



HAL
open science

La détermination des règles professionnelles et sociales applicables au personnel navigant du bassin rhénan

Stéphane Carré

► **To cite this version:**

Stéphane Carré. La détermination des règles professionnelles et sociales applicables au personnel navigant du bassin rhénan. *Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation*, 2014, 65 | 2014, pp.3-21. 10.46298/cst.12136 . halshs-01447698

HAL Id: halshs-01447698

<https://shs.hal.science/halshs-01447698v1>

Submitted on 5 May 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

**LA DÉTERMINATION DES RÈGLES PROFESSIONNELLES
ET SOCIALES APPLICABLES AU PERSONNEL NAVIGANT
DU BASSIN RHÉNAN**

STÉPHANE CARRÉ
DROIT ET CHANGEMENT SOCIAL (UMR CNRS 6297)
IUT ST-NAZAIRE

Le Rhin est emblématique des relations politiques intra-européennes. Il traverse quatre pays (Suisse, France, Allemagne, Pays-Bas). Il a été au cœur de régions âprement disputées (Alsace...), querelles ayant été un prétexte parmi d'autres à des conflits armés. Par ses affluents, son delta et ses canaux de liaison, le bassin rhénan est aussi en contact avec d'autres pays : le Luxembourg (Moselle), la Belgique (Meuse, Escaut), et toute l'Europe centrale (Mittellandkanal, canal Main-Danube). Le fleuve est donc au cœur d'une construction européenne visant, *a minima*, à s'entendre du moins sur la circulation internationale des marchandises et, au mieux, à trouver un *modus vivendi* facilitant une coexistence pacifique entre les peuples, sinon une intégration européenne (Union européenne). Il est symptomatique que son sort ait été pris en compte par tous les grands traités européens de l'époque

moderne¹ et qu'il ait tôt fait l'objet d'une gouvernance internationale². Le texte actuellement applicable est la convention de Mannheim du 17 octobre 1868 pour la navigation du Rhin³. Cette convention fixe ou permet l'édiction de règles uniformes. Mais son objet n'a pas permis que l'ensemble des règles professionnelles du personnel naviguant s'y retrouve.

Tout spécialement, les dispositions visant à protéger le personnel salarié dans son assujettissement à un employeur (droit du travail) ou à protéger le travailleur des risques de l'existence (protection sociale) n'entrent pas dans les objectifs de la convention. La convention de Mannheim est avant tout un accord commercial. Cette convention prône la libre navigation commerciale sur le Rhin et organise la cadre de la concurrence ainsi instaurée entre bateliers (droits de ports, droits fiscaux, réglementation douanière, compétence des tribunaux ou de la Commission centrale du Rhin en présence d'un litige ou de plaintes entre bateliers...).

Pour autant, certaines règles professionnelles découlant de la convention de Mannheim vont avoir comme objet d'encadrer les conditions d'exercice du métier de navigant. Ces règles ont donc une incidence sur les conditions de travail et d'emploi de ce personnel, au même titre que le droit social (ainsi, les minimums d'équipage). Les règles sociales, par leur objet matériel, apparaissent ainsi comme participant d'une réglementation professionnelle (sachant que par ailleurs, nous pouvons être en présence de travailleurs indépendants, sinon d'aides familiaux) quand celle-ci encadre le quotidien du travail des bateliers. Et l'inverse est vrai, puisque ce type de règle professionnelle vient alors « *enrichir* » le statut des navigants salariés. Du point de vue de l'observation des conditions d'exercice du métier de navigant à l'adresse des salariés, il serait certainement artificiel de les observer sans l'apport des règles professionnelles.

C'est donc de front qu'il faut aborder les règles sociales et les règles professionnelles pour appréhender ce que peut être concrètement la situation sociale des navigants travaillant sur le Rhin. Mais détailler ce que pourrait être un

¹ Acte final du Congrès de Vienne du 9 juin 1815, réorganisant l'Europe après la chute de Napoléon 1er (art. 108 et Annexe 16 B), Traité de paix de Versailles du 28 juin 1919, réorganisant l'Europe après la 1^{ère} Guerre mondiale, déplaçant la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) de Mannheim à Strasbourg.

² Première en date, la convention du 15 août 1804 instituant l'Administration générale de l'Octroi du Rhin, conclue entre la France et le Reich allemand. Puis, intervient l'Acte de navigation de Mayence, du 31 mars 1831, et enfin la convention de Mannheim de 1868, révisée le 20 nov. 1963 (convention de Strasbourg).

³ Dans son état d'après-guerre : BONÉT-MAURY, 1947. Dans son état actuel : site de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (www.ccr-zkr.org). L'ensemble de la réglementation rhénane dont il sera par la suite question (RVBR, RPNR...) est consultable sur le même site.

« *statut* » du navigant rhénan apparaît redoutable tant, par delà l'existence effective de règles communes, apparaît surtout la diversité sinon le flou des situations (artisans bateliers, aides familiaux, salariés de grands armements, présence d'une importante main d'œuvre immigrée, existence d'un trafic fluvio-maritime...) et des règles finalement applicables (« régime rhénan », conventions internationales en matière sociale, multiples droits nationaux...).

Inventorier les règles applicables et comprendre leur délicate articulation sera notre principal objectif. Car le Rhin est un espace ouvert. C'est le bassin rhénan et ses extensions qu'il faut en réalité saisir pour comprendre la variété des situations. Or, dans le même temps, le Rhin est non seulement important dans l'histoire récente de l'Europe, mais il est très prosaïquement un axe de communication majeur. Troisième fleuve au monde par son trafic (derrière le Yang Tsé Kiang et le Mississippi), il représente 40 % du trafic fluvial européen de marchandises, bien avant le Danube⁴. La situation sociale des navigants du transport fluvial en Europe ne peut donc tout simplement pas être abordée sans que ne soit pris en compte le cas du Rhin, qui est tout à la fois spécifique, complexe, mais dominant et donc exemplaire⁵.

La convention de Mannheim de 1868 pose que la navigation du Rhin et de ses embouchures, depuis Bâle jusqu'à la pleine mer, sera libre aux navires de toutes les nations pour le transport des marchandises et des personnes, à la condition de se conformer à ses stipulations et aux mesures prescrites pour le maintien de la sécurité générale (art. 1^{er}). Concernant les règles professionnelles et sociales applicables aux bateliers naviguant sur le Rhin, il peut s'agir de règles uniformes posées par cette convention ou de règles dérivant directement de celle-ci (1.). Mais il faut compter aussi sur l'existence de règles apparentées : des dispositions qui miment les règles rhénanes, en élargissent par cela le champ d'action, mais n'ont pas pour fondement direct la convention de 1868 (2.). Il peut enfin s'agir de règles externes à ces corpus (3.).

C'est dans ce dernier cas que le principe de territorialité propre à chaque pays peut reprendre le dessus. Le Rhin ne connaît pas d'espace international. Il traverse quatre pays et, au niveau du Rhin, la frontière entre les pays passe par le talweg du fleuve. Faut-il en conclure que là où le bateau passe, on appliquera les règles du pays traversé ? Mais pour des règles s'appliquant au

⁴ En 2012, 188,7 millions de tonnes ont été transportées sur le Rhin (traditionnel). Il atteignait 207,5 millions de tonnes en 2008. Le trafic fluvial européen (28 pays) était en 2011 de 483 millions de tonnes (CCNR/COMMISSION EUROPÉENNE/PANTEIA, 2013).

⁵ On comptait en Europe (28 pays) 43 860 personnes travaillant dans la navigation intérieure (2011) pour 9 715 entreprises (2010), dont 75 % enregistrées aux Pays-Bas. La majorité de la main d'œuvre fluviale travaille dans le « *corridor rhénan* » (CCNR/COMMISSION EUROPÉENNE/PANTEIA, 2013).

personnel navigant, déterminer le champ d'application des règles par la seule aire géographique du Rhin est largement insuffisant : du point de vue du batelier, cet espace est en effet poreux, qui voit des bâtiments y pénétrer et d'autres en partir (vers les canaux intérieurs belges, la France, la mer...). Interfère donc continuellement un champ d'application matériel, qui s'attache aux bateaux que servent les navigants. La situation est d'autant plus complexe qu'en matière de droit du travail, le contrat de travail se superpose. Le lieu d'exécution du travail est certes le bateau. Mais si un seul droit national doit s'appliquer sur celui-ci, s'agit-il du droit du lieu de siège social, faut-il tenir compte du lieu d'immatriculation du navire, indépendamment du siège social (règle du pavillon), du lieu de conclusion du contrat de travail ?

1. LE RÉGIME RHÉNAN

Concernant les règles appartenant au corpus dépendant de la convention de Mannheim, la règle applicable apparaît dans une première approximation aisée à déterminer : ces règles s'appliquent de l'embouchure du Rhin jusqu'en Suisse⁶. Ces règles vont être édictées par la Commission centrale pour la navigation du Rhin⁷. Mais, à y regarder de plus près, rien n'est simple. Certaines règles vont connaître un champ d'application géographique plus large parce qu'il va être accordé aux bateaux du Rhin de s'échapper de leur aire de navigation normale. Ainsi, les bateaux, du Rhin à la pleine mer ou à la Belgique, ont le droit de choisir telle voie qu'il leur plaira en traversant les Pays-Bas (art. 2)⁸. Des facilités de circulations (absences de droits de

⁶ L'art. 1^{er} de la convention précise que le Leck et le Waal sont considérés comme une partie du Rhin. Mais la CCNR ne semble pouvoir exercer pleinement sa juridiction qu'en amont de Krimpen et Gorinchem (points limites de l'action des marées).

⁷ La Commission centrale pour la navigation du Rhin se réunit la première fois en 1816 afin de discuter de la convention rhénane préconisée lors du Congrès de Vienne (1815). Mais les travaux de la CCNR n'aboutissent qu'en 1831 (convention de Mayence). La Commission centrale pour la navigation du Rhin, aujourd'hui située à Strasbourg, s'avère être la plus ancienne organisation internationale au monde. La CCNR, dans son mode de fonctionnement actuelle, résulte de la convention de Mannheim (notamment modifiée par les traités de Versailles de 1919 et de Strasbourg de 1963). Il s'agit d'une organisation intergouvernementale réunissant actuellement l'Allemagne, la Belgique, la France, les Pays-Bas et la Suisse. Chaque pays membre envoie une délégation de « *commissaires* ». Ces délégations délibèrent et prennent actuellement des décisions lors de deux sessions annuelles, préparées par des comités d'experts (par ex. le comité de visite des bateaux). Les « *résolutions* » sont prises à l'unanimité à la suite de délibérations présentées sous forme de « *protocoles* ». Il existe un personnel administratif regroupé dans un « *secrétariat* » (une vingtaine de personnes actuellement). Il existe aussi une organisation juridictionnelle spécifique au régime rhénan : les tribunaux du Rhin et une chambre des appels tenue au sein de la CCNR (VAN EYSINGA, WALTHER, 1974 ; WOEHRLING, 2008).

⁸ En cas d'obstacles à la navigation, il est autorisé aux bateaux du Rhin de prendre aux Pays-Bas des voies parallèles.

navigation) sont aussi accordées à ces bateaux dès lors qu'ils circulent sur les affluents du Rhin (art. 3). De façon plus générale, les bateaux du Rhin peuvent se trouver en situation de sortir du bassin rhénan (passer sur le Danube, l'Elbe...). Aussi, dès lors qu'une règle va s'incorporer au bâtiment, elle va donc être efficace là où il se trouve (par exemple, les règles fixant les caractéristiques de la timonerie) y compris où d'autres bateaux ne respectant pas les règles de navigation du Rhin pourront en toute légalité circuler. A l'inverse, il peut être admis que des bâtiments n'appartenant pas à la navigation du Rhin atteignent ce fleuve, notamment pour des transports dont l'origine se trouve dans un pays tiers à la convention de Mannheim.

La convention indique alors que les conditions de circulation de ces bateaux seront réglées par des traités bilatéraux entre ce pays tiers et les pays contractants à la convention de Mannheim (art. 4). Pour les bateaux appartenant à la navigation du Rhin se rendant vers un pays tiers, le même article indique que ces bateaux sont alors soumis au droit national « *sous tous les rapports* » quand ils se trouvent sur une voie navigable du pays tiers. Donc, si la règle ne s'incorpore pas dans les caractéristiques matérielles du bateau, la règle applicable change en fonction des territoires traversés. Il en est ainsi quand le bateau, même rattaché à un État signataire du traité de Mannheim, ne navigue pas sur le Rhin et ses démembrements nommément désignés par le régime rhénan. Par exemple, la Belgique est signataire du traité de Mannheim, bien que n'étant pas un pays riverain. Mais si un bâtiment d'un armateur établi en Belgique peut donc circuler sur le Rhin, c'est à condition de respecter la réglementation rhénane. Autrement, la réglementation nationale belge reprend sa priorité. En première analyse, il doit en être ainsi des règles professionnelles et sociales de chaque pays, à moins qu'il existe de telles règles dans le régime rhénan.

Concernant les règles du corpus rhénan, nous avons signalé que la liberté de circulation accordée aux navires de toutes les nations, de la Mer du Nord à la Suisse suppose que le bâtiment se conforme aux stipulations dudit traité et aux règles de sécurité adjointes. Or concernant la convention de Mannheim, très peu de règles professionnelles s'y trouvent inscrites directement⁹. Par contre, quelques dispositions fondent l'existence des instruments annexes à

⁹ L'art. 9 de la convention de Mannheim indique que des gardiens de la marchandise peuvent être embarqués afin d'empêcher tout acte de contrebande. Ces agents des douanes « *n'auront d'autre droit que de surveiller ces bateaux et leur cargaison [...]. Ils prendront part gratuitement à la nourriture de l'équipage ; le batelier leur fournira à ses frais le feu et la lumière nécessaires, mais ils ne pourront ni exiger ni accepter aucune rétribution* ». L'art. 26 indique que les dispositions sur le service des pilotes et des avertisseurs, et la rétribution qui leur est due par les bateliers, sont réservées à chaque État riverain et qu'aucun batelier ne sera obligé de prendre un pilote à son bord. Il s'agit de règles matérielles, d'importance mineure, sinon obsolètes.

ce traité, qui permettent de connaître les règles professionnelles en vigueur, de même que leur champ d'application géographique. À ce titre, notons l'existence de la convention du 14 décembre 1922 relative au régime des patentes de bateliers du Rhin (remplaçant les art. 15 à 21 de la convention de Mannheim, abrogés). L'art. 1^{er} de cette convention stipule que « *le droit de conduire un bâtiment sur le Rhin en amont du pont de Duisburg-Hochfeld n'appartient qu'au titulaire d'une patente de batelier du Rhin* ». Si l'autorisation peut être accordée pour tout le Rhin, elle n'en est pas moins nécessaire que pour ceux qui entendent remonter le fleuve au delà de la frontière germano-néerlandaise (au niveau du bac de Spijk) en aval de Duisbourg¹⁰. Des patentes de batelier, il faut distinguer les patentes de bateaux, dont les dispositions propres à la convention de Mannheim indiquent *a priori* qu'elles ne sont nécessaires que pour une partie du fleuve : « *Avant qu'un bateau entreprenne son premier voyage sur le Rhin, le propriétaire ou le conducteur doit se pourvoir d'un certificat constatant que ce bateau a la solidité et le grément nécessaires à la navigation de la partie du fleuve à laquelle il est destiné* » (art. 22)¹¹. Or, c'est au travers des règles d'attribution de la patente de batelier et de celle de bateau (patente de bateau aujourd'hui dénommée « *certificat de visite* ») que des règles professionnelles vont pouvoir être définies par la Commission centrale pour la navigation du Rhin¹².

Ces règles professionnelles, en relation avec la sécurité de navigation, étaient fixées dans le Règlement de visite des bateaux du Rhin (chap. 23 du RVBR). Certaines se trouvaient au Règlement des patentes, d'autres dans un règlement spécifique au personnel de sécurité des bateaux à passagers (2004). Ces dispositions sont aujourd'hui reprises au Règlement relatif au

¹⁰ Mais dès 1923, il est affirmé que l'obtention de la grande patente, ou d'un titre équivalent, nécessite que le postulant démontre qu'il a une suffisante connaissance du secteur allant du bac de Spijk (frontière entre les Pays-Bas et l'Allemagne), jusqu'aux écluses d'Iffezheim, entre Karlsruhe et Strasbourg, soit sur tout un secteur tant en aval qu'en amont de Duisbourg. V. notamment le protoc. CCNR n° 22 du 22 déc. 1923.

¹¹ Nous verrons qu'en réalité le champ d'application du RVBR, et donc l'attribution des certificats de visite, connaît un large champ d'application géographique. C'est plutôt d'un point de vue matériel (par catégorie de bâtiment) et par la concurrence possible de certificats communaux de bateau qu'il existe aujourd'hui quelques limites à la nécessité de ce certificat rhénan.

¹² La CCNR est notamment « *compétente pour délibérer sur les propositions des Gouvernements riverains concernant la prospérité de la navigation du Rhin, spécialement sur celles qui auraient pour objet de compléter ou de modifier la présente Convention et les règlements arrêtés en commun* » (art. 45 b). « *La Commission Centrale détermine dans les règlements pris en exécution de l'article 22 de la présente Convention ainsi que de la Convention du 14 déc. 1922 relative au régime des patentes de batelier du Rhin, les catégories de bâtiments exclues totalement ou partiellement du champ d'application desdits règlements* » (art. 23).

personnel de la navigation sur le Rhin (RPN), entrée en vigueur le 1er juillet 2011¹³. Ce regroupement de règles autrefois placées de façon éparsée dans ces différents instruments au gré d'une longue évolution, permet évidemment une bien meilleure lisibilité des règles professionnelles applicables aux bateliers rhénans. Ces dispositions fixent notamment la qualification des membres d'équipage (attestée par un livret de service), la composition minimale des équipages, les temps minimaux de repos et les temps maximaux de navigation (attestés par un livre de bord et un tachygraphe), les exigences d'obtention pour les patentes de batelier (honorabilité, aptitudes physiques et psychiques, connaissances professionnelles)¹⁴. Le RPN comporte donc uniquement des règles professionnelles visant la personne même des navigants. Mais le RPN n'est pas la seule source du régime rhénan comportant des règles professionnelles. Le règlement de police (RPNR) et le RVBR continue finalement d'en accueillir.

Le RPNR a toujours eu pour mission de fixer les règles de navigation sur le Rhin. Il est le plus ancien règlement annexe aux conventions rhénanes, vu son rôle crucial¹⁵. Il décrit notamment les règles de route sur le Rhin (sens de circulation, dépassements, croisement entre bateaux, vitesse de circulation, mise à couple, signalisation fluviale...). Mais par delà ces règles de route, qui peuvent être assimilées à des règles professionnelles quand elles s'adressent à des navigants agissant dans le cadre de leur métier, quelques règles du RPNR continuent de fixer des sujétions plus globales ayant concrètement une incidence sur les conditions de travail et de vie des bateliers. Ainsi les art. 1. 02 et 1. 03 sur les devoirs de l'équipage et du conducteur¹⁶.

Par ailleurs, le règlement de visite (RVBR) regroupe toujours un grand nombre de dispositions déterminant les caractéristiques matérielles des bateaux (dimensionnement des coques, motorisation...). Mais quand ces caractéristiques matérielles vont concerner les postes de travail, il s'avère qu'elles deviennent aussi des règles d'hygiène et de sécurité particulières

¹³ Résolution CCNR 2010-I-8. V. le décret n° 2011-717 du 22 juin 2011 portant publication du protocole n° 8 de la résolution 2010-I-8 de la CCNR, adoptée le 2 juin 2010 (JO 25 juin).

¹⁴ L'obtention des patentes du Rhin n'étant réellement nécessaire que pour le secteur s'étendant de Spijk à Iffezheim, pour une navigation uniquement en amont d'Iffezheim ou en aval de Spijk, ce sont des certificats de conduite communautaires, sinon nationaux qui suffisent (V. l'art. 6. 2 du RPN). Le droit rhénan est donc ici évacué.

¹⁵ Un premier règlement de police apparaît en 1850, sous l'empire de la convention de Mayence de 1831, précédant celle de Mannheim.

¹⁶ Ainsi l'art. 1. 03, §. 1 : « Les membres de l'équipage doivent exécuter les ordres qui leur sont donnés par le conducteur dans le cadre de sa responsabilité. Ils doivent contribuer à l'observation des prescriptions du présent règlement. » ou le §. 3, al. 1 : « Les facultés des membres en service de l'équipage minimum (...) ne doivent pas être entravées par une fatigue excessive, les effets de l'alcool, de médicaments, de drogues ni pour un autre motif ».

ayant derechef une incidence sur les conditions de travail des bateliers. D'autres règles conditionnent étroitement les conditions d'existence de ceux vivant sur ces bateaux. Parmi ces règles, soulignons celles du chapitre 7 (timonerie : chauffage, aération...) et des chapitres 11 à 14 (« *sécurité aux postes de travail* », « *logements* », « *installations à gaz pour usages domestiques* »...).¹⁷

Les dispositions du RVBR sont en principe applicables sur tout le Rhin et le contrôle de leur effectivité s'effectue, suite à des visites de bateau, par la délivrance d'un certificat de visite. Mais là encore, il faut prendre en compte d'autres données. Les certificats de visite peuvent se faire par les autorités (« *Commission de visite* ») d'un quelconque État riverain, et par les autorités belges (art. 1. 03). Des certificats émanant d'autres pays peuvent être admis, si la Commission centrale du Rhin a admis leur équivalence. Mais certains bateaux échappent partiellement à cette réglementation. Celle-ci ne concerne que les bateaux dépassant 20 m. de longueur et dont le volume est supérieur à 100 m³ et ne s'applique pas aux bacs. Les péniches au gabarit « *Freycinet* » y échappent partiellement quand elles ne circulent qu'entre Bâle et les écluses d'Iffezheim (art. 1. 04.)¹⁸. Aucune des dispositions professionnelles que nous avons citées ne doit être alors mise en œuvre. En lieu et place, les certificats de navigabilité nationaux d'un des États riverains suffisent. Quant aux navires de mer (fluvio-maritime), ils ne doivent répondre aux dispositions que du chapitre 20 exigeant que ledit navire réponde aux exigences des conventions SOLAS et, le cas échéant, MARPOL¹⁹. Quelques rares dispositions du RVBR, mais non pas celles relatives aux règles professionnelles citées, leur sont aussi applicables.

L'ensemble de ces exceptions réinjecte une diversité des situations, là où l'on pourrait penser que règne une totale uniformité des règles pour des raisons de sécurité. Cette diversité n'entraîne pas d'importantes variations quand une équivalence entre normes est établie. Il demeure néanmoins qu'en fluvio-maritime, le droit de la mer prend le pas sur le droit terrestre, ce qui peut aboutir à des situations beaucoup plus hétérogènes quant aux conditions

¹⁷ Par exemple, l'art. 12. 4, §. 2 : « *Les cuisines doivent comporter : une cuisinière, un évier avec décharge, une alimentation en eau potable, un réfrigérateur (et) suffisamment d'espace pour le rangement, le travail et les provisions* ».

¹⁸ « *Péniches de canal* » : bateau qui ne dépasse pas la longueur de 38,50 m. et la largeur de 5,05 m. et qui navigue habituellement sur le canal du Rhône ou Rhin.

¹⁹ MARPOL : Convention internationale du 2 nov. 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et protocole de Londres de 1978 (décret n° 83-874 du 27 sept. 1983 portant publication de la convention MARPOL) ; SOLAS : Convention du 1er sept. 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (décret n° 80-369 du 14 mai 1980 portant publication de la convention MARPOL).

matérielles d'existence des navigants.

2. LES RÉGIMES JURIDIQUES APPARENTÉS AU DROIT RHÉNAV

Les règles apparentées sont celles qui complètent le régime rhénav, en relation avec celles du régime du Rhin. Elles sont apparues avec l'appui de la Commission centrale et des professionnels pour faciliter les transports dans le bassin rhénav. Il en est de deux sortes. Il y a des règles qui sont apparues de façon collatérale. Elles permettent l'élargissement de fait de l'aire d'application du régime rhénav (2.1.). D'autres sont apparues par voie de filiation : elles complètent le régime rhénav sur son aire d'application (2.2.). C'est à ce niveau que l'on retrouve l'essentiel des règles sociales spécifiques au bassin du Rhin (droit du travail et sécurité sociale). Ces règles additionnelles s'appuient les unes sur les autres. Par exemple les règles d'équipage et les modes d'exploitation du bateau (RVBR, puis RPN) ne peuvent être détachées de celles en matière de repos et de temps de travail, fixées par ailleurs : à l'image du monde maritime, le travail à bord sera en effet couramment organisé par « quart ».

En principe, l'ensemble de ces règles devrait aboutir à un régime juridique tout à la fois plus robuste et plus ouvert. Un des objectifs est manifestement de faciliter l'interconnexion du Rhin avec le réseau fluvial adjacent et européen. Mais le résultat apparaît mitigé tant il existe un empilement de textes dont les aires matérielles et géographiques d'application ou les contenus, certes approchants, restent variés.

2.1. LES DISPOSITIONS COLLATÉRALES

Deux corpus de règles miment un tant soit peu le régime rhénav et permettent ainsi aux bateaux dont l'aire de déplacement s'attache au Rhin de circuler aisément du fleuve à ses attaches. Il y a d'abord un régime juridique assez ancien, le régime mosellan, qui s'appuie sur l'existence d'une connexion au Rhin et participe donc d'une extension du régime rhénav (2.1.1.). Il y a surtout un mouvement récent d'unification juridique au niveau européen, et prenant pour exemple le régime rhénav (WOEHLING, 2006) (2.1.2.).

2.1.1. Le régime mosellan

De façon liminaire, notons que s'il existe un régime spécifique à la Moselle, affluent du Rhin, *a contrario* il n'existe pas de régime uniforme pour la Meuse et l'Escaut. Pourtant, comme le Rhin, la Meuse et l'Escaut sont aussi des fleuves internationaux qui traversent la France, la Belgique et les Pays-Bas et dont l'embouchure est située non loin du delta du Rhin (canal Rhin/Escaut). On a donc pu chercher à adapter le régime de la navigation de

ces fleuves pareillement au Rhin. Mais concernant l'Escaut, il y a eu échec d'un régime réellement commun²⁰. De même, il n'existe ni régime unique ni administration commune pour la navigation sur la Meuse²¹.

Concernant la Moselle, une convention internationale a donc été conclue le 27 octobre 1956 entre la France, le Luxembourg et l'Allemagne²². Or, les articles 28 et s. de cette convention fixent un régime de navigation et un mode d'administration qui reprend en partie le régime du Rhin²³. Ces dispositions prévoient également un alignement futur sur le régime rhénan (art. 30). Les patentes de bateliers du Rhin sont valables sur la Moselle, même s'il existe parallèlement des patentes spécifiques à la Moselle (art. 33). Mais surtout, l'article 32 énonce que « *Les règlements applicables sur le Rhin au 1^{er} janvier 1956 et concernant [...] la police, la santé, la sécurité sociale, la visite des bateaux et le minimum d'équipage, seront applicables sur la Moselle sous réserve des modifications et adaptations* ».

On a donc ici un régime juridique potentiellement commun entre le Rhin et la Moselle et dont le contenu concerne de près les règles professionnelles et sociales. Mais le régime mosellan, applicable du confluent de la Moselle au Rhin jusqu'à Metz n'est applicable qu'aux transports transfrontaliers. Donc, concernant les règles sociales et professionnelles de ce régime, tout dépend finalement de la nature du transport sur le tronçon considéré, ce qui est évidemment une source de complication.

²⁰ La liberté de navigation a été posée dès 1792 (décret de la Convention du 16 nov. 1792, puis traité de La Haye du 16 mai 1795). Cette liberté de navigation, ainsi que certaines de ses conditions annexes, sont de nouveau affirmées par l'Acte final du congrès de Vienne en 1815, les dispositions visant toutes ensemble la Meuse, la Moselle et l'Escaut, tandis qu'il est indiqué que le régime de navigation devra se rapprocher le plus possible de celui du Rhin. Mais les rivalités nationales et celles opposant les ports d'Anvers à Rotterdam empêcheront tout régime uniforme de navigation : échec du traité de Londres du 26 juin 1831, puis d'une convention bilatérale du 3 avril 1925, prévoyant la mise en place d'une administration commune. Nonobstant le droit communautaire, le régime juridique international de l'Escaut n'est donc que le résultat de la conjonction d'arrangements ou accords spéciaux et il n'y a pas d'administration commune (ERKENS, 1967). Il existe pourtant aujourd'hui une Commission internationale de l'Escaut, mais dont le seul objectif est la gestion de l'eau (traité de Charleville-Mézières du 26 avril 1994, puis traité de Gand du 3 déc. 2002, dont les dispositions sont applicables aussi à la Meuse : création d'une commission internationale de la Meuse pour la gestion de l'eau. Sur cette question, V. d'ARGENT, 1997).

²¹ Concernant la Meuse, il existe une convention bilatérale entre la Belgique et les Pays-Bas du 12 mai 1863. Elle ne fixe qu'un régime commun de la gestion de l'eau pour faciliter la navigation, ainsi qu'une liste de travaux à engager pour favoriser la navigation.

²² Décret n° 57-22 du 7 janv. 1957 « *portant publication du traité sur la question sarroise, de la convention au sujet de la canalisation de la Moselle (...)* » (JO du 10 janv. 1957, p. 534 et s.).

²³ V. notamment les art. 31 (régime douanier) et 34 et s. (établissement de tribunaux spécifiques, d'une Commission...) du traité de Luxembourg de 1956.

2.1.2. Le droit de l'Union européenne

Le droit fluvial communautaire apparaît comme un ensemble de règles collatérales à celles du bassin rhénan en ce que le droit rhénan a inspiré les dispositions européennes qui sont progressivement apparues, tout en ne les remplaçant pas. C'est au pourtour de l'aire d'application des règles issues de la convention de Mannheim que s'applique un droit communautaire, qui aurait pourtant vocation à s'y appliquer. Concernant le droit professionnel, on constate ainsi que les directives n° 82/714/CEE du 4 octobre 1982 et n° 2006/87/CE du 12 décembre 2006²⁴ sur les prescriptions techniques des bateaux reprennent les règles rhénanes du RVBR, notamment les règles concernant la timonerie, la sécurité aux postes de travail, le logement de l'équipage²⁵... Cependant, la directive n° 2006/87/CE, contrairement à la directive n° 82/714/CEE, intègre plus complètement le Rhin dans son ère d'influence. Déjà, le Rhin, en 1982 comme en 2006, intègre globalement la « zone 3 » de la classification des voies navigables communautaires. Cependant, le droit communautaire énonce l'existence d'une zone « R » correspondant à la partie du Rhin pour laquelle une patente de bateau est nécessaire, et renvoie explicitement aux exigences et procédures de visite du RVBR pour le Rhin. Mais avec la directive communautaire de 2006, les certificats communautaires pour bateau les plus récents permettent une circulation sur le Rhin, à condition qu'il y ait conformité avec les prescriptions du régime rhénan, parallèlement (art. 3, dir. 2006/87/CE)²⁶.

Mais le mimétisme du droit communautaire par rapport au droit rhénan ne peut être total : nous sommes en présence de directives, non pas de règlements européens. De plus, la directive n° 2006/87/CE fixe aussi en annexes, à titre transitoire, de nombreuses exceptions aux règles qu'elle pose, spécialement pour les bateaux déjà en circulation²⁷. En réalité, on perçoit un conflit entre deux légitimités (SCHMITTER, 2013). Alors que la Commission centrale pour la navigation du Rhin se félicite de sa contribution historique à l'émer-

²⁴ Respectivement JOCE L 301 du 28 oct. 1982 et JOCE L 389 du 30 déc. 2006.

²⁵ Auparavant, la directive n° 76/135/CEE du 20 janv. 1976 (JOCE L 21, 29 janv. 1976) ne cherchait qu'à faciliter la reconnaissance réciproque entre États membres des certificats de navigabilité nationaux. Mais la prescription de normes techniques communes aux bâtiments était repoussée à plus tard.

²⁶ Par ailleurs, si la patente de batelier du Rhin permet une navigation sur l'ensemble des voies intérieures communautaires, à l'inverse il n'y a pas reconnaissance de droit des certificats de conduite nationaux pour une circulation sur le Rhin (V. les art. 2 et 3. 2 de la dir. n° 91/672/CEE du 16 déc. 1991, JOCE L 373, 31 déc. 1991). C'est au cas par cas que la CCNR reconnaît les certificats de conduite nationaux comme étant valides sur le Rhin (Annexe D du RPN).

²⁷ Ainsi les mentions « NRT » (art. 24. 2) et « TR » (art. 24. 3) présentes à l'Annexe II de la directive.

gence d'un droit fluvial communautaire, tout en soutenant que le particularisme rhénan doit être préservé (DOERFLINGER, 1987 ; WOEHLING, 2006), les instances communautaires ont ainsi pointé du doigt le frein à l'harmonisation réglementaire que constituent les commissions fluviales²⁸. Nous sommes en effet en présence de règles dorénavant similaires : pourquoi dès lors maintenir le particularisme rhénan ? Toutