



Conseil économique et social

Distr. General
23 Décembre 2010
français
Original: anglais, français et russe

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par voie navigable

Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure

Trente-huitième session

Genève, 16–18 février 2011

Point 4 c) de l'ordre du jour provisoire

Session éditoriale spéciale sur le Livre blanc pour un transport par voie navigable efficace et durable en Europe

Chapitre 3 : Cadres institutionnels et réglementaires de la navigation intérieure en Europe

Note du secrétariat

I. Mandat

1. Lors de sa cinquante-quatrième session le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a approuvé en principe le projet du Livre blanc pour un transport par voie navigable efficace et durable en Europe de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) mais a pris note que quelques commentaires supplémentaires des délégations parviendront au secrétariat avant le 15 novembre 2010. Par conséquent le SC.3 a demandé au Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) de tenir une session éditoriale spéciale lors de sa trente-huitième session afin de finaliser le document pour la soixante-treizième session du Comité des transports intérieurs qui sera tenue du 1 au 3 mars 2011 (ECE/TRANS/SC.3/187, par. 12).

2. En conformité avec la demande du SC.3, le Groupe de travail souhaitera peut être considérer les dernières corrections éditoriales au texte du Chapitre 3 sur les cadres institutionnel et réglementaire de la navigation intérieure dans la région de la CEE.

II. Chapitre 3 : Cadres institutionnel et réglementaire de la navigation intérieure dans la région de la CEE

3. Le *Livre blanc sur les tendances et l'évolution de la navigation intérieure et de ses infrastructures* de 1996 affirmait qu'il n'y avait pas de marché unique de la navigation intérieure en Europe, que le marché se composait au contraire d'éléments fragmentés correspondant aux différents bassins fluviaux et aux canaux d'interconnexion et que les règles régissant l'accès au marché étaient tout aussi fragmentées et disparates, pour autant qu'il en existe¹.

4. Comme en 1996, aujourd'hui plusieurs organismes internationaux, dont la portée géographique, le mandat et les domaines d'application diffèrent, composent le cadre institutionnel pour la navigation intérieure dans la région de la CEE. Le cadre réglementaire complexe pour la navigation intérieure en Europe qui en résulte est souvent considéré comme un obstacle au développement du transport par voie navigable. Le chapitre présent offre une mise à jour de l'analyse des aspects institutionnel et réglementaire de la navigation intérieure et décrits les progrès les plus importants dans ce domaine. A cette fin, le chapitre décrit brièvement les institutions de la navigation intérieure européenne en mettant l'accent sur leurs points communs et leurs différences quant à leur mandat et à leur portée régionale (sect. A), analyse les composantes principales du cadre réglementaire existant pour les opérations du transport par voie navigable (sect. B) et, en conclusion, décrits les priorités pour son développement, identifiées dans les documents stratégiques récents sur la politique paneuropéenne (sect. C).

A. Le cadre institutionnel de la navigation intérieure européenne

1. Un paysage institutionnel à plusieurs niveaux

5. Comme en 1996, en Europe, la navigation intérieure est actuellement régie par des institutions et organismes intergouvernementaux, parmi lesquels figurent des commissions fluviales, l'Union européenne, la CEE et des conférences ministérielles paneuropéennes.

6. Les principaux fleuves internationaux européens sont gérés par des commissions spécialement constituées, chargées d'établir des normes techniques et juridiques régissant la navigation dans leur bassin hydrographique respectif. À l'heure actuelle, la région de la CEE en compte quatre.

7. La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) trouve son origine déjà dans l'Acte Final du Congrès de Vienne en 1815, qui comportait des dispositions sur la navigation sur les fleuves internationaux et le Rhin, en particulier. La convention de Mainz conclue en 1831 – la première à régir la navigation sur le Rhin, a été suivie par la Convention de Mannheim de 1868 pour la navigation du Rhin, qui, en sa version amendée par les conventions et les protocoles plus récents, continue à être en vigueur. La composition en termes d'États membres a évolué au cours de temps et incluse actuellement Allemagne, Belgique, France, Pays-Bas et Suisse. La CCNR a pour principaux objectifs de promouvoir le développement de la navigation rhénane et de garantir un niveau élevé de sécurité pour la navigation et son environnement. Ses décisions sont juridiquement contraignantes pour tous ses États membres. Elle a son siège à Strasbourg (France).

8. La Commission de la Moselle a été créée en vertu de la Convention au sujet de la canalisation de la Moselle conclue en 1956 par l'Allemagne, la France et le Luxembourg.

¹ TRANS/SC.3/138, par. 92.

Elle s'est réunie pour la première fois le 21 décembre 1962, soit un an et demi après la fin des travaux. La Commission de la Moselle formule des décisions contraignantes, au moyen desquelles elle régit la navigation sur la Moselle et qui portent notamment sur les règles de navigation, les certificats des membres d'équipage, les prescriptions relatives aux effectifs et les péages. Le siège de la Commission est établi à Trèves (Allemagne).

9. La Commission du Danube a été créée en vertu de l'article V de la Convention de Belgrade de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube. Cependant, déjà en 1856, l'Article XVI du Traité de Paris créait une commission européenne de Danube qui a existé, avec quelques modifications, jusqu'à la seconde guerre mondiale. En 2010, la Commission compte 11 États membres (Allemagne, Autriche, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, Hongrie, République de Moldova, Roumanie, Serbie, Slovaquie et Ukraine) qui s'engagent à maintenir leurs secteurs du Danube en état de navigabilité, à exécuter les travaux nécessaires et à ne pas entraver la navigation. Elle formule des décisions et des recommandations qui ne sont pas juridiquement contraignantes et qui doivent être appliquées par transposition dans la législation nationale de ses États membres.

10. La Commission internationale du bassin de la Save («Commission de la Save») a été créée en 2004 en vue d'appliquer l'Accord-cadre international sur le bassin de la Save conclu par les quatre pays riverains (Bosnie-Herzégovine, Croatie, Serbie et Slovénie). Elle a pour objectif d'établir un régime international applicable à la navigation sur la Save et ses affluents, d'assurer une gestion durable des ressources hydriques et de mettre en œuvre des mesures visant à prévenir ou limiter les risques. Ses décisions dans le domaine de la navigation sont juridiquement contraignantes pour ses États membres.

11. Dans les États membres de l'Union européenne, la navigation intérieure est de plus en plus régie par la législation de l'Union européenne. En 2001, la Commission européenne a publié un Livre blanc («La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix»), dans lequel elle met en évidence les conséquences de la congestion due au déséquilibre entre les modes de transport et la nécessité d'intégrer les transports dans le cadre du développement durable. Un ensemble de mesures est proposé en vue de redynamiser des modes de transport autres que le transport routier, notamment le transport par voie navigable. La politique de l'Union européenne en matière de transport intérieur a été étoffée par la Commission européenne dans sa communication de 2006 sur le programme d'action «NAIADES» («Navigation intérieure: actions et développement en Europe»)². Axé sur quatre grands domaines (marchés, flotte, emplois et qualifications, et image) pour la période allant de 2006 à 2013, le programme «NAIADES» prévoit des mesures concrètes dans chacun d'entre eux³.

