



**EUROPESE SCHIPPERSORGANISATIE
EUROPÄISCHE SCHIFFERORGANISATION
EUROPEAN SKIPPEERS ORGANISATION
ORGANISATION EUROPÉENNE DE BATELIERS**

Voorhavenstraat 2, 1000 BRUSSEL
tel 02/2172208
Fax: 02/2195486

COMMUNIQUE DE PRESSE OEB

Bruxelles, Août 10, 2010

L'OEB exhorte la CCNR à réfléchir aux mesures techniques



Jan Veldman, president ESO/OEB (foto ESO)

L' Organisation Européenne de Bateliers (OEB) a prié expressément la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) de faire sur place avec la nouvelle réglementation et d'examiner au préalable l'utilité ainsi que la nécessité en tenant compte d'arguments valides. Ceci vaut également pour quelques mesures transitoires pour lesquels on menace, à tort et à travers, de faire appel à des arguments de sécurité où des aspects d'environnement.

A l'initiative de la CNBA et avec l'accord des autres membres de l'OEB, le Conseil Suite à quelques propositions récentes de la CCR, l'OEB s'est une fois de plus penché sur la façon selon laquelle la réglementation ainsi que les prescriptions techniques sont élaborées, instaurées et évaluées.

L'OEB est, sans plus, prête à collaborer à l'instauration de prescriptions qui augmentent la sécurité du transport.. Elle désire toutefois être prise au sérieux comme partenaire expert des autorités en non comme alibi pour l'imposition de modifications qui ne répondent qu'à peine aux buts préconisés.

Analyse des Frais/Profits

Il y a trois causes à distinguer qui mènent à une adaptation de la réglementation :

- Prescriptions pour les bateaux existants, suite aux innovations techniques ;
- Prescriptions suite à des incidents ;
- Prescriptions imposées suite aux développements sociaux (environnement).

Selon l'OEB chaque proposition de modification devrait contenir une analyse des frais et profits. Des adaptations ne doivent pas être imposées si les frais sont plus haut que les profits attendus. Pour les bateaux existants les frais d'amélioration sont souvent un multiple des frais de ce que l'on essaye de prévenir.

Pour ce qui concerne le prévention d'accidents, une bonne analyse des raisons de l'accident ainsi que des « pour et des contres » du moyen par lequel on veut prévenir pareil accident est indispensable. Nous recevons des propositions irréalisables. Tout récemment encore la proposition placer un garde fou du côté extérieur du bateau. Ceci devrait diminuer le nombre de naufrages.

Des demandes d'analyse des accidents de naufrage et les demandes de prêter attention de la gêne occasionnée par un garde fou, sont rejetés sans plus. Le même raisonnement vaut également pour la mesure transitoire interdisant les bacs en dessous des réservoirs de carburants ou les différentes propositions ayant trait à la discussion des timoneries déplaçables en hauteur.

Une politique d'incidents donne bien l'impression d'une attitude ferme de la part des autorités mais sans bonne connaissance de la pratique elle mène souvent à une réaction de panique.

Mosaïque de prescriptions

La structure internationale de la navigation intérieure n'est pas toujours reconnue à sa propre valeur. Ceci vaut également pour Bruxelles. Songez aux prescriptions dans le transport de déchets pour lequel un mosaïque de prescriptions a été déposé dans les divers pays du fait que les directives de Bruxelles laissent aux Etats-membres de donner leur propre interprétation.

Un autre thème est l'instauration difficile de la déclaration de déchargement prévu dans le Traité des déchets de la batellerie. Là, où la navigation intérieure semble être bien informée, trop de responsables d'entreprises de déchargement ignorent les nouvelles règles et ne veulent pas y contribuer. Le contrôle est de sorte que la recherche se fait auprès de la navigation intérieure tandis que ce contrôle peut aussi bien s'effectuer dans les entreprises de déchargement. Dès lors on doute fort si contrevenants (lire entreprises) soient poursuivis et comme toujours c'est le bateliers qui écope.

pour les éditeurs, pas pour la publication :

*info: Jan Veldman, Président
tel: 0031 (0) 6538 11 040*

Traductions en néerlandais et en allemand sont disponibles sur demande: secretariat@eso-oeb.org