 1.02, chiffre 1, est modifié comme suit :*

"1. Tout bâtiment ainsi que tout matériel flottant doit être placé sous l'autorité d'une personne ayant l'aptitude nécessaire à cet effet. Cette personne est appelée ci-après "conducteur". Le conducteur est réputé avoir l'aptitude requise lorsqu'il est titulaire

- d'une patente du Rhin pour le type et les dimensions du bâtiment qu'il conduit et pour le secteur qu'il parcourt,
- d'un autre certificat de conduite admis en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ou
- d'un certificat de conduite reconnu équivalent en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, pour le type et les dimensions du bâtiment qu'il conduit.

Pour les certificats reconnus équivalents, il doit en outre posséder sur certains secteurs l'attestation de connaissances de secteur exigée en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin."

3. *L'article 1.02, chiffre 7, est modifié comme suit :*

"7. Les facultés du conducteur ne doivent pas être entravées par une fatigue excessive, les effets de l'alcool, de médicaments, de drogues ni pour un autre motif.

Lorsque la concentration d'alcool dans le sang atteint 0,5‰ ou plus ou lorsque la quantité d'alcool absorbée correspond à une telle concentration d'alcool dans le sang ou à une concentration d'alcool équivalente dans l'air expiré, il lui est interdit d'assurer la conduite du bâtiment."

4. *L'article 1.03, chiffre 4, est modifié comme suit :*

"4. Les facultés des membres en service de l'équipage minimum prescrit par le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ainsi que des autres personnes à bord qui déterminent temporairement elles-mêmes la route et la vitesse du bâtiment ne doivent pas être entravées par une fatigue excessive, les effets de l'alcool, de médicaments, de drogues ni pour un autre motif.

Lorsque la concentration d'alcool dans le sang atteint 0,5 % ou plus ou lorsque la quantité d'alcool absorbée correspond à une telle concentration d'alcool dans le sang ou à une concentration d'alcool équivalente dans l'air expiré, il est interdit aux personnes visées à la première phrase du présent chiffre de déterminer elles-mêmes la route et la vitesse du bâtiment."

5. *L'article 1.08, chiffre 3 est modifié comme suit :*

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

6. *L'article 1.09, chiffre 5, est modifié comme suit :*

"5. A bord de tout bateau rapide faisant route, la barre doit être tenue par une personne titulaire d'une patente du Rhin ou d'un certificat de conduite admis ou reconnu équivalent en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour le secteur à parcourir, ainsi que d'un certificat d'aptitude à la conduite au radar délivré ou reconnu équivalent en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin.

Une seconde personne, également titulaire des deux certificats susmentionnés, doit se trouver dans la timonerie sauf pendant l'accostage et l'appareillage ainsi que dans les écluses et leurs avant-ports."

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

a) *la lettre b) est rédigée comme suit :*

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

b) *la lettre c) est rédigée comme suit :*

"c) le livre de bord dûment complété, y compris l'attestation visée à l'annexe A4 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ou une copie de la page du livre de bord comportant les indications relatives aux temps de navigation et de repos observés sur le bateau à bord duquel le membre d'équipage a effectué le dernier voyage,"

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

"h) un certificat d'aptitude à la conduite au radar délivré ou reconnu équivalent en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin ; ce document n'est pas requis à bord si la carte-patente porte la mention "radar" ou si un autre certificat de conduite admis en vertu dudit Règlement porte la mention correspondante ; lorsque la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin a reconnu comme équivalents le certificat de conduite et le certificat d'aptitude à la conduite au radar d'un Etat, le certificat d'aptitude à la conduite au radar n'est pas requis si le certificat de conduite porte la mention correspondante,"

d) *la lettre aa) est rédigée comme suit :*

"aa) les attestations prescrites en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour le personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers."

8. *L'article 4.06, lettre b) est modifié comme suit :*

"b) que se trouve à bord une personne titulaire d'un certificat d'aptitude à la conduite au radar délivré ou reconnu équivalent en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin; le radar peut toutefois être utilisé à des fins d'exercice, par bonne visibilité, même en l'absence d'une telle personne à bord."

9. *L'article 6.32, chiffre 1, est modifié comme suit :*

"1. Les bâtiments ne peuvent naviguer au radar que pour autant que se trouve en permanence dans la timonerie une personne titulaire d'une patente du Rhin ou d'un certificat de conduite admis ou reconnu équivalent en vertu du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin pour le secteur à parcourir, et d'un certificat d'aptitude à la conduite au radar délivré ou reconnu équivalent en vertu dudit Règlement, ainsi qu'une seconde personne sachant utiliser le radar.

Toutefois, pour les bâtiments dont le certificat de visite mentionne qu'ils sont agréés pour la conduite au radar par une seule personne, la seconde personne n'est pas tenue de se trouver en permanence dans la timonerie."

**Annexe 3 : Amendements au RVBR :**

1. *Le sommaire est modifié comme suit :*

- a) *L'indication relative à l'article 19.03 est supprimée.*
- b) *L'indication relative à l'article 20.02 est supprimée.*
- c) *L'indication relative à l'article 21.03 est supprimée.*
- d) *L'indication relative au Chapitre 23 est rédigée comme suit :*
  - Titre : "Équipement des bateaux en relation avec l'équipage"
  - Les articles 23.01 à 23.08 : (sans objet)
  - Les articles 23.10 à 23.15 : (sans objet)
- e) *L'indication relative à l'annexe E est rédigée comme suit : (sans objet).*
- f) *L'indication relative à l'annexe F est rédigée comme suit : (sans objet).*
- g) *L'indication relative à l'annexe K est rédigée comme suit : (sans objet).*

2. *L'article 2.01, chiffre 2 c) est modifié comme suit :*

"c) un expert nautique titulaire d'une patente de batelier autorisant la conduite du bâtiment à contrôler."

3. *L'article 2.04, chiffre 1, est rédigé comme suit :*

"1. Lorsque la Commission de visite constate, à la suite d'une visite du bâtiment, que celui-ci répond aux prescriptions du présent règlement concernant la construction, le gréement et l'équipement elle remet au requérant un certificat de visite conforme au modèle de l'annexe B. La Commission de visite est en outre chargée des tâches prévues aux articles 3.18 et 3.19 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin".

4. *L'article 19.03 est supprimé.*

5. *L'article 20.02 est supprimé.*

6. *L'article 21.03 est supprimé.*

7. *Le Chapitre 23 est modifié comme suit :*

a) *le titre est rédigé comme suit :*  
"Équipement des bateaux en relation avec l'équipage".

b) *l'article 23.01 est rédigé comme suit :*

**"Article 23.01**  
(Sans objet)"

c) *l'article 23.02 est rédigé comme suit :*

**"Article 23.02  
(Sans objet)"**

d) *l'article 23.03 est rédigé comme suit :*

**"Article 23.03  
(Sans objet)"**

e) *L'article 23.04 est rédigé comme suit :*

**"Article 23.04  
(Sans objet)"**

f) *L'article 23.05 est rédigé comme suit :*

**"Article 23.05  
(Sans objet)"**

g) *L'article 23.06 est rédigé comme suit :*

**"Article 23.06  
(Sans objet)"**

h) *L'article 23.07 est rédigé comme suit :*

**"Article 23.07  
(Sans objet)"**

i) *L'article 23.08 est rédigé comme suit :*

**"Article 23.08  
(Sans objet)"**

j) *L'article 23.09, chiffre 1, 1ère phrase, est rédigé comme suit :*

"1 Sans préjudice des autres dispositions du présent règlement, et en application de l'article 3.14 du Règlement relatif au Personnel de la navigation sur le Rhin, les automoteurs, pousseurs, convois poussés et bateaux à passagers, pour être exploités avec un équipage minimum conforme aux prescriptions du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, doivent satisfaire à l'un des standards suivants :".

k) *L'article 23.10 est rédigé comme suit :*

**"Article 23.10  
(Sans objet)"**

l) L'article 23.11 est rédigé comme suit :

**"Article 23.11**  
(Sans objet)"

m) L'article 23.12 est rédigé comme suit :

**"Article 23.12**  
(Sans objet)"

n) L'article 23.13 est rédigé comme suit :

**"Article 23.13**  
(Sans objet)"

o) L'article 23.14 est rédigé comme suit :

**"Article 23.14**  
(Sans objet)"

p) L'article 23.15 est rédigé comme suit :

**"Article 23.15**  
(Sans objet)"

8. L'annexe B, point 47, est modifiée comme suit :

|   |                     |                |       |
|---|---------------------|----------------|-------|
| 47. Equipement du bateau selon l'article 23.09.<br>Le bateau répond *) / ne répond pas *) à l'article 23.09, chiffre 1.1*) / à l'article 23.09, chiffre 1.2*).<br>Conformément à l'article 3.18 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin, l'équipage minimum doit être augmenté comme suit*) / ne doit pas être augmenté*): |                     |                |       |
|   | Mode d'exploitation |                |       |
|   | A <sub>1</sub>      | A <sub>2</sub> | B     |
| Matelot .....   | .....               | .....          | ..... |
| Remplacement du matelot par un matelot garde-moteur.....  | .....               | .....          | ..... |
| Observations et conditions particulières :  |                     |                |       |
| .....   |                     |                |       |
| .....   |                     |                |       |
| .....   |                     |                |       |

9. L'annexe B, point 48, est modifiée comme suit :

48. Equipage minimum selon l'article 3.19 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin

|                            | Mode d'exploitation |                |       |
|----------------------------|---------------------|----------------|-------|
|                            | A <sub>1</sub>      | A <sub>2</sub> | B     |
| Conducteur .....           | .....               | .....          | ..... |
| Timonier .....             | .....               | .....          | ..... |
| Maître-matelot .....       | .....               | .....          | ..... |
| Matelot .....              | .....               | .....          | ..... |
| Matelot léger.....         | .....               | .....          | ..... |
| Matelot garde-moteur ..... | .....               | .....          | ..... |
| Mécanicien .....           | .....               | .....          | ..... |
| .....                      | .....               | .....          | ..... |

Observations et conditions particulières :

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

\*) Modification(s) sous numéro(s) : .....

Nouveau libellé : .....  
.....  
.....

\*) La présente page a été remplacée.

Lieu, date .....

Sceau

Commission de Visite

.....

.....

(Signature)

\*) Biffer les mentions inutiles



10. L'annexe D, (modèle 1 : Bateau ordinaire), point 6, est modifiée comme suit :

|   |                     |                |       |
|---|---------------------|----------------|-------|
| 6. Equipage : .....   |                     |                |       |
| 6.1 Le bâtiment est admis au mode d'exploitation A1 <sup>°</sup> , A2 <sup>°</sup> , B <sup>°</sup> .   |                     |                |       |
| 6.2 Equipement du bateau selon l'article 23.09<br>Le bateau répond <sup>*)</sup> / ne répond pas <sup>*)</sup> à l'article 23.09, chiffre 1.1 <sup>*)</sup> / à l'article 23.09, chiffre 1.2 <sup>*)</sup> .<br>Conformément à l'article 3.18 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin , l'équipage minimum doit être augmenté comme suit <sup>*)</sup> / ne doit pas être augmenté <sup>*)</sup> : |                     |                |       |
|   | Mode d'exploitation |                |       |
|   | A <sub>1</sub>      | A <sub>2</sub> | B     |
| Matelot .....   | .....               | .....          | ..... |
| Remplacement du matelot par un matelot garde-moteur....   | .....               | .....          | ..... |
| Observations et conditions spéciales<br>.....<br>.....  |                     |                |       |
| 6.3 Equipage minimum selon l'article 3.19 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin : .....  |                     |                |       |
| .....   |                     |                |       |

11. L'annexe D, (modèle 2 : Bateau-citerne), point 6, est modifiée comme suit :

|   |                     |                |       |
|---|---------------------|----------------|-------|
| 6. Equipage : .....   |                     |                |       |
| 6.1 Le bâtiment est admis au mode d'exploitation A1 <sup>°</sup> , A2 <sup>°</sup> , B <sup>°</sup> .   |                     |                |       |
| 6.2 Equipement du bateau selon l'article 23.09<br>Le bateau répond <sup>*)</sup> / ne répond pas <sup>*)</sup> à l'article 23.09, chiffre 1.1 <sup>*)</sup> / à l'article 23.09, chiffre 1.2 <sup>*)</sup> .<br>Conformément à l'article 3.18 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin , l'équipage minimum doit être augmenté comme suit <sup>*)</sup> / ne doit pas être augmenté <sup>*)</sup> : |                     |                |       |
|   | Mode d'exploitation |                |       |
|   | A <sub>1</sub>      | A <sub>2</sub> | B     |
| Matelot .....   | .....               | .....          | ..... |
| Remplacement du matelot par un matelot garde-moteur ...   | .....               | .....          | ..... |
| Observations et conditions spéciales :<br>.....<br>.....  |                     |                |       |
| 6.3 Equipage minimum selon l'article 3.19 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin : .....  |                     |                |       |
| .....   |                     |                |       |

12. *L'annexe E est modifiée comme suit :*

**"Annexe E  
(Sans objet)"**

13. *L'annexe F est modifiée comme suit :*

**"Annexe F  
(Sans objet)"**

14. *Le titre de l'annexe H est rédigé comme suit :*

**"Exigences à remplir par les tachygraphes et prescriptions relatives à l'installation  
des tachygraphes à bord  
*Reprise de l'Annexe A3 du Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin*".**

15. *L'annexe K est modifiée comme suit :*

**"Annexe K  
(Sans objet)"**

## PROTOCOLE 9

### **Suivi et repérage en navigation intérieure Obligation d'installation et de mise en service d'appareils AIS Intérieur en navigation rhénane**

1. La Commission Centrale, consciente du fait que le suivi et le repérage des bateaux en navigation intérieure nécessitent des systèmes automatiques d'échange de données nautiques entre les bateaux ainsi qu'entre les bateaux et les installations à terre, a adopté au printemps 2006 le standard Suivi et repérage en navigation intérieure et au printemps 2007 des Exigences uniformes relatives à l'utilisation et à la performance, aux méthodes d'essais et aux résultats exigés (Standard d'essai) pour les appareils AIS Intérieur.
2. Constatant que l'installation d'appareils pour le système automatique d'identification en navigation intérieure (AIS Intérieur) à bord de bateaux de la navigation intérieure est en cours et que des prescriptions relatives au montage et à l'utilisation de ces appareils sont nécessaires afin d'assurer la sécurité de fonctionnement de ces systèmes, la Commission Centrale a adopté en automne 2007 les modifications et compléments nécessaires au Règlement de police pour la navigation du Rhin et au Règlement de visite des bateaux du Rhin concernant l'agrément de type, le montage et l'utilisation d'appareils AIS Intérieur.
3. En 2009, les administrations compétentes pour le trafic en Allemagne et aux Pays-Bas ont établi à l'attention de la navigation intérieure des programmes de promotion apportant un soutien financier pour l'acquisition et le montage d'appareils AIS Intérieur. Afin d'encourager au recours à ces programmes de soutien par la profession de la navigation et de lui assurer une sécurité de planification pour l'équipement des bâtiments de la navigation rhénane avec des appareils AIS Intérieur, il est souhaitable que la Commission Centrale fasse part sans tarder de ses intentions à moyen et long terme.
4. Les programmes de soutien lancés en Allemagne, aux Pays-Bas et dans d'autres États auront certainement pour conséquence que dans les prochaines d'années une grande partie de la flotte rhénane sera équipée d'appareils AIS Intérieur. Les systèmes automatisés pour le suivi et le repérage de bateaux peuvent améliorer la sécurité et le bon ordre du trafic fluvial ainsi que la protection de l'environnement. Il conviendrait par conséquent que la Commission Centrale entame des réflexions sur l'obligation d'installer et d'utiliser les appareils AIS Intérieur. L'utilité potentielle du système ne pourra être pleinement exploitée que si tous les acteurs du trafic sont équipés d'appareils AIS Intérieur.

### **Résolution**

La Commission Centrale,

se référant à ses résolutions 2006-I-21 et 2007-I-15 relatives à la standardisation du suivi et du repérage de bateaux en navigation intérieure et 2007-II-24 relative à l'agrément de type, au montage et à l'utilisation d'appareils AIS Intérieur à bord de bateaux de la navigation intérieure,

convaincue que la sécurité et le bon ordre du trafic fluvial ainsi que la protection de l'environnement se trouvent encore améliorés par les systèmes automatisés de suivi et de repérage de bateaux mais que l'utilité potentielle des systèmes ne pourra être pleinement exploitée que lorsque tous les acteurs du trafic seront équipés d'appareils AIS Intérieur,

constatant qu'en Allemagne, aux Pays-Bas et dans d'autres États ont été établis des programmes de soutien pour l'acquisition et le montage d'appareils AIS Intérieur et qu'en raison de ces programmes de soutien une très grande partie de la flotte rhénane sera équipée d'appareils AIS Intérieur d'ici les prochaines années,

souhaitant encourager de manière significative le recours aux programmes de soutien par la profession de la navigation et lui assurer une sécurité de planification pour l'équipement des bâtiments de la navigation rhénane par des appareils AIS Intérieur,

exprime l'intention d'introduire au plus tôt à partir de 2013 une obligation d'installer et d'utiliser des appareils AIS Intérieur,

charge son Comité du Règlement de police,

- de faire faire mener à terme comme prévu par le Groupe de travail RIS et le Groupe de travail du règlement de police en coopération avec le Groupe européen d'experts "Tracking and Tracing on Inland Waterways" et, s'il y a lieu, avec la participation du Groupe de travail du règlement de visite, les travaux déjà inscrits au programme de travail et de faire élaborer par eux les modifications et compléments devenant nécessaires dans le Règlement de police pour la navigation du Rhin et le Règlement de visite des bateaux du Rhin,
- de faire examiner par le Groupe de travail RIS et le Groupe de travail du règlement de police la possibilité d'introduire une obligation de posséder l'équipement ECDIS Intérieur si une visualisation d'informations AIS Intérieur au moyen de l'ECDIS Intérieur est jugée nécessaire pour assurer une navigation sûre,
- de faire élaborer par le Groupe de travail RIS un catalogue des fonctions de l'AIS intérieur pour la navigation intérieure et un catalogue des services qui devront être proposés à l'avenir par les administrations des voies navigables par le biais de l'AIS intérieur afin que la sécurité et le bon ordre du trafic fluvial ainsi que la protection de l'environnement s'en trouvent encore améliorés,
- de lui présenter au printemps 2011 un rapport relatif à l'état des travaux et au taux d'équipement en appareils AIS Intérieur de la flotte rhénane qui permettra à la Commission Centrale de prendre une décision de principe concernant l'obligation d'installer et d'utiliser des appareils AIS Intérieur,
- de lui présenter d'ici l'automne 2011 le projet pour une modification définitive du Règlement de police pour la navigation du Rhin et du Règlement de visite des bateaux du Rhin en liaison avec l'obligation d'installer et d'utiliser des appareils AIS Intérieur ainsi qu'une proposition pour la date d'entrée en vigueur de ladite modification.

## **PROTOCOLE 10**

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

#### **Résolution**

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

- a) Articles 22bis.01 à 22bis.04 et 22bis.06 - Dispositions particulières pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m (adoptée par la résolution 2007-I-16),
- b) Article 22bis.05 - Exigences supplémentaires (adoptée par la résolution 2007-II-27).

Ces prescriptions seront en vigueur du 1<sup>er</sup> octobre 2010 au 30 septembre 2013.

## **PROTOCOLE 11**

### **Transport de matières dangereuses par voie de navigation intérieure**

Pas de résolution.

## **PROTOCOLE 12**

### **Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin (2003-I-28, 2009-I-23)**

#### **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/Neuburgweiler 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 Coblenz,
- 1995-I-26, prévoyant une information sur les mesures prises sur le Waal,

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

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

constate que les mesures

- répondent à un intérêt général majeur,
- visent à améliorer le bon ordre et la sécurité ainsi que le développement durable de la navigation intérieure,
- n'affecteront pas notablement la navigation au cours de leur mise en œuvre.

#### **Annexes**

**Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin allemand  
en 2010**

| N° d'ordre                                  | Nature des travaux                             | p.k.  | Etat des travaux                    | Incidence sur la navigation durant les travaux |
|---|--|---|-------------------------------------|--|
| 1   | Alimentation en débit solide Iffezheim         | 336,0-338,0   | Réalisation en cours                | Aucune   |
| 2   | Stabilisation du lit à val d'Iffezheim         | 336,0-352,0   | Réalisation en cours                | Aucune   |
| 3   | Post-régulation entre Karlsruhe et Germersheim | 362,6-384,6   | Début : 1999<br>Fin : 2011          | Aucune   |
| 4   | Gestion du débit solide sur le Rhin moyen      |   |                                     |  |
|   | a) Retenue de débit solide Weisenau            | 493,3-494,5   | Réalisation en cours                | Aucune   |
| b) Alimentation en débit solide Wallersheim | 593,0-596,4                                    | Réalisation en cours  |                                     |  |
| 5   | Stabilisation du lit "Königswardt / Marwick"   | 820,5- 824,0  | Début : 16.2.2009<br>Fin : mi-2010  | Aucune   |
| 6   | Bassin de crues à Rees                         | 833,5- 838,5  | Début : 7.9.2009<br>Fin : Août 2014 | Aucune   |
| 7   | Alimentation en débit solide "Rhin inférieur"  | 810,0- 811,5<br>813,5- 814,5<br>824,0- 826,0<br>835,0- 838,0<br>847,0- 850,0            | Début : 3.3.2008<br>Fin : fin 2013  | Aucune   |
| 8 bis                                       | Dragages dans le secteur du WSA Duisburg-Rhein | 760,1-761,5<br>770,9- 771,2<br>773,2-773,8<br>777,9-780,0<br>833,7-834,0<br>834,6-835,4 | En cours / prévu en 2010            | Aucune   |

| N° d'ordre | Nature des travaux   | p.k.   | Etat des travaux                          | Incidence sur la navigation durant les travaux |
|------------|--|--|---|--|
| 9          | Alimentation en débit solide<br>"Mittlerer Niederrhein"                            | 734,0- 741,0<br>743,0-747,0<br>753,0-759,7<br>759,7-763,5  | Début : début 2010<br>Fin : fin 2011      | Aucune   |
| 9bis       | Dragages dans le secteur du WSA<br>Cologne   | 640,3- 668,8<br>681,8-682,0<br>682,2-683,6<br>687,1-687,7<br>705,1-737,3<br>743,0-743,2<br>745,6-748,3 | En cours / prévu en 2010                  | Aucune   |
| 10         | Stabilisation du lit Spyk  | 856,1-858,0  | Début : sept. 2010<br>Fin : mi-nov. 2011  | Aucune   |
| 11         | Améliorations des possibilités de<br>stationnement dans le port fiscal<br>Emmerich | 851,8 rive droite  | Début : 15.02.2010<br>Fin : fin juin 2010 | Aucune   |

**Mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur le Rhin néerlandais  
durant l'année 2009 - 2010**

| n°   | Nature des travaux  | p.k.                   | Etat des travaux   | Incidence sur la navigation durant les travaux  |
|--|---|------------------------|--|---|
| <b>Mesures prises sur le Waal</b>          |   |                        |  |   |
| 1  | Garantie d'une profondeur de chenal de 2,80 m à l'EE                              | 857 – 924              | Mesures à long terme, projet continu   | Gêne à cause des travaux de dragage   |
| 2  | Nouvelle construction d'un port de stationnement nocturne à Lobith                | 860                    | Retards durant la phase de planification en raison de procédures juridiques  | Pas d'effet sur le chenal navigable   |
| 3  | Colmatage des creux à Spijck  | 857                    | Stabilisation du lit   | Quelques gênes durant les travaux, à terme meilleur tirant d'eau                        |
| 4  | Projet abaissement des épis   |                        | En 2009, sur le Waal 70 épis ont été abaissés d'environ 1 m sur un secteur d'environ 30 km Ce projet sera étendu à au moins 30 autres épis en 2010. Il est possible qu'après une évaluation, 650 épis supplémentaires soient abaissés. | Quelques gênes durant les travaux   |
| 5  | Nouvelle construction ponts routiers Nimègue et Ewijk                             | 885,785<br>893,700     | Travaux préparatoires pour les nouvelles constructions des ponts Nimègue et Ewijk<br>Réalisation des deux ponts prévue en 2011   | Interruption de 10 heures maximum, encadrement intensif et avis à la batellerie à temps |
| 6  | Projets pour l'aménagement de 4 bras latéraux (Espace pour le Fleuve)             | Divers sites           | Tous en préparation  | Quelques gênes durant l'aménagement des sites d'alimentation et d'évacuation            |
| <b>Mesures sur le Neder-Rijn et le Lek</b> |   |                        |  |   |
| 7  | Rénovation générale des écluses et barrages de Driel, d'Amerongen et de Hagestein | 891,5; 922,3;<br>946,9 | De nouveau en préparation, après démarrage problématique   | Faible incidence  |



## **PROTOCOLE 13**

### **Rénovation et élargissement du pont de Schierstein, (p.k. 504,400)**

#### **Résolution**

La Commission Centrale,

ayant pris connaissance du rapport de son Comité Technique Permanent,

approuve, après examen de tous les aspects et conformément aux conventions en vigueur, la rénovation et l'élargissement du pont de Schierstein.

Le rapport du Comité Technique Permanent est annexé à la présente résolution.

#### **Annexe**

### **Autoroute fédérale A 643 : aménagement à 6 voies entre les embranchements autoroutiers Mayence (A 60) et Wiesbaden-Schierstein (A66)**

#### **Pont autoroutier franchissant le Rhin entre Mayence et Wiesbaden**

**1. Nature du pont**

Pont autoroutier franchissant le Rhin

**2. Lieu**

Entre Mayence-Mombach et Wiesbaden-Schierstein

**3. P.k.**

504,400

**4. Nature des travaux**

Remplacement de la superstructure existante du pont et construction d'un nouveau pont à environ 15 m en aval du pont existant.

**5. Largeur du fleuve**

200 m (entre les piles de pont existantes)

**6. Largeur du chenal**

120 m

## **A. Description générale**

### **7. Nombre des piles sur le fleuve :**

Le pont autoroutier de Schierstein franchit le bras du fleuve dit Mombacher Stromarm, l'île de Rettbergsaue et le bras du fleuve dit Biebricher Stromarm. Dans le Biebricher Stromarm, où se trouve le chenal navigable, sont implantées deux piles du pont autoroutier actuel. Le Mombacher Arm est franchi sans piles.

Les piles actuelles situées dans le Biebricher Stromarm sont maintenues. La rénovation concerne uniquement la superstructure appuyée sur les piles. Pour le nouveau pont situé en aval du pont actuel, les documents de planification prévoient deux nouvelles piles dans le Biebricher Stromarm. Celles-ci sont situées dans le prolongement des piles actuelles et leur largeur est identique.

Dans le Mombacher Stromarm, les documents de planification prévoient deux nouvelles piles de pont, situées à une distance d'environ 20 m de la rive gauche (sud). Il est prévu d'implanter les piles dans le chenal navigable à la fois pour minimiser l'impact sur les zones de réserve naturelle, réserve FFH et zone de conservation des oiseaux sur la Rettbergsaue, ainsi que de manière générale pour des raisons liées à la configuration architecturale.

### **8. Nombre des piles dans le chenal navigable :**

Dans Biebricher Stromarm, le chenal navigable est délimité par les deux piles de pont existantes. Les deux nouvelles piles ne restreignent pas le chenal navigable dans le Biebricher Stromarm en raison de leur implantation dans le prolongement des piles existantes. La largeur actuelle du chenal navigable sera préservée aussi à l'avenir.

Actuellement, le Mombacher Stromarm est navigable sur l'intégralité de sa largeur. L'Office de l'eau et de la navigation (WSA) n'y entretient aucun chenal navigable et n'y sécurise pas le trafic. Au p.k. 503,6, ce bras tient lieu d'accès au port industriel de Mayence. La zone située en amont de l'accès au bassin portuaire n'est pas utilisée pour le trafic de passage. L'entretien et la sécurisation du trafic pour l'accès au port incombent aux services municipaux de Mayence.

### **9. Largeur de la superstructure**

La largeur de la superstructure d'un pont est de 21,50 m.

Entre les deux ponts subsiste un espace vide de 10 m surplombant le chenal navigable.

### **10. Distance de l'ouvrage le plus proche**

Vers l'amont : p.k. 501,0 – Pont ferroviaire Mayence-Nord  
Vers l'aval : p.k. 588,5 – Pont sud de Coblenz

## **B. Gabarit de l'espace libre pour la navigation**

### **11. Point le plus élevé du profil en clé**

NN + 95,90 m = PHEN + 11,80 m

### **12. PHEN**

NN + 84,10 m

### **13. Tirant d'air minimum de la passe**

NN + 91,67= PHEN + 7,57 (directement aux piles)

Dans le cadre de la prise de position concernant les documents de planification sont fixées les exigences suivantes :

- L'arête inférieure des nouveaux ouvrages d'art ne doit pas être située plus bas que celle du pont existant.
- Les plans de profil longitudinal doivent être présentés pour approbation avant le début de la construction.

### **14. Largeur de la passe avec une hauteur de PHEN + 9,10 m**

165 m

## **C. Prise en compte de la navigation au radar**

### **15. Appréciation par des experts**

Une expertise radar sera réalisée par le Service spécialisé des techniques de transport (FVT) de l'administration de l'eau et de la navigation.

Les indications de la CCNR visant à minimiser les échos radar gênants lors de la construction du nouveau pont ont été prises en compte.

### **16. Mesures destinées à éviter les faux échos**

Les résultats de l'expertise seront pris en compte pour la suite des planifications.

Comme dans le passé, les piles des ponts seront équipées de réflecteurs radar et seront pourvues d'un éclairage.

### **17. Configuration du pont**

Construction en caissons creux

### **18. Matériel de construction prévu**

Acier, composite (partie terrestre du pont)

## **D. Signalisation pour la navigation**

### **19. Signalisation destinée à la navigation montante et avalante conformément à l'annexe 7 du RPNR**

La mise en place de panneaux n'est pas prévue. Le pont actuel n'est pas non plus équipé de panneaux pour la régulation du trafic.

La prise de position de l'Office de l'eau et de la navigation (WSA) concernant les documents de planification prévoit une obligation faite au responsable du projet de fixer le cas échéant sur les ouvrages d'art des panneaux de signalisation pour la navigation suivant les instructions qui seront données par le WSA.

## **E. Informations relatives au déroulement des travaux**

### **20. Type de montage**

Les segments du pont seront mis en place par flottaison dans le secteur de la voie navigable. Des indications précises relatives au déroulement des travaux ne sont pas encore disponibles.

### **21. Restriction du gabarit de l'espace libre et durée de la restriction durant la phase de construction**

Aucune indication ne peut encore être fournie sur ce point en l'absence d'une description précise du déroulement des travaux.

Les exigences fixées dans le cadre de la procédure d'autorisation garantissent qu'en cas de restriction du tirant d'air au moins des zones partielles accessibles à la navigation conserveront un tirant d'air minimum de PHEN + 9,10 m.

### **22. Durée prévue des interruptions de la navigation**

Aucune indication ne peut encore être fournie sur ce point en l'absence d'une description précise du déroulement des travaux.

Une exigence de la procédure d'autorisation stipule toutefois que la nouvelle construction doit être planifiée de telle sorte que la durée des interruptions de la navigation ne soit pas supérieure à 10 heures. La planification du déroulement des travaux doit faire l'objet d'une concertation avec l'Office de l'eau et de la navigation. Une interruption de la navigation d'environ 1 jour est jugée suffisante pour l'enlèvement des anciens éléments du pont. La CCNR sera consultée en cas d'interruptions d'une durée supérieure.



## PROTOCOLE 14

### Extension de la centrale hydroélectrique de la chute de Gamsheim (P.k. 309,100)

#### Résolution

La Commission Centrale,

ayant pris connaissance du rapport de son Comité technique permanent,

se référant à sa résolution 1969-II-34 autorisant la construction de la chute et la prise d'eau de la centrale hydro-électrique,

approuve conformément aux accords en vigueur l'extension de la centrale hydroélectrique de la chute de Gamsheim par l'ajout d'un cinquième groupe.

Le rapport du Comité technique permanent est annexé au protocole.

#### Annexe

#### Rapport du Comité Technique Permanent relatif à l'extension de la centrale hydroélectrique de la chute de Gamsheim (p.k. 309,100)

##### 1. Description générale

Le 5<sup>ème</sup> groupe prévu est situé à proximité immédiate de la centrale hydroélectrique existante, côté est. Le débit nominal du nouveau groupe 5 est de 320 m<sup>3</sup>/s. Le débit total de l'installation hydroélectrique est ainsi porté à 1420 m<sup>3</sup>/s.

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

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

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

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

La mise en fonctionnement du 5<sup>ème</sup> groupe interviendra dans des conditions analogues à celles fixées pour les groupes 1 à 4, c'est-à-dire en fonction de l'hydraulicité du Rhin, de sorte que toutes les variations seront très lentes.

##### 3. Conclusions

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

## PROTOCOLE 15

### Evolution du plan d'eau dans le secteur de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur à val Mouillage sur le busc aval des écluses d'Iffezheim Plan d'eau à l'échelle d'Iffezheim pour l'année 2009

#### Résolution

La Commission Centrale,

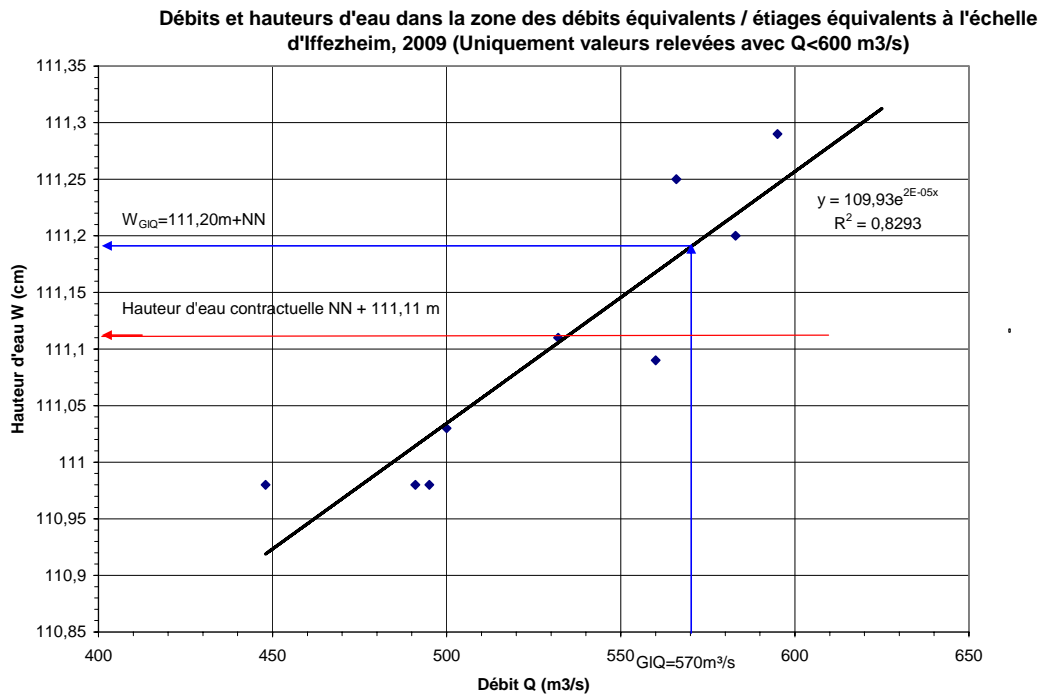
rappelant ses résolutions

- 1974-I-35 fixant un niveau d'eau minimum de 2,80 m à l'EE sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim,
- 1982-I-35 relative à l'aménagement du Rhin entre Beinheim/Iffezheim et Lauterbourg/Neuburgweier à une profondeur du chenal de 2,10 m sous l'EE,
- 1984-I-29 par laquelle elle a pris connaissance de la Convention modifiant et complétant la Convention additionnelle du 16 juillet 1975 à la Convention du 4 juillet 1969 entre la République Française et la République fédérale d'Allemagne au sujet de l'aménagement du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier, et par là même des critères employés pour l'appréciation de la situation du plan d'eau en aval de la chute d'Iffezheim ainsi que sur le secteur mentionné,

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

- Le mouillage sur le busc aval de l'écluse d'Iffezheim était au moins de 2,80 m à l'EE. Le critère fixé par la résolution 1974-I-35 a été respecté.
- Une profondeur de chenal de 2,10 m à l'EE a été mise à disposition à val de l'écluse d'Iffezheim. Le critère fixé par la résolution 1984-I-29 a été respecté.
- En 2009, la courbe de débits (annexe) avec les relevés proches du débit équivalent (GLQ) a pu être établie en conséquence. Le respect de la hauteur d'eau fixée par la Convention de NN + 111,11 m pour un débit de 570 m<sup>3</sup>/s a été prouvé.

#### Annexe





## PROTOCOLE 16

### **Relevés d'actes de mise en vigueur par les Etats membres, de décisions des comités et groupes de travail et relevés d'actes de non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire**

#### **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 et
- de la non-prolongation de prescriptions de caractère temporaire

#### **Annexes**

(séparément)

## PROTOCOLE 17

### **Budget pour 2011 de la Commission Centrale**

#### **Résolution**

La Commission Centrale adopte le budget 2011 qui est fixé à **2 509 100.- €**

La cotisation de chaque Etat, compte tenu du versement de **20 000.- €** du Centre Administratif pour les bateliers rhénans et de la part prélevée sur le fonds de réserve sous la forme d'un ajustement budgétaire de **30 000.- €** s'élève à **501 820.-€**

Les cotisations seront versées au compte de la Commission Centrale auprès du CIC Est à Strasbourg.

## PROTOCOLE 18

### **Budget pour 2011 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 2011 est fixé à **42 840.- €**. La cotisation de chaque Etat concerné s'élève à **7 140.- €**. Le budget sera communiqué à cet organisme.

## **PROTOCOLE 19**

### **Composition du Secrétariat**

#### **Résolution**

La Commission Centrale convient de prolonger pour une période de deux ans, à dater du 1<sup>er</sup> septembre 2010, l'engagement de Monsieur Jean-Marie WOEHLING comme Secrétaire Général de la Commission Centrale.

## **PROTOCOLE 20**

### **Approbation du compte rendu de l'activité en 2009 de la Commission Centrale**

#### **Résolution**

La Commission Centrale approuve le compte rendu du Secrétariat sur l'activité de la Commission Centrale en 2009.

### **Annexe**

## Compte rendu de l'activité de la Commission Centrale en 2009

### I. COMPOSITION DE LA COMMISSION CENTRALE ET DE SON SECRETARIAT EN 2009

M. l'Ambassadeur LINGEMANN, Directeur général adjoint à la Direction générale des Affaires économiques et du développement durable au Ministère des Affaires étrangères de la République fédérale d'Allemagne, Chef de la délégation allemande, assume les fonctions de Président de la CCNR depuis le 11 juillet 2008 en remplacement de M. WITTER, qui a été appelé à d'autres fonctions.

M. VAN KEER, Conseiller-général à la Direction Générale des Affaires Bilatérales, Direction : Pays voisins – Coopération transfrontalière - BENELUX au Service Public Fédéral des Affaires Etrangères, Chef de la délégation belge, assume les fonctions de Vice-Président de la CCNR depuis le 1er janvier 2008.

M. STÜCKELBERGER, a été nommé commissaire de Suisse auprès de la CCNR, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009, en remplacement de M. MARTI, qui a été appelé à d'autres fonctions.

M. POST du Ministère des Affaires Etrangères des Pays Bas, a été nommé commissaire des Pays-Bas auprès de la CCNR à compter du 1<sup>er</sup> avril 2009.

M. HUYSER, Directeur des Affaires maritimes au Ministère des Travaux publics et de la Gestion des Eaux des Pays-Bas a été nommé commissaire des Pays-Bas auprès de la CCNR et chef de la délégation néerlandaise, à compter du 1<sup>er</sup> mars 2009, en remplacement de M. van HOORN, qui a été appelé à d'autres fonctions.

M. ROSENBERG, du Ministère des Affaires Etrangères de la République fédérale Allemagne a été nommé commissaire-suppléant d'Allemagne auprès de la CCNR, à compter du 5 octobre 2009, en remplacement de M. ERNST, qui a été appelé à d'autres fonctions.

En conséquence, la composition de la Commission Centrale était la suivante, à la fin de l'année 2009 :

#### ALLEMAGNE :

|                           |           |  |
|---------------------------|-----------|--|
| Commissaires :            | MM.       | LINGEMANN, <b>Président</b><br>HÖNEMANN,<br>KAUNE,<br>WEMPE, |
| Commissaires-suppléants : | Mme<br>M. | ACKERMANN,<br>ROSENBERG ;                                    |

#### BELGIQUE :

|                           |            |  |
|---------------------------|------------|--|
| Commissaires :            | MM.        | VAN KEER, <b>Vice-Président</b><br>ARDUI,<br>CROO, |
| Commissaires-suppléants : | Mme<br>MM. | VANLUCHENE,<br>SUTTELS,<br>VERSCHUEREN ;           |

FRANCE :

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

PAYS-BAS :

Commissaires : MM. HUYSER,  
ten BROEKE,  
MULLER,  
POST,  
Commissaires-suppléants : M. MENSINK ;

SUISSE :

Commissaires : MM. SEGER,  
FEIERABEND,  
HADORN,  
STÜCKELBERGER,  
Commissaires-suppléants : MM. BÜHLER,  
REUTLINGER ;

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

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

**II. ACTIVITE DE LA COMMISSION CENTRALE**

1. Sessions plénières, réunions des comités, groupes de travail et tables-rondes au sein de la CCNR

- a) La Commission Centrale a tenu deux sessions plénières ordinaires, sous la présidence de M. LINGEMANN les 4 juin et 3 décembre à Strasbourg.
- b) Les Comités, les groupes ad hoc et les groupes de travail de la CCNR se sont réunis comme suit :

le Comité du Budget, sous la présidence de M. LINGEMANN, le 3 juin à Strasbourg ;

le Sous-Comité Administratif, sous la présidence de M. BELLENGER, le 16 février, le 10 mars et le 3 décembre à Strasbourg ;

le Comité Préparatoire, sous la présidence de M. LINGEMANN, le 1<sup>er</sup> avril, le 3 juin, le 14 octobre et le 2 décembre à Strasbourg ;

le Comité Economique, sous la présidence de M. VERSCHUEREN, le 31 mars, le 2 juin, le 14 octobre, le 4 novembre : réunion thématique : "Navigation Citerne" et le 2 décembre à Strasbourg ; Sur proposition de la délégation française, une réunion consultative "navigation sur le Rhin supérieur", à caractère ad hoc et informelle, sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL ADJOINT, a été organisée le 19 janvier à Strasbourg. Les parties directement concernées du côté de l'administration française et des délégations de la CCNR ainsi que des représentants de la profession y ont été associés.

le Comité du Droit fluvial, sous la présidence de M. MENSINK, le 2 avril, sous la présidence de M. BELLENGER le 15 octobre et sous la présidence de M. MENSINK, réunion spéciale sur l'attestation de personnel navigant le 24 novembre à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Police, sous la présidence de M. CROO, le 22 avril et le 28 octobre à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Visite, sous la présidence de M. ten BROEKE, le 23 avril et le 27 octobre à Strasbourg ;

le Comité des matières dangereuses, sous la présidence de M. VERDEAUX, le 21 avril et sous la présidence de M. REIN le 26 octobre à Strasbourg ;

le Comité de l'élimination des déchets et des questions liées à l'environnement en navigation rhénane, sous la présidence de M. REUTLINGER, le 31 mars et le 12 octobre à Strasbourg ;

le Comité exécutif dans le cadre des travaux préparatoires pour l'entrée en vigueur de la Convention déchets, (EXCOM), sous la présidence de M. ten BROEKE, le 4 février, le 18 mars, le 8 avril, le 20 mai et le 29 juin à Bruxelles, ainsi que le 22 septembre à Strasbourg ;

la Commission d'examen dans le cadre des travaux préparatoires pour l'entrée en vigueur de la Convention déchets, (CODEX), sous la présidence de Mme ZEGEL, le 4 mars à Strasbourg, le 12 mars, le 16 avril ainsi que les 18-19 mai, à Bruxelles ;

le Comité informel des institutions nationales (CINNA), sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL adjoint, le 8 avril à Bruxelles, ainsi que le 8 juillet et le 23 septembre à Strasbourg ;

le Comité technique permanent, sous la présidence de M. ten BROEKE, le 22 avril et le 28 octobre à Strasbourg ;

le Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de M. MATHIEU, le 13 janvier, le 1<sup>er</sup> avril, le 2 juin, le 9 juillet : réunion extraordinaire "reconnaissance des livrets de service", le 15 octobre et le 1<sup>er</sup> décembre à Strasbourg ;

le Comité du Règlement de Police, le Comité du Règlement de Visite, le Comité technique permanent : réunion commune le 2 juin et le 1<sup>er</sup> décembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail "observation du marché de la navigation intérieure européenne", sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL ADJOINT, le 26 février avec workshop à Bruxelles

Le Groupe des experts de la profession pour l'observation du marché, sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL ADJOINT, le 9 janvier à Rotterdam ; le 13 février à Bruxelles et le 11 septembre à Rotterdam;

le Groupe de travail du Règlement de police, sous la présidence de M. KOEDAM, le 3 février ainsi que du 11 au 13 février : réunion spéciale concernant une révision du CEVNI du Groupe de travail du Règlement de police de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) et du Comité de la police de la navigation et du balisage du chenal de la Commission de la Moselle, sous la présidence de M. BAUMANN, les 18 et 19 février, concernant le point 2 de l'ordre du jour : Connaissances linguistiques exigibles pour le conducteur et les membres d'équipage, sous la présidence de M. GRIES, le 27 avril : réunion spéciale concernant une révision du CEVNI du Groupe de travail du Règlement de police de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) et du Comité de la police de la navigation et du balisage du chenal de la Commission de la Moselle, sous la présidence de M. BÜHLER, du 25 au 27 août, le 28 août : réunion commune avec le groupe de travail RIS à Strasbourg ;

le Groupe de travail du Règlement de visite, sous la présidence de M. CROO du 10 au 12 mars, du 9 au 11 juin à Londres, sous la présidence de M. GRIES, le 8 octobre : réunion commune avec le Groupe de travail des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de M. CROO du 15 au 17 décembre 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. STELMASZCZYK du 6 au 8 avril à Bruxelles, sous la présidence de M. KLICHE du 8 au 10 septembre à Strasbourg et sous la présidence de M. STELMASZCZYK les 3 et 4 novembre à Bruxelles ;

le Groupe de travail RIS, sous la présidence de M. BÜHLER, les 21 et 22 janvier, du 11 au 13 mai à Bonn, le 28 août : réunion commune avec le groupe de travail du Règlement de Police, les 2 et 3 septembre ainsi que les 10 et 11 décembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, sous la présidence de M. REUTLINGER, les 10 et 11 mars à Bonn, du 18 au 20 mai à Duisbourg, sous la présidence de M. GRIES, le 8 juillet à Strasbourg, sous la présidence de M. GRIES, les 8 et 9 octobre avec le 8 octobre : réunion commune avec le Groupe de travail du Règlement de Visite ainsi que les 8 et 9 décembre à Strasbourg ;

le groupe de travail technique permanent, sous la présidence de M. FEVER, les 20 et 21 janvier, sous la présidence de M. ROBERJOT, les 1<sup>er</sup> et 2 septembre à Strasbourg ;

le Groupe de travail sur l'élimination des déchets et des questions liées à l'environnement en navigation rhénane, sous la présidence de M. KLICHE le 30 mars, le 7 juillet, le 22 septembre et le 12 novembre à Bruxelles ;

le Comité de pilotage du International Safety Guide for Inland Navigation Tank-barges and Terminals (ISGINTT), sous la présidence de M. JAEGER, le 15 janvier à Amsterdam, le 29 avril et le 31 août à Duisbourg et le 26 novembre à Rotterdam ;

le Groupe ad hoc Information, communication et coopération en cas d'accidents graves, sous la présidence de M. KAUNE, le 24 mars à Strasbourg et le 23 novembre à Bonn ; le 11 septembre : réunion restreinte sous la présidence du Secrétaire Général adjoint à Rotterdam ;

le Groupe ad hoc pour la préparation du congrès de la CCNR, sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL ADJOINT, le 31 mars, le 2 juin et le 16 septembre à Strasbourg ;

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

le Groupe commun avec le WP 15/AC2 de la CEE-ONU (Comité de sécurité (ADN-CS) et le Comité d'Administration (ADN-CA)), sous la présidence de M. REIN du 26 au 29 janvier et du 24 et 28 août à Genève ;

un Groupe de travail international consacré à la CLNI, composé d'experts gouvernementaux, sous la présidence de Mme CZERWENKA, les 4 et 5 juin à Strasbourg ;

En outre ont eu lieu les autres événements suivants :

Une table ronde sur la "communication et langue en navigation intérieure" a eu lieu le 17 février au siège de la CCNR à Strasbourg sous la direction de M. WEMPE. Cette table ronde était consacrée à la langue utilisée en navigation intérieure, dans le but d'évaluer la situation actuelle caractérisée sur le Rhin d'un nombre grandissant de bateliers pratiquant des langues différentes et d'explorer les mesures susceptibles de garantir des conditions de communication efficace et sûre.

Une 2<sup>ème</sup> réunion d'information organisée par la CCNR sur l'introduction des annonces électroniques en navigation rhénane "Annonces électroniques – quelle suite ?" a été organisée le 12 mai à Bonn. L'objectif de cette réunion d'information était de contribuer à l'introduction des annonces électroniques, de fournir des informations sur les mesures prises entre temps par les administrations et sur leurs résultats et plus particulièrement d'identifier avec les parties concernées les éventuelles difficultés pouvant subsister, afin de contribuer à la recherche de solutions supplémentaires.

Le groupe commun CCNR – EDINNA et PLATINA sur les profils professionnels s'est réuni à Bonn le 12 mars.

Une réunion commune des polices fluviales et de navigation des Etats membres de la CCNR s'est tenue les 6 et 7 octobre à Strasbourg.

Le Congrès de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin "Navigation rhénane et changement climatique – défi et opportunité" s'est tenu les 24 et 25 juin à Bonn, sous la présidence du Président de la Commission Centrale, M. Lingemann. Les possibles conséquences du changement climatique ainsi que les stratégies d'adaptation de la navigation et rhénane et intérieure ont été au centre des discussions. Des informations de première main relatives à l'état actuel de la recherche climatique et à la discussion politique en cours ont offert à environ 250 représentants issus des milieux de la science, de l'économie ainsi que de la politique du transport et de l'environnement une excellente base pour l'examen d'options d'adaptation technique, économique et infrastructurelle.

Une table ronde sur le tachygraphe numérique, sous la présidence de M. CROO, a été organisée le 7 octobre à Strasbourg en vue de procéder à un premier échange de vues sur l'opportunité d'adopter le tachygraphe numérique comme outil de contrôle du respect des temps de repos par les membres d'équipage, à l'instar de la méthode retenue pour le transport routier, ou si d'autres méthodes devraient être privilégiées.

Enfin, un colloque international : "mode de transport écologique : navigation propre" s'est tenu les 5 et 6 novembre à Strasbourg. Ce colloque a été organisé dans le cadre de l'entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> novembre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure du 9 septembre 1996 (CDNI).

Cette rencontre a permis aux catégories professionnelles et aux administrations concernées de prendre connaissance des dernières informations sur cette nouvelle réglementation très attendue. En effet, la longue période depuis la signature de cet instrument, nécessaire pour l'achèvement des procédures compliquées de ratification, a nécessité de faire le point avec toutes les parties concernées sur un certain nombre de questions, parmi lesquelles quelques adaptations au niveau du règlement d'application, tel qu'arrêté en 1996.

Des représentants de la navigation intérieure, des ports, des chargeurs et de l'industrie, ainsi que de la profession du traitement des déchets, des aviateurs et les responsables auprès des administrations des Etats parties y ont été conviés.

- c) La conférence consultative des organisations agréées s'est tenue le 13 octobre sous la présidence du SECRETAIRE GENERAL.
- 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) La Commission européenne et la CCNR ont eu une rencontre informelle le 23 février. Une réunion sur le renforcement de la coopération entre la CCNR et l'UE a eu lieu le 29 juillet à Bruxelles. La Commission européenne y était représentée par M. SCHEELE, Chef de l'unité Politique de Transport maritime de la Direction Générale de l'Energie et des Transports et la CCNR par son Président M. LINGEMANN et son Secrétaire Général, M. WOEHRLING.

Réunion du groupe de travail "rivers" commun à la DG TREN et à la DG ENV le 19 février et 2 octobre à Bruxelles.

- f) Le Secrétariat de la CCNR a participé à la Conférence "Smart Rivers" organisée du 6 au 9 septembre à Vienne.
- g) Un groupe de réflexion sur le futur cadre organisationnel de la navigation intérieure européenne a été créé. La première réunion s'est tenue le 28 octobre à Bruxelles. Le Secrétariat de la CCNR y a été représenté par le Secrétaire Général Adjoint.

- h) Dans le cadre de la coopération entre la CCNR et la Commission de la Moselle, l'Ingénieur en Chef a participé à la session plénière le 5 juin à Metz.
2. Le Centre Administratif de la Sécurité Sociale pour les bateliers rhénans s'est réuni, sous la présidence de M. HERMANS, le 12 mai et le 29 septembre à Strasbourg.
3. la Conférence des parties contractantes (CPC) de la convention CDNI, s'est réunie sous la présidence de M. CHAMAILLARD le 13 octobre, ainsi que les 1<sup>er</sup> et 2 décembre, à Strasbourg ;
4. 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 du Forum International des Transports ;
  - 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 (CIPR) ;
  - à l'Association Internationale du Registre des bateaux du Rhin (IVR) ;
  - à l'Association Internationale de Navigation (AIPCN) ;
- b) La Commission européenne a été représentée à la session plénière ordinaire de printemps par M. M. SCHEELE, Directeur de la Direction B – Transport Logistique – TEN- T et co-modalité et à la session plénière ordinaire d'automne par M. STELMASZCZYK, Chef d'Unité, Direction B.3 – Logistique, co-modalité, voies navigables, autoroutes de la mer et Marco Polo.
- La Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe a été représentée à la session plénière ordinaire d'automne par M. MAGOLD.
- La Commission du Danube a été représentée à la session plénière ordinaire de printemps et d'automne par M. VALKAR, Chef du Secrétariat.
- La Commission Internationale pour la Protection du Rhin a été représentée à la session plénière ordinaire de printemps par M. BRAUN, et à la session plénière ordinaire d'automne par M. van de WETERING.
- La Commission de la Moselle a été représentée à la session plénière ordinaire de printemps et d'automne par Mme BRUCKNER, Chef du Secrétariat.



### III. CHAMBRE DES APPELS

La Chambre des Appels de la Commission Centrale comprenait, à partir du 1er janvier 2008 les membres suivants :

Juges :

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

Juges-suppléants :

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

Greffier : Mme TOURNAYE

Elle a siégé, sous la présidence de M. CRAEYBECKX, le 12 février à Strasbourg, les 14 et 15 mai à Anvers et le 3 décembre à Strasbourg et a rendu en tant que juridiction de dernier ressort 5 jugements en matière civile et 3 jugements en matière pénale.

\*

**PROTOCOLE 21**

**90<sup>ème</sup> anniversaire de la première réunion de la Commission Centrale à Strasbourg  
(17 juin 1920)**

Pas de résolution.

**PROTOCOLE 22**

**Communiqué à la Presse**

**Résolution**

Le communiqué à la presse est approuvé.

**PROTOCOLE 23**

**Date de la prochaine session**

**Résolution**

La prochaine session plénière aura lieu le 9 décembre 2010 à Strasbourg.

La Commission Centrale prend acte avec satisfaction de l'invitation de la Délégation belge de tenir la session de printemps 2011 à Bruxelles.