12. L'Union européenne régleme également les principales questions de nature technique, économique et juridique ayant trait à la navigation intérieure, telles que l'accès au marché et à la profession, les aides d'État, la concurrence, la détermination des prix, les prescriptions techniques applicables aux bateaux et les certificats de conducteur de bateaux au moyen d'un ensemble de directives. Les incertitudes éventuelles concernant l'applicabilité de ces textes à la navigation sur le Rhin, qui est régie par la Convention de Mannheim qui leur est antérieure et met en jeu un troisième État (Suisse)⁴, sont levées grâce à l'harmonisation progressive de ces deux régimes et à la coopération étroite établie entre la Commission européenne et la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

² COM (2006) 6 final du 17 janvier 2006.

³ Cette communication a été diffusée par le Groupe de travail des transports par voie navigable sous la cote ECE/TRANS/SC.3/2006/5.

⁴ R. Bieber, F. Maiani, M. Delaloye, *Droit européen des transports*, Helbing & Lichtenhahn, Dossiers de droit européen, 2006, «Les transports par voie navigable», par. 138 à 143.

13. À l'échelle paneuropéenne, les conférences ministérielles sur le transport par voie navigable qui ont été organisées périodiquement ces quinze dernières années ont débouché sur des déclarations ministérielles concernant les priorités pour le développement de ce type de transport⁵. La déclaration la plus récente, adoptée à Bucarest en septembre 2006, portait sur un large éventail de questions liées à l'harmonisation et à l'intégration du cadre réglementaire, à la mise en valeur concertée du transport par voie navigable, au développement des infrastructures et à l'environnement.

14. La CEE s'intéresse aussi bien aux aspects techniques que réglementaires de la navigation intérieure paneuropéenne. Centre reconnu en matière d'accords internationaux sur les transports terrestres, elle a élaboré plus de 50 conventions internationales qui forment le cadre juridique et regroupent les réglementations techniques régissant le développement du transport international routier, ferroviaire, intermodal et par voie navigable, ainsi que le transport des marchandises dangereuses et la construction de véhicules routiers. Dans le domaine de la navigation intérieure, la CEE a élaboré des conventions internationales, dont elle est responsable, comme l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) de 1996, l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) de 2000, ainsi que plusieurs conventions portant sur des questions de droit international privé et de responsabilité⁶. Le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) s'occupe d'un grand nombre de questions liées aux normes techniques et aux normes en matière de sécurité et assure que ces normes sont appliquées de manière harmonisée au moyen de résolutions dont il contrôle régulièrement l'acceptation par les États membres de la CEE⁷. De nombreuses résolutions de la CEE, comme la Résolution n° 24 relative au Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), et la Résolution n° 31 relative aux recommandations sur les prescriptions minimales relatives à la délivrance de certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure en vue de leur reconnaissance réciproque dans le trafic international, ont été acceptées et appliquées par un nombre important de pays.

15. Les États membres des organisations et organismes susmentionnés sont recensés dans le tableau ci-après.

Tableau 1

États membres des organisations chargées de la navigation intérieure

(Membres à part entière seulement)

	<i>CEE</i>	<i>Union européenne</i>	<i>Commission centrale pour la navigation du Rhin</i>	<i>Commission du Danube</i>	<i>Commission de la Save</i>	<i>Commission de la Moselle</i>
Allemagne	x	x	x	x		x
Autriche	x	x		x		

⁵ Conférence ministérielle sur le transport par voies de navigation intérieure (Budapest, septembre 1991); Conférence paneuropéenne de Rotterdam sur le thème «Accélérer la coopération paneuropéenne en vue d'une libéralisation et d'un renforcement du transport par voie navigable» (Rotterdam, 5 et 6 septembre 2001) et Conférence sur «La navigation intérieure, élément clef pour le futur système de transport paneuropéen» (Bucarest, 13 et 14 septembre 2006). Les déclarations ministérielles les plus récentes peuvent être consultées à l'adresse suivante: www.unece.org/trans/cd.html.

⁶ Pour la liste complète des conventions de la CEE sur les transports par voie navigable, voir: www.unece.org/trans/main/sc3/sc3_legalinst.html.

⁷ Pour la liste complète des résolutions de la CEE sur les transports par voie navigable et le rapport du secrétariat relatif à leur acceptation, voir: www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html.

	<i>CEE</i>	<i>Union européenne</i>	<i>Commission centrale pour la navigation du Rhin</i>	<i>Commission du Danube</i>	<i>Commission de la Save</i>	<i>Commission de la Moselle</i>
Bélarus	x					
Belgique	x	x	x			
Bosnie-Herzégovine	x				x	
Bulgarie	x	x		x		
Croatie	x			x	x	
États-Unis	x					
Fédération de Russie	x			x		
Finlande	x	x				
France	x	x	x			x
Hongrie	x	x		x		
Irlande	x	x				
Italie	x	x				
Lituanie	x	x				
Luxembourg	x	x				x
Pays-Bas	x	x	x			
Pologne	x	x				
République de Moldova	x			x		
République tchèque	x	x				
Roumanie	x	x		x		
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	x	x				
Serbie	x			x	x	
Slovaquie	x	x		x		
Slovénie	x	x			x	
Suisse	x		x			
Ukraine	x			x		

16. Au niveau de l'industrie, plusieurs organisations représentent les intérêts de différentes parties du secteur de navigation intérieure au niveau européen:

a) l'Union Européenne de navigation fluviale (UENF) représente l'industrie de la navigation intérieure en Europe. Ses membres sont les associations nationales des propriétaires des barges et les opérateurs des barges de huit pays européens phares dans la navigation intérieure ;

b) l'Organisation Européenne des Bateliers représente les bateliers individuels privés ;

- c) la Fédération européenne des ports intérieurs (FEPI);
- d) l'Union européenne des transports fluvio-maritimes (ERSTU) ;
- e) la Fédération internationale des ouvriers du transport (ETF) s'occupe des questions sociales et de l'emploi ;
- f) Inland Navigation Europe (INE) représente les opérateurs de l'infrastructure et les administrations des voies navigables.

17. On peut donc considérer qu'en 2010, outre les réglementations nationales, six régimes juridiques internationaux régissent la navigation intérieure en Europe: la réglementation en vigueur au sein de l'Union européenne, les régimes spécifiques au Rhin, au Danube, à la Moselle et à la Save et le régime mis en œuvre par la CEE. Tous, à l'exception de la Commission internationale du bassin de la Save, qui a été créée en 2003 à titre d'organe temporaire et a acquis son statut d'organisation permanente en 2005, existaient déjà lorsque la CEE a publié, en 1996, le premier Livre blanc sur la navigation intérieure.

18. Cependant, avec l'élargissement progressif de l'UE, la législation commune de l'UE est étendue à un plus grand nombre de pays ayant des voies navigables importantes. Suite au dernier élargissement de 2007, plus de 37 000 km de voies navigables de vingt pays sur les vingt-sept états membres de l'UE sont régis par la même législation, à l'exception notable du Danube, dont une partie importante reste en-dehors de l'EU

19. La révision de la convention de Belgrade, initiée en 1993 afin de refléter les changements économiques et politiques du Danube, et auxquels il est fait référence dans le Livre blanc de 1996, pourrait avoir un effet considérable sur l'harmonisation du régime de la navigation sur le Danube. En effet, un des amendements vise à donner à la Commission du Danube le pouvoir de prendre des décisions juridiquement contraignantes à l'instar d'autres commissions fluviales. Toutefois, les négociations sur le texte révisé n'ont pas encore abouti.

2. Avenir des institutions européennes chargées de la navigation intérieure

20. La multiplicité institutionnelle de la navigation intérieure dans la région de la CEE et les différents régimes juridiques sous-jacents de la navigation intérieure ont fait l'objet ces dernières années d'un grand nombre d'études, de documents directifs et de déclarations ministérielles⁸. Alors que certaines études et certains documents directifs prônent une transformation en profondeur du paysage institutionnel, c'est-à-dire la création d'une nouvelle institution européenne chargée de promouvoir le transport par voie navigable⁹, d'autres préconisent une «révolution tranquille», c'est-à-dire la poursuite de l'harmonisation des règles techniques et juridiques régissant la navigation intérieure en

⁸ Rapport du Groupe EFIN (Cadre européen pour la navigation intérieure): «Un nouveau cadre institutionnel pour la navigation intérieure en Europe» (octobre 2004), étude «PINE» sur les perspectives de la navigation intérieure dans l'Europe élargie (septembre 2004), Inventaire des obstacles législatifs s'opposant actuellement à l'instauration d'un marché paneuropéen de la navigation intérieure qui soit à la fois harmonisé et concurrentiel, et solutions qui pourraient être adoptées pour surmonter lesdits obstacles (ECE/TRANS/SC.3/2005/1, janvier 2005), avis du Comité économique et social européen sur «Le cadre institutionnel pour la navigation intérieure en Europe» (avril 2006) et Déclaration des ministres des États membres de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (Déclaration de Bâle), mai 2006.

⁹ Groupe EFIN (Cadre européen pour la navigation intérieure): «Un nouveau cadre institutionnel pour la navigation intérieure en Europe»; Avis du Comité économique et social européen sur «Le cadre institutionnel pour la navigation intérieure en Europe».

Europe, en vue de leur uniformisation¹⁰. Le régime applicable à la navigation intérieure dans la région de la CEE demeure un thème de premier plan des débats sur les politiques à mener et, récemment, en 2008, la Commission européenne a commandé une étude d'impact des propositions visant à moderniser et à renforcer le cadre organisationnel qui sous-tend les transports par voie navigable en Europe¹¹.

21. Dans un rapport publié en 2004, le Groupe EFIN (Cadre européen pour la navigation intérieure) recensait une série d'obstacles qui empêchaient de tirer pleinement parti des possibilités de la navigation intérieure et faisait valoir qu'en l'état, le cadre institutionnel était trop faible pour attirer l'attention, au niveau politique, sur ces obstacles et pour mobiliser l'ensemble des ressources nécessaires au développement de ce secteur. Dans son rapport, le Groupe EFIN préconisait la création d'une organisation européenne de la navigation intérieure qui chapoterait les institutions existantes. Cette organisation comporterait des volets politiques, administratifs et financiers, et inclurait également des pays non membres de l'Union européenne. Dans son avis de 2006 sur le cadre institutionnel pour la navigation intérieure en Europe (2006/C 185/18), le Comité économique et social européen soutenait la création d'une organisation paneuropéenne de la navigation intérieure, au sein de laquelle coopéreraient tous les organismes et pays européens concernés, y compris l'Union européenne.

22. En 2006, dans sa communication annonçant le lancement du programme d'action «NAIADES», la Commission européenne envisageait de stimuler le processus de modernisation de la structure organisationnelle du transport par voie navigable. Toutefois, dans son premier rapport d'activité sur la mise en œuvre de ce programme (COM/2007) 770 final, Bruxelles, 5 décembre 2007), elle indiquait que, dans les circonstances d'alors, il était préférable de fonder le cadre organisationnel sur les acteurs institutionnels existants, l'analyse d'impact ayant montré que la modification de la structure organisationnelle ne suffirait pas à éliminer les obstacles au développement des transports par voie navigable en Europe¹². Le rapport sur l'analyse d'impact préconisait de renforcer ou de réorganiser la coopération entre la Commission européenne et les commission fluviales.

23. La poursuite de l'harmonisation des règles et réglementations internationales pourrait à terme venir à bout du morcellement actuel du paysage institutionnel¹³. Mais il faut, pour ce faire, mettre en place les procédures et mécanismes nécessaires et efficaces afin d'assurer que, hormis des exceptions spécifiques et locales, l'adoption de nouvelles règles et réglementations ou la mise à jour ou la révision des règles et réglementations existantes recueillent le plus large accord possible et servent de modèle pour l'application à l'échelle sous-régionale et nationale. Une telle approche pratique a été suggérée par plusieurs experts, et, notamment, les experts qui ont contribué à l'Inventaire des obstacles législatifs s'opposant actuellement à l'instauration d'un marché paneuropéen de la navigation intérieure qui soit à la fois harmonisé et concurrentiel, et solutions qui pourraient

¹⁰ J. M. Woehrling, Secrétaire général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), «Le cadre légal de la navigation intérieure européenne est-il adapté?», *Renforcer le transport par voies navigables: Aller de l'avant grâce à la coopération paneuropéenne*, CEMT, 2006, p. 40 à 45: www.internationaltransportforum.org/europe/ecmt/pubpdf/06WatPaneuropF.pdf.

¹¹ Commission européenne, «Report on the impact assessment of proposals aiming to modernize and reinforce the organizational framework for inland waterway transport in Europe» (octobre 2008), en anglais uniquement à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/transport/inland/studies/doc/2008_ia_modernise_inland_waterway.pdf.

¹² Commission européenne, «Report on the impact assessment of proposals aiming to modernize and reinforce the organizational framework for inland waterway transport in Europe» (en anglais uniquement).

¹³ «Le cadre légal de la navigation intérieure européenne est-il adapté?», J. M. Woehrling, p. 40 à 45.

être adoptées pour surmonter lesdits obstacles, ci-après L'inventaire des obstacles législatifs du 2005.

24. La section ci-après, qui porte sur le cadre réglementaire européen de la navigation intérieure, présente les régimes juridiques appliqués actuellement par l'Union européenne, la CEE et les commissions fluviales et analyse leur degré d'harmonisation.

B. Cadre réglementaire de la navigation intérieure

25. Axés sur les principaux aspects de la navigation intérieure, les régimes appliqués par l'Union européenne, la Commission européenne et les commissions fluviales pour ce type de navigation couvrent un grand nombre de domaines identiques: normes et paramètres applicables aux voies navigables intérieures, accès à ces voies, prescriptions techniques et prescriptions relatives à la sécurité, éléments de droit civil et de droit public relatifs aux opérations de transport, aspects de la navigation intérieure liés à l'environnement, etc.

26. La portée et l'effet juridique précis des régimes de la navigation intérieure en Europe varient en fonction de l'origine et du mandat du régime considéré. Le tableau figurant à l'annexe décrit brièvement les régimes appliqués par l'Union européenne, la CEE-ONU et les commissions fluviales, soulignent les instruments juridiquement contraignants, lorsqu'ils existent. Leurs éléments les plus importants (normes et paramètres applicables aux voies navigables européennes, accès au marché, prescriptions techniques et prescriptions relatives à la sécurité, éléments de droit civil et de droit public relatifs aux opérations de transport par voie navigable et aspects liés à l'environnement) sont présentés, dans leurs grandes lignes, dans les paragraphes suivants.

1. Normes et paramètres applicables aux voies navigables européennes

27. Le principal instrument juridique international mettant en évidence le réseau de voies navigables européennes d'importance internationale reste l'Accord AGN. Non seulement l'AGN aide les pays à suivre et à coordonner le développement de leur réseau de voies navigables mais il sert de référence pour d'autres accords portant sur des questions liées à la navigation intérieure. Ainsi, l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) prévoit que seuls les États sur le territoire desquels se trouvent des voies navigables, qui font partie du réseau défini dans l'AGN, peuvent devenir Parties contractantes.

28. Les commissions fluviales communiquent des renseignements sur l'état des bassins hydrographiques dont elles s'occupent, alors qu'en règle générale, les directives de l'Union européenne précisent les régions géographiques dans lesquelles leurs prescriptions s'appliquent.

2. Accès au marché

29. Même si la liberté de navigation des voies navigables internationales est inscrite dans des instruments internationaux aussi fondamentaux que l'Acte final du Congrès de Vienne (1815), aucun instrument juridique international n'établit la liberté d'accès à toutes les voies navigables de la région de la CEE. Selon certaines études récentes, d'importantes restrictions d'accès perdurent pour un certain nombre des voies navigables dans la région de la CEE¹⁴.

¹⁴ Groupe EFIN: «Un nouveau cadre institutionnel pour la navigation intérieure en Europe», par. 37; CEE: «Inventaire des obstacles législatifs s'opposant actuellement à l'instauration d'un marché

30. Les règlements (CEE) n^{os} 3921/91 et (CE) 1356/96 de l'Union européenne autorisent expressément les transporteurs par voie navigable qui peuvent établir l'existence d'un lien «authentique» avec un État membre à effectuer des transports à l'intérieur d'un État membre de l'Union européenne autre que celui dans lequel ils sont établis (cabotage) comme entre pays de l'Union européenne. Ces deux règlements sont sans incidence sur le droit de transport qu'ont les bateaux de pays non membres de l'Union européenne qui sont Parties contractantes à la Convention de Mannheim et à la Convention de Belgrade.

31. Au paragraphe 1 de son article 4, la Convention de Mannheim (telle que modifiée par le Protocole additionnel n^o 2) réserve le droit d'effectuer les transports entre des points situés sur le Rhin et ses affluents aux bateaux appartenant à la navigation du Rhin, soit des bateaux qui ont un lien authentique avec l'un des États membres de la CCNR ou de l'Union européenne. Actuellement, ceci inclut vingt huit États (l'UE et la Suisse) et couvre aussi les opérations de cabotage. Les bateaux n'appartenant pas à la navigation du Rhin ne sont autorisés à effectuer de tels transports que dans des conditions déterminées par la CCNR. Jusqu'à présent, celle-ci n'a jamais précisé en termes généraux quelles étaient ces conditions, n'ayant été saisie qu'une seule demande dans ce domaine. L'article 4 de la Convention précise en outre que les conditions dans lesquelles les bateaux n'appartenant pas à la navigation du Rhin sont autorisés à effectuer des transports de marchandises et de personnes entre un lieu situé sur le Rhin et ses affluents et un lieu situé sur le territoire d'un État tiers sont déterminées par accord entre cet État tiers et l'État rhénan concerné.

32. La Convention de Belgrade énonce que le principe de la liberté de navigation des bateaux de tous pavillons s'applique à tout trafic transfrontalier sur le Danube, mais exclut du transport national (cabotage) les bateaux battant pavillon étranger. Le même principe s'applique sur la Save.

33. Enfin, les voies navigables nationales de plusieurs pays non membres de l'Union européenne demeurent interdites à la navigation internationale (Fédération de Russie, Kazakhstan) ou n'y sont ouvertes qu'aux termes d'accords bilatéraux (Ukraine)¹⁵.

34. Si la situation relative aux règles régissant l'accès au marché n'a pas beaucoup évolué depuis l'analyse qui en était faite dans le premier Livre blanc publié par la CEE en 1996 et l'analyse plus récente de L'inventaire des obstacles législatifs du 2005, un changement notoire a eu lieu en ce qui concerne le champs d'application géographique de la législation de l'UE. En effet, les deux dernières vagues d'élargissement de l'Union européenne se sont traduites par l'intégration, dans le marché de l'Union européenne, des voies navigables de la Bulgarie, de la Hongrie, de la Pologne, de la République tchèque, de la Roumanie et de la Slovaquie.

3. Prescriptions techniques et prescriptions relatives à la sécurité applicables au transport par voie navigable

35. Les prescriptions techniques et les prescriptions relatives à la sécurité applicables au transport par voie navigable portent notamment sur les règles de route, les prescriptions relatives à la construction des bateaux de navigation intérieure (prescriptions techniques), les prescriptions relatives à la délivrance de certificats de conduite, les règles régissant le transport de marchandises dangereuses et les règles relatives aux services d'information fluviale et à la navigation de plaisance. Dans la plupart de ces domaines, l'Union

paneuropéen de la navigation intérieure qui soit à la fois harmonisé et concurrentiel, et solutions qui pourraient être adoptées pour surmonter lesdits obstacles» (ci- après «Inventaire des obstacles législatifs» (2005)), par. 5 à 7.

¹⁵ Pour plus de détails sur l'accès aux voies navigables de ces 3 pays, voir le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/13.

européenne, la CEE et les commissions fluviales ont adopté des documents spécifiques, qui sont recensés à l'annexe. Même si les réglementations et les recommandations en vigueur émanent d'organismes différents, le contenu de ces documents est, dans une large mesure, harmonisé.

36. S'agissant des règles de route, les principales règles uniformes (signalisation – visuelle ou autre – des bateaux, signalisation sonore et radiotéléphonie, signalisation et balisage des voies navigables, règles de stationnement, prescriptions relatives à la signalisation et à la notification, prévention de la pollution de l'eau et élimination des déchets) sont énoncées dans les résolutions de la CEE relatives au «Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI)» et à la «Signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI)». Les premières éditions du code CEVNI et du SIGNI, adoptées en 1962 et en 1957 respectivement, s'inspiraient dans une large mesure des dispositions du Règlement de police pour la navigation du Rhin et ont été utilisées par la Commission du Danube comme documents de référence lors de l'élaboration des «Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube». Le contenu de ces résolutions évolue à mesure que sont modifiées les réglementations des commissions fluviales, ce qui permet d'assurer un degré élevé d'harmonisation entre ces documents. La révision la plus récente du CEVNI fondée sur une analyse comparative des réglementations de la CCNR, de la Commission du Danube, de la Commission de la Moselle et de la Commission de la Save, a été effectuée en 2008–2009.

37. S'agissant des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, la coexistence de plusieurs régimes juridiques a des incidences négatives plus graves. On peut lire dans le Livre blanc de 1996 [qu'] «en Europe, l'existence de différents systèmes de règlements sur des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, complétés par des législations nationales différentes, a empêché jusqu'à présent la réussite des efforts entrepris pour obtenir la reconnaissance réciproque, dans tous les pays du continent, du certificat national de bateau, sans visite supplémentaire des bateaux sous pavillon étranger»¹⁶. Cette conclusion est reprise dans l'Inventaire des obstacles législatifs du 2005¹⁷. En effet, comme on peut le constater à la lecture des annexes, tous les organismes chargés de la navigation intérieure ont défini leurs propres prescriptions techniques parfois plus ou moins équivalentes¹⁸. De plus, jusqu'à récemment, aux termes de l'article 22 de la Convention de Mannheim tout bateau entreprenant son premier voyage sur le Rhin devait avoir obtenu un certificat délivré par l'un des États membres de la CCNR.

38. Depuis 1996, la situation a nettement évolué. À la suite du rapprochement progressif entre la directive 2006/87/CE de l'Union européenne établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et les prescriptions de la CCNR, ainsi que de l'adoption du septième Protocole additionnel à la Convention de Mannheim, qui permet à la CCNR de reconnaître les certificats délivrés par l'Union européenne et des pays tiers, la CCNR, en mai 2008, a reconnu officiellement l'équivalence des prescriptions de l'Union européenne avec le Règlement de visite des bateaux du Rhin (qu'elle a établi). En conséquence, le certificat communautaire pour bateaux de la navigation intérieure, délivré conformément à la directive 2006/87/CE, est valable sur la plupart des voies navigables de l'Union européenne, y compris le Rhin. L'élargissement de l'Union européenne a étendu sa

¹⁶ CEE, *Livre blanc sur les tendances et l'évolution de la navigation intérieure et de ses infrastructures*, 1996 (TRANS/SC.3/138, par. 72).

¹⁷ *Inventaire des obstacles législatifs*, CEE (2005), par. 10 à 13.

¹⁸ Les recommandations formulées par la Commission du Danube dans ce domaine ont toujours été élaborées sur la base des dispositions de la Résolution n° 61 de la CEE.

portée géographique à la plupart des pays européens ayant des intérêts dans le secteur de la navigation intérieure.

39. Toutefois, le problème demeure pour les pays qui ne sont pas membres de l'Union européenne (parmi lesquels figurent plusieurs États riverains du Danube). La reconnaissance des certificats de bateau délivrés par ces pays est assujettie aux mesures supplémentaires qui seront adoptées par la Commission européenne au titre de l'article 18 de la directive 2006/87/CE. Elle se fera au cas par cas puisque les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure battant pavillon d'un État non membre de l'Union européenne ne sont régies par aucun instrument régional ou international juridiquement contraignant. La Résolution n° 61 de la CEE, qui porte sur les recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure, établit des normes paneuropéennes dans ce domaine et est utilisée comme document de référence par la Commission du Danube. Elle prévoit la reconnaissance des certificats délivrés hors de l'Union européenne, dès lors qu'il y a, dans la mesure du possible, équivalence entre ses propres prescriptions et celles de la directive de l'Union européenne. Toutefois, cette possibilité est encore largement sous-utilisée.

40. Dans une certaine mesure, la situation est la même s'agissant de la reconnaissance des certificats de conduite de bateaux, puisque chaque régime applicable à la navigation intérieure comprend des dispositions spécifiques à cet égard et que, jusqu'à récemment, une patente de batelier du Rhin spéciale était requise pour naviguer sur le Rhin. Toutefois, la révision de 2009 de la Résolution n° 31 de la CEE, qui porte sur les recommandations sur les prescriptions minimales relatives à la délivrance de certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure en vue de leur reconnaissance réciproque dans le trafic international et les études d'experts y afférentes¹⁹ ont confirmé la convergence des prescriptions en vigueur de l'Union européenne, de la CEE et de la Commission du Rhin en ce qui concerne l'âge minimal, l'expérience professionnelle, les connaissances professionnelles et l'aptitude physique et mentale des candidats. En outre, en 2003, la CCNR a amorcé le processus de reconnaissance des certificats délivrés par des pays non membres, conformément aux dispositions du Protocole additionnel n° 7 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin. Ces certificats sont reconnus au cas par cas et la reconnaissance est soumise à un certain nombre de conditions, (certificat supplémentaire de connaissance du secteur, certificats médicaux pour les personnes de plus de 50 ans, etc.). Cependant, à l'heure actuelle, il n'existe pas de certificat de conduite de bateau unique au sein de l'Union européenne. En outre, dans le cas des voies navigables pour lesquelles des connaissances spéciales des conditions de navigation sont requises (au sein de l'Union européenne et hors de l'Union), il faut établir d'un commun accord des méthodes simples et peu coûteuses permettant aux personnes demandant un certificat de conduite de bateau d'acquies ces connaissances et de prouver qu'elles les ont acquises. L'UE a récemment débuté le travail sur la révision de la Directive 96/50/CE de l'UE concernant les conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateau de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes au sein de la Communauté dans le but de créer un certificat de conducteur commun pour l'ensemble de l'UE.

41. En ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses par voie navigable dans le Livre blanc qu'elle a publié en 1996, la CEE constate l'absence de convention paneuropéenne ou d'un autre instrument juridiquement contraignant et renvoie aux différents instruments élaborés par la CEE, la CCNR et la Commission du Danube. Depuis lors, les règles applicables ont été codifiées dans l'Accord européen relatif au transport

¹⁹ CE, DG TREN, *Final Report of the Impact Assessment and Evaluation study on a "Proposal for a legal instrument on the harmonization of boatmaster's certificates in inland waterway transport"* (2009).

international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), adopté à Genève le 26 mai 2000 sous l'égide de la CEE et de la CCNR. Cet accord, qui est entré en vigueur le 29 février 2008, établit un cadre juridique harmonisé régissant les principaux éléments du transport des marchandises dangereuses, y compris des dispositions relatives aux matières et objets dangereux, à leur transport par colis et en vrac à bord de bateaux de navigation intérieure ou de bateaux-citernes, et à la construction et l'exploitation de ces types de bateau. En février 2011, 14 États étaient Parties contractantes à l'ADN.

42. Autre évolution enregistrée depuis 1996, des normes et réglementations ont été établies pour les services d'information fluviale (SIF), c'est-à-dire les services d'information harmonisés facilitant la gestion du trafic et des transports dans le domaine de la navigation intérieure, y compris les interfaces avec d'autres modes de transport, ont été mises en place. Étant donné la grande diversité des solutions techniques disponibles (radio VHF, services mobiles de communication de données, GNSS, Internet, etc.), l'accent est mis sur les services visant à faciliter l'échange d'informations entre les différents intervenants de la navigation intérieure, par exemple sur les chenaux et sur le trafic, la gestion du trafic, la logistique des transports, et l'application des réglementations ou encore les notifications relatives à l'atténuation des effets des catastrophes. Les normes harmonisées à l'échelle internationale relatives au cadre général des services d'information fluviale et les outils spécifiques y afférents, tels que les systèmes de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur), les systèmes électroniques de comptes rendus de navire, la transmission électronique de données à la batellerie et les systèmes automatiques d'identification (AIS) pour la navigation intérieure, élaborés par des groupes internationaux d'experts, forment la base des instruments de l'Union européenne, de la CEE et des commissions fluviales dans ce domaine.

43. Dans le but de faciliter l'échange d'information d'une partie des données sur la coque des bateaux de la navigation intérieure (le numéro unique d'identification, le nom, la longueur et la largeur du bateau, double coque ou non etc.) sur la base de la réglementation internationale sur les prescriptions technique et le reportage électronique, le projet PLATINA de l'UE a commencé en 2010 à travailler sur une base des données de l'UE sur les coque/bateau intérieurs. Le projet avait pour but de fournir un service pilote pour les premiers utilisateurs intéressés et graduellement établir une connexion avec les autres autorités certifiant les bateaux et les autorités SIF.

44. Une autre question liée à la navigation intérieure, à savoir la navigation de plaisance, a pris de l'importance ces dix dernières années, en particulier s'agissant du développement régional. Jusqu'à présent, cette question a été traitée soit à l'échelle nationale, soit par le biais de résolutions de la CEE, comme la Résolution n° 52 relative au Réseau européen de navigation de plaisance, et la Résolution n° 40 relative au Certificat international de conducteur de bateau de plaisance, mais certains éléments sont régis par les règles de route et les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, telles que la Directive 2006/87/EC.

4. Éléments de droit civil et de droit public relatifs aux opérations de transport par voie navigable

45. Plusieurs conventions internationales sur les éléments de droit civil et de droit public relatifs au transport par voie navigable ont été élaborées sous l'égide de la CEE afin de faciliter le transport fluvial international et réduire les risques encourus par les transporteurs. Ces conventions ont été décrites dans le Livre Blanc du 1996 et sont rappelées ici brièvement

46. La Convention de 1960 relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure régit la réparation du dommage survenu du fait d'un

abordage entre bateaux de navigation intérieure dans les eaux d'une des Parties contractantes soit aux bateaux, soit aux personnes ou choses se trouvant à leur bord. Elle régit également la réparation de tout dommage que, soit par exécution ou omission de manœuvre, soit par inobservation des règlements, un bateau de navigation intérieure a causé dans les eaux d'une des Parties contractantes, soit à d'autres bateaux de navigation intérieure, soit aux personnes ou choses se trouvant à bord de tels bateaux, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage. Elle est entrée en vigueur en 1966 et 10 pays européens y sont Parties.

47. La Convention de 1965 relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure établit le régime applicable à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, au transfert d'un bateau immatriculé sur un registre d'une Partie contractante sur un registre d'une autre Partie contractante et à la radiation d'une immatriculation. Deux protocoles sont annexés à la Convention: le Protocole n° 1 relatif aux droits réels sur les bateaux de navigation intérieure et le Protocole n° 2 relatif à la saisie conservatoire et à l'exécution forcée concernant les bateaux de navigation intérieure. La Convention est en vigueur en 1982 et a été ratifiée par six pays européens.

48. La Convention de 1966 relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure définit les modalités des opérations de jaugeage des bateaux de navigation intérieure ainsi que le modèle des certificats de jaugeage à délivrer par les bureaux de jaugeage désignés à cet effet sur le territoire de chaque Partie contractante. Le jaugeage d'un bateau a pour objet de déterminer son déplacement maximal admissible ainsi que, éventuellement, ses déplacements à des flottaisons données. Le jaugeage des bateaux destinés au transport de marchandises peut avoir aussi pour objet de permettre de déterminer le poids de la cargaison d'après le tirant d'eau du bateau. La Convention est entrée en vigueur en 1975 et 12 pays européens y sont Parties.

49. Plusieurs conventions, y compris la Convention de 1973 relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure (CLN), la Convention de 1976 relative aux contrats de transport international de voyageurs et de bagages en navigation intérieure (CVN) et la Convention de 1959 sur le contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMN), n'ont jamais été adoptées ou ne sont jamais entrées en vigueur faute d'un nombre suffisant de ratifications.

50. La seule convention européenne qui est entrée en vigueur dans ce domaine est la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI), signée en 1988, et en vigueur depuis le 1 septembre 1997. La CLNI organise un système de limitation forfaitaire de responsabilité du propriétaire du bateau en cas de dommages causés lors de la navigation. Les propriétaires de bateaux et leurs assistants peuvent limiter leur responsabilité (quel que soit le fondement de celle-ci et pour autant qu'il n'est pas prouvé qu'il y a eu faute intentionnelle de leur part) par un fonds constitué auprès d'un tribunal ou d'une autorité nationale compétente dont la somme est déterminée conformément aux dispositions de la CLNI. Les limites générales de la CLNI fixent des plafonds pour l'ensemble des indemnités dues et nées d'un même évènement, quel que soit le fondement de celles-ci. Cependant, quatre Etats seulement sont actuellement membres de la CLNI: l'Allemagne, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse.

51. Ainsi, en 2005, des experts ont ainsi estimé que le droit civil applicable aux opérations de transport par voie navigable (droit des contrats, droit de la responsabilité) restait essentiellement d'ordre national, sans être harmonisé au niveau international²⁰.

²⁰ *Inventaire des obstacles législatifs*, CEE (2005), par. 66; étude du groupe EFIN, par. 46.

52. Dans ce domaine, des progrès considérables ont été accomplis grâce à l'entrée en vigueur de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI). Cette convention, élaborée sous l'égide de la CEE, de la CCNR et de la Commission du Danube, adoptée le 3 octobre 2000 et déposée auprès du Gouvernement de la République de Hongrie, est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2005. Elle établit des règles uniformes en matière de contrat de transport de marchandises par navigation intérieure, telles que les droits et obligations des Parties contractantes, les documents de transport, le droit de disposer des marchandises, la responsabilité du transporteur, les délais de réclamation et les limites de la liberté contractuelle. En février 2011, cette convention comptait 15 Parties contractantes.

53. En outre, la CCNR prépare actuellement une révision de la CLNI, qui a pour objectif d'élargir aux pays non membres de la CCNR le champ d'application du régime de responsabilité défini par cette convention, en y apportant les amendements nécessaires, et de revoir les plafonds des limites pour la responsabilité. La révision devrait être terminée pour la fin de l'année 2011.

5. Aspects de la navigation intérieure liés à l'environnement

54. Même s'il est généralement admis que le transport par voies navigables intérieures est le mode de transport le plus respectueux de l'environnement, son développement est de plus en plus contesté, en raison des préoccupations que suscite la préservation de l'état naturel des cours d'eau et des écosystèmes qui y sont associés.

55. Exception faite de la Save, la protection des principaux bassins hydrographiques européens a été confiée à des commissions spécifiques, comme la Commission internationale pour la protection du Danube (CIPD) et la Commission internationale pour la protection du Rhin, qui ne s'occupent pas expressément des besoins en matière de navigation. Cependant, les commissions fluviales chargées de la navigation (CCNR, Commission du Danube et Commission de la Save) s'intéressent de plus en plus aux principaux aspects environnementaux de la navigation intérieure, comme la prévention de la pollution, la gestion des déchets et l'impact du développement des infrastructures.

56. Les questions de la prévention de la pollution et de la gestion des déchets sont traitées dans plusieurs résolutions de la CEE et diverses dispositions des prescriptions techniques des commissions fluviales, applicables aux bateaux et les règles de route. La CCNR a totalement interdit le déversement de matières polluantes dans le Rhin et élaboré une convention spéciale visant à réglementer l'élimination des déchets (Convention de 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure). La Commission du Danube a adopté en 2007 des recommandations concernant l'organisation de la collecte de déchets provenant de bateaux navigant sur le Danube, qui interdisent le déversement de matières polluantes. Cette interdiction est également énoncée au chapitre 10, Prévention de la pollution des eaux et élimination des déchets survenant à bord des bateaux, du CEVNI. En juin 2009, États membres de la Commission de la Save ont signé un Protocole spécial à la Convention-cadre sur le bassin de la Save portant sur la prévention de la pollution des eaux provenant de la navigation, qui prévoit la mise en place, dans les ports de la Save, d'un réseau de stations de réception des déchets provenant des bateaux²¹.

57. La question de l'impact du développement des infrastructures est nettement plus complexe et son importance dépend, dans une large mesure, de l'état actuel des infrastructures d'un cours d'eau donné, ce qui crée des tensions supplémentaires pour les

²¹ Commission internationale du bassin de la Save, Sava NewsFlash, n° 3, mai 2009, page 11.

voies navigables le long desquelles des travaux doivent encore être effectués afin d'améliorer les conditions de navigation, comme le Danube et la Save, alors que, dans le cas du Rhin, la plupart des grands projets d'infrastructures ont été réalisés au cours des siècles derniers. On notera que des projets majeurs dans le domaine d'infrastructure et, notamment, le projet Seine-Nord Europe ont su concilier le développement économique local, le report modal massif de la route et la qualité environnementale dans le cadre d'un grand projet d'infrastructure qui a fait l'objet d'une étroite concertation avec les régions traversées et les associations environnementales.

58. La CEE et l'Union européenne ont traité les questions relatives à l'évaluation de l'impact sur l'environnement des projets liés à la navigation par l'intermédiaire d'instruments comme la Convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière, les directives concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement (85/337/CEE) et l'évaluation des incidences des activités stratégiques sur l'environnement (2001/42/CE), ainsi que la directive 2000/60/CE établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau. Ces instruments établissent des principes tels que les consultations publiques et intergouvernementales à un stade précoce de planification des projets relatifs aux infrastructures et la planification stratégique de la gestion et de la mise en valeur des bassins hydrographiques²².

59. La Commission du Danube et la Commission internationale pour la protection du Danube (CIPD) et la Commission de la Save ont élaboré et adopté en 2009 une déclaration commune sur les directives relatives au développement de la navigation et à la protection environnementale dans le bassin du Danube.

60. L'amélioration de la protection de l'environnement fait également partie intégrante du programme d'action «NAIADES», qui prévoit l'élaboration d'un plan de développement indicatif pour l'amélioration et l'entretien des voies navigables et des ports intérieurs, en tenant compte des prescriptions relatives notamment à l'environnement et en faisant fond sur le dialogue en cours entre les commissions internationales de navigation et de protection du Rhin et du Danube. En se fondant sur la déclaration commune des trois commissions fluviales, mentionnée plus haut, avec le soutien du projet PLATINA de l'UE a été rédigé un Manuel sur les bonnes pratiques relatives à la planification durable des voies navigables. Ce document offre des conseils d'ordre général sur l'organisation et la mise en œuvre d'un processus de planification équilibré et intégré. Le manuel souligne le fait qu'une intégration le plus tôt possible de toutes les parties prenantes (y compris celles qui représentent les intérêts environnementaux) et des objectifs environnementaux, ainsi qu'une vaste communication, sont essentielles pour le succès du processus de la planification. Le manuel propose aussi cinq étapes pour préparer, mettre en œuvre et assurer le suivi d'une approche intégrée qui peuvent être utilisées et adaptées pour chaque projet de transport par voie navigable. Les gérants de projets peuvent utiliser ces étapes pour créer une feuille de route spéciale pour l'ensemble du processus de planification de leur projet. Même si la planification intégrée et sa mise en œuvre sont des méthodes relativement nouvelles, il existe en Europe plusieurs expériences et exemples illustrant une bonne pratique dans ce domaine. Certains de ces exemples sont présentés dans le manuel de même qu'une revue détaillée des cadres stratégiques et juridiques en vigueur, de concepts modernes de gestion des voies navigables et de nouvelles tâches de gestion opérationnelle qui incombent aux administrations des voies navigables en accord avec les directives environnementales de l'UE.

²² Pour de plus amples renseignements, se reporter au rapport de la CEMT, *Voies navigables et protection de l'environnement*, Paris, 2006.

C. Amélioration du cadre réglementaire applicable à la navigation intérieure

61. Dans son Livre blanc de 1996, la CEE analysait les régimes juridiques applicables à la navigation intérieure, ainsi que les prescriptions techniques et les prescriptions de sécurité existantes et soulignait combien il importait d'uniformiser les régimes de navigation afin de rendre les transports par voies navigables compétitifs²³.

62. Comme on l'a vu ci-dessus, des progrès considérables ont été accomplis dans ce domaine depuis lors, le fait le plus marquant étant sans doute la mise en place de règles juridiquement contraignantes véritablement paneuropéennes dans des domaines tels que l'identification du réseau des voies navigables d'importance internationale (Accord AGN), et le transport de marchandises dangereuses (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures), et l'adoption de règles uniformes régissant les contrats de transport de marchandises par voies navigables intérieures (Convention de Budapest). Ces instruments internationaux résultent des travaux entrepris en commun par la CEE et les commissions fluviales et sont ouverts à tous les États membres de la CEE. En outre, comme indiqué précédemment, dans les domaines dans lesquels il n'existe pas d'instrument juridique uniformisé à l'échelle paneuropéenne (comme les prescriptions techniques et prescriptions en matière de sécurité), l'harmonisation a porté sur le «fond» et les mécanismes de reconnaissance mutuelle.

63. Toutefois, experts et décideurs s'accordent à répéter sans relâche qu'il convient de perfectionner le cadre réglementaire applicable à la navigation intérieure.

64. L'Inventaire des obstacles législatifs du 2005 a dressé la liste d'une série d'obstacles de nature législative:

- a) Restrictions au droit de transport des bateaux «étrangers»;
- b) Restrictions à l'entrée dans les eaux et les ports intérieurs et à leur utilisation;
- c) Diversité des prescriptions techniques applicables aux bateaux (certificats de bateau);
- d) Diversité des réglementations régissant la délivrance des certificats de conducteur de bateau, la taille et la composition des équipages, et les horaires de travail et de repos;
- e) Restrictions à la liberté de fixer les prix et de conclure des contrats;
- f) Restrictions à la libre circulation des travailleurs de la navigation intérieure;
- g) Restrictions à la liberté d'établissement.

65. Lors de la Conférence paneuropéenne sur le transport par voie navigable la plus récente, qui s'est tenue à Bucarest en septembre 2006, une Déclaration ministérielle a été adoptée, dans laquelle les priorités suivantes étaient recensées en ce qui concerne l'amélioration du cadre réglementaire régissant la navigation intérieure en Europe:

- a) Assurer l'harmonisation des prescriptions techniques pour les bateaux de navigation intérieure, en établissant une équivalence entre les règles des différents organismes;
- b) Faciliter la libre circulation des équipages en Europe et la reconnaissance mutuelle des certificats de conducteur de bateaux;

²³ *Livre blanc de la CEE (1996)*, p. 24 et 25.

c) Rationaliser les exigences concernant les connaissances et l'expérience nécessaires pour la navigation dans certains secteurs fluviaux;

d) Harmoniser les descriptions d'emplois et mettre en place un réseau européen afin de faciliter les échanges entre programmes nationaux d'enseignement et de formation professionnelle;

e) Appuyer l'harmonisation en cours du droit privé pour faciliter le plein usage du transport par voie navigable en Europe par l'intermédiaire de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure et la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure;

f) Coordonner et faciliter davantage l'échange d'informations entre les autorités nationales, dans le but de faciliter l'inspection des navires et d'éviter les doubles contrôles.

66. Ces différentes questions sont traitées par les régimes en vigueur, qu'il s'agit donc d'améliorer/d'harmoniser ou de préserver. Ces priorités ont été approuvées par le Comité des transports intérieurs de la CEE à sa soixante-neuvième session en février 2007²⁴.

67. Le programme d'action «NAIADES» mentionné plus haut a pour objectif d'améliorer le cadre administratif et réglementaire de la navigation intérieure, notamment, en identifiant les obstacles créés par les législations européenne et nationales, existantes et nouvelles, et en harmonisant les prescriptions relatives aux effectifs, aux certificats de bateau et aux certificats de conduite, aux documents pour le transport intermodal, à la responsabilité et aux unités de chargement.

68. Il est indispensable d'établir des synergies entre les organismes chargés de la navigation intérieure afin d'assurer le développement de la navigation intérieure sur l'ensemble du réseau de voies navigables européennes. Cela suppose un projet paneuropéen pour des transports efficaces et durables par voie navigable.

²⁴ Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU, Résolution n° 258 contenant le *Plan d'action pour la mise en œuvre des décisions prises par la Conférence paneuropéenne sur le transport par voie navigable*, 2007, (ECE/TRANS/192, annexe II).

Annexe

Régimes applicables à la navigation intérieure en Europe

Note: Les instruments non juridiquement contraignants apparaissent en italiques. Le tiret «-» indique l'absence de recommandation ou de réglementation.

	<i>CEE</i>	<i>Union européenne</i>	<i>Commission centrale pour la navigation du Rhin</i>	<i>Commission du Danube</i>	<i>Commission de la Save</i>	<i>Commission de la Moselle</i>
1. Disposition générales						
1.1 Normes et paramètres applicables aux voies navigables	Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), adopté à Genève le 19 janvier 1996	-	-	-	Paramètres détaillés sur la classification de la voie navigable sur le fleuve Save (Décision 20/06 amendée par la Décision 13/09)	-
1.2 Accès au marché	-	Règlements CEE n° 3921/91 et n° 1356/96	Convention de Mannheim (telle que modifiée par le Protocole additionnel n° 2)	Convention de Belgrade	Accord-cadre international sur le bassin de la Save	Convention au sujet de la canalisation de la Moselle
2. Prescriptions techniques et prescriptions relatives à la sécurité						
2.1 Règles de route	<i>Résolution n° 24 – CEVNI: Code européen des voies de navigation intérieure</i>	-	Règlement de police pour la navigation du Rhin	<i>Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube</i>	Règlement pour la navigation sur la Save (Décision – 30/07)	Règlement de police pour la navigation de la Moselle

	<i>CEE</i>	<i>Union européenne</i>	<i>Commission centrale pour la navigation du Rhin</i>	<i>Commission du Danube</i>	<i>Commission de la Save</i>	<i>Commission de la Moselle</i>
2.2 Prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure	<i>Résolution n° 61 – Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure</i>	Directive 2006/87/CE établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure	Règlement de visite des bateaux du Rhin	<i>Recommandations concernant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure</i>	<i>Règles techniques applicables aux bateaux dans le bassin de la Save</i>	Règlement de police pour la navigation de la Moselle
2.3 Prescriptions minimales relatives à la délivrance des certificats de conducteur de bateau	<i>Résolution n° 31 – Recommandations sur les prescriptions minimales relatives à la délivrance de certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure en vue de leur reconnaissance réciproque dans le trafic international</i>	Directive 96/50/CE du Conseil concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté (1996)	Règlement des patentes pour la navigation sur le Rhin de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)	<i>Recommandations de la Commission du Danube concernant la délivrance des certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure sur le Danube (1995)</i>	Règles concernant les exigences minimales relatives à la délivrance de certificats de conducteur de bateau dans le bassin de la Save (Décision – 32/07)	Règlement de police pour la navigation de la Moselle
2.4 Prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, adopté à Genève le 26 mai 2000	Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses	Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin	<i>Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Danube</i>	Règles concernant le transport de matières dangereuses sur le Save (Décision 12/10)	Règlement pour le transport de matières dangereuses

	<i>CEE</i>	<i>Union européenne</i>	<i>Commission centrale pour la navigation du Rhin</i>	<i>Commission du Danube</i>	<i>Commission de la Save</i>	<i>Commission de la Moselle</i>
2.5 Services d'information fluviale	<i>Résolution n° 57 – Directives et recommandations pour les services d'information fluviale</i>	Directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires	<i>PROTOCOLE 22, Directives et recommandations pour les services d'information de la navigation intérieure (2001-II-19)</i>		Le standard sur le suivi et le repérage des bateaux (Décision 03/09), le standard sur l'ECDIS intérieur (Décision 04/09)	
2.6 Navigation de plaisance	<i>Résolution n° 40 – Certificat international de conducteur de bateau de plaisance</i>					
3. Éléments de droit civil et de droit public relatifs aux opérations de transport par voie navigable						
3.1 Contrat de transport de marchandises	Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI)		Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI)	Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI)		
3.2 Limitation de la responsabilité dans le secteur de la navigation intérieure			Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI) de 1988			

	<i>CEE</i>	<i>Union européenne</i>	<i>Commission centrale pour la navigation du Rhin</i>	<i>Commission du Danube</i>	<i>Commission de la Save</i>	<i>Commission de la Moselle</i>
3.3 Règles régissant l'abordage dans le secteur de la navigation intérieure	Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure (15 mars 1960)					
3.4 Immatriculation des bateaux de navigation intérieure	Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure (25 janvier 1965)	Directive 2006/87/CE établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure	Règlement de police pour la navigation du Rhin			
3.5 Jaugeage des bateaux de navigation intérieure	Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure					
4. Aspects de la navigation intérieure liés à l'environnement						
4.1 Pollution provenant des bateaux de navigation intérieure	<i>Résolution n° 21 – Prévention de la pollution des eaux par les bateaux</i>		Règlement de police pour la navigation du Rhin (art. 1 à 17)	<i>Recommandation relative à la prévention de la pollution provenant du secteur de la navigation (CD/SES 72/8, 2009)</i>	<i>Protocole relatif à la prévention de la pollution de l'eau provenant du secteur de la navigation (pas encore en vigueur)</i>	
4.2 Gestion des déchets	<i>Résolution n° 24 – Code européen des voies de navigation intérieure (chap. 10: Prévention de la pollution des eaux et élimination des déchets survenant à bord des bateaux)</i>		Convention de 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure	<i>Recommandations relatives à l'organisation de la collecte des déchets des bateaux naviguant sur le Danube (CD/SES 72/8, 2009)</i>	<i>Protocole relatif à la prévention de la pollution de l'eau provenant de la navigation (pas encore en vigueur)</i>	

	<i>CEE</i>	<i>Union européenne</i>	<i>Commission centrale pour la navigation du Rhin</i>	<i>Commission du Danube</i>	<i>Commission de la Save</i>	<i>Commission de la Moselle</i>
4.3 Incidences sur l'environnement du développement des infrastructures liées au transport par voie navigable	Convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière (Convention d'Espoo)	Directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences sur l'environnement; directive 2001/42/CE relative à l'évaluation stratégique des incidences sur l'environnement; directive 2000/60/CE établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau				