



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/2005/5/Add.1  
8 août 2005

Original: FRANÇAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE  
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail des transports par voie navigable  
(Quarante-neuvième session, 18-20 octobre 2005,  
point 4 de l'ordre du jour)

**ÉTUDE DE LA SITUATION ACTUELLE ET DES TENDANCES DU TRANSPORT  
PAR VOIE NAVIGABLE DANS LES PAYS MEMBRES**

Transmis par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)

Note : Le secrétariat reproduit ci-dessous la résolution 2003-I-13 de la CCNR «Préparation des dispositions d'application du protocole additionnel n° 7».

\* \* \*

## PROTOCOLE 13

### Préparation des dispositions d'application du protocole additionnel n° 7

#### Résolution

La Commission Centrale,

soucieuse de préparer en temps utile les règlements d'application prévus par le protocole additionnel n° 7<sup>1/</sup>,

ayant pris connaissance du document de travail en annexe établi à cette fin par le Secrétariat,

charge les Comités compétents de procéder à l'examen de ce document et de formuler, si possible, pour sa session d'automne, leurs observations sur les mesures à prévoir en vue de la mise en application de ce protocole additionnel.

#### Annexe au protocole 13

##### **Procédure et conditions de reconnaissance de certificats de bateaux et de patentes de bateliers délivrés par des autorités autres que les Etats de la CCNR**

La présente note a pour objet d'examiner les conditions d'application de dispositions faisant l'objet du protocole additionnel n° 7.

Ce protocole prévoit que "la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin peut reconnaître d'autres certificats de bateaux ainsi que des patentes de bateliers, lorsqu'ils sont délivrés sur la base de prescriptions équivalentes à celles qu'elle fixe (...) et de procédures qui en garantissent le respect effectif. Cette reconnaissance pourra être retirée si la Commission Centrale constate que les conditions fixées ne sont plus remplies. Les modalités seront définies dans les règlements d'application correspondants".

Les réflexions qui suivent visent à préparer la rédaction des règlements d'application prévus par ces dispositions.

#### **D) Champ d'application de la reconnaissance prévue par le protocole additionnel n° 7**

Au moment de l'adoption du protocole additionnel n° 7, il a été admis qu'une modification de l'Acte de Mannheim était nécessaire en vue de disposer d'un fondement juridique sûr pour permettre la reconnaissance de certificats de bateaux et de patentes de bateliers délivrés par des autorités autres que celles relevant des Etats membres de cette Convention.

---

<sup>1/</sup> Note du secrétariat: Le texte du Protocole additionnel n° 7 a été circulé comme document TRANS/SC.3/2003/11/Add.1.

La question se pose si la même base légale est nécessaire pour la reconnaissance d'autres documents de caractère plus technique, en particulier :

- les patentes radar,
- les certificats d'opérateurs radio.

De manière plus générale, on pourrait également poser la question des conditions auxquelles la CCNR peut reconnaître l'équivalence avec sa réglementation, de réglementations arrêtées par d'autres autorités (par exemple en matière d'émissions de moteurs de bateaux).

Le Secrétariat propose de considérer que seule la reconnaissance de patentes de bateliers et de certificats de bateaux est subordonnée à la ratification du protocole additionnel n° 7.

En effet, ces deux types de documents sont les seuls à être mentionnés dans la Convention de Mannheim. Par ailleurs, les autres certificats (radar, radio) présentent un caractère exclusivement technique et sont dépourvus de toute spécificité au regard de la navigation rhénane. De plus, l'assujettissement de la reconnaissance de ces certificats techniques au préalable de la ratification du protocole n° 7 irait à l'encontre de l'interprétation admise jusqu'à présent. Par exemple, par résolution 2002-I-36, la Commission Centrale a institué un mécanisme de reconnaissance des patentes radar émanant d'Etats tiers.

## **II) Modalités et procédure de reconnaissance**

A priori, un même schéma pourra être suivi pour les attestations de bateaux et pour les certificats de conducteurs.

### **1) Objet de la reconnaissance**

La reconnaissance s'effectue au niveau de la législation ou de la réglementation définissant les conditions de délivrance de certificats ou attestations

Cette législation ou réglementation doit comporter des prescriptions équivalentes à celles prévues par la réglementation rhénane. La définition de l'équivalence constitue le point délicat de l'application du protocole additionnel n° 7. Il est proposé de retenir les éléments suivants, qui devront donc être encore mieux précisés :

- a) L'équivalence doit être vérifiée :
  - au plan de règles de fond,
  - au plan des procédures garantissant le respect des règles de fond.
- b) Par équivalence, il y a lieu d'entendre des règles qui :
  - soit sont identiques,
  - soit présentent les mêmes garanties que les règles rhénanes.

c) La notion d'équivalence doit être interprétée différemment pour les règles de fond et pour les règles de procédure :

- pour les règles de fond, il convient de rechercher autant que possible une identité de contenu,
- pour les règles de procédure, il ne peut par définition y avoir identité ; seule une équivalence des garanties peut être recherchée.

d) Si des différences existent, il peut en être fait abstraction, tant pour des règles de fond que de procédure :

- si elles n'ont pas de conséquences significatives en particulier, les différences ne doivent pas avoir de conséquences au plan des conditions de concurrence et donc sur les coûts induits par les prescriptions ;
- si les conséquences négatives sont suffisamment compensées par des conséquences positives ; l'équivalence peut donc être appréciée au plan des caractéristiques d'ensemble de la législation ou de la réglementation en cause.

e) Lorsqu'une législation ou réglementation est reconnue comme équivalente à la réglementation rhénane, toutes les attestations ou tous les certificats qui ont été délivrés, sur la base du respect complet de cette législation ou réglementation, sont reconnus comme valables sur le Rhin. On peut en tirer les conséquences suivantes :

- Si une attestation ou un certificat n'a été délivré que sur la base d'une dérogation à une législation ou à une réglementation reconnue ou d'une disposition transitoire dispensant du respect total des exigences de cette législation ou de cette réglementation, l'équivalence ne pourra pas être reconnue à cette attestation ou à ce certificat, sauf à recourir à une procédure d'examen individuel en vue de déterminer si la dérogation ou la dispense porte sur un aspect jugé mineur.
- Si la réglementation rhénane comporte elle-même des dispositions transitoires, il devra être procédé à l'examen de ces dispositions pour déterminer si elles peuvent être prises en compte dans le cadre de la reconnaissance de législations ou de réglementations non rhénanes.

## 2) Procédure d'examen

La reconnaissance d'une réglementation relative à des attestations de bateaux ou à des certificats de conducteurs suppose une demande présentée en ce sens par l'Etat ou l'organisation internationale qui est responsable de cette réglementation.

Cette demande devra être accompagnée de l'ensemble des dispositions relatives aux attestations ou aux certificats en cause, dans une des langues de travail de la CCNR.

La demande sera instruite par le Comité compétent :

- Comité RV pour les attestations de bateaux ;
- Comité STF pour les certificats de conducteurs.

Le Comité compétent examinera cette législation ou réglementation et donnera un avis sur l'équivalence. Au besoin, il fera procéder aux vérifications nécessaires, demandera des compléments d'information et pourra auditionner les représentants des autorités concernées.

La décision appartiendra à la réunion plénière de la Commission Centrale qui devra se prononcer :

- sur l'équivalence,
- sur l'opportunité de la reconnaissance.

En effet, la reconnaissance ne constitue pas un droit, même si l'équivalence est constatée. Elle suppose une appréciation politique qui prend en compte notamment :

- l'existence d'une réciprocité adéquate,
- l'existence de conditions de collaboration garantissant le maintien de l'équivalence dans l'évolution future des prescriptions,
- éventuellement d'autres considérations relatives au bon déroulement de la navigation sur le Rhin. (On peut à cet égard faire référence au concept de "prospérité de la navigation rhénane", mentionné par l'article 46 de l'Acte de Mannheim). Ces considérations devraient cependant rester étrangères à des préoccupations économiques qui relèvent du protocole additionnel n° 2.

### **III) Actualisation de la reconnaissance d'équivalence**

Si la réglementation rhénane évolue, l'équivalence risque de ne plus être assurée. L'équivalence doit donc être accompagnée d'un accord de coopération garantissant une évolution harmonisée de la législation rhénane et de la législation ou réglementation reconnue comme équivalente.

Cet accord doit prévoir un échange d'informations et une concertation. La concertation doit se traduire par une réunion annuelle de coordination au cours de laquelle sont convenues les évolutions des prescriptions.

Si malgré cette concertation, l'équivalence cesse d'être assurée, le Comité compétent pourra saisir la Commission Centrale d'une proposition de retrait de l'équivalence.

Le retrait de l'équivalence peut entraîner deux catégories de conséquences :

- une perte de validité de tous les certificats ou attestations délivrés sur la base de la législation qui a cessé d'être reconnue,
- un défaut de validité pour les nouveaux certificats ou attestations délivrés après une date à compter de laquelle de nouvelles prescriptions s'appliquent sur le Rhin pour les nouveaux bateaux ou les nouveaux titulaires de patentes.

#### IV) Contrôle

##### 1) Contrôle par la CCNR et les autorités des Etats rhénans

La CCNR doit se réserver un droit de contrôle des bénéficiaires de certificats ou d'attestations pour vérifier la réalité de l'équivalence au plan de mise en œuvre pratique. En principe, ce contrôle devrait rester exceptionnel. Mais il convient d'en réserver la possibilité. S'il est exercé, ce contrôle sera en règle générale effectué sur la voie d'eau par les autorités des Etats rhénans.

Le contrôle portera sur le respect par le bénéficiaire de la législation ou de la réglementation reconnue.

Si des insuffisances significatives sont constatées, un retrait individuel de l'équivalence doit pouvoir être prononcé.

Ce retrait ne peut intervenir qu'après une procédure contradictoire au cours de laquelle les autorités compétentes pour la législation ou la réglementation reconnues auront pu se prononcer sur le respect de cette législation ou réglementation par le bénéficiaire dont le comportement est contesté.

##### 2) Contrôle par les autorités non rhénanes

Les autorités compétentes pour délivrer des attestations ou certificats sur la base d'une législation ou d'une réglementation reconnues par la Commission Centrale devront prendre l'engagement d'exercer les contrôles appropriés à garantir le respect effectif et complet des prescriptions de cette législation ou réglementation par les bénéficiaires des attestations ou certificats délivrés sur leur fondement.

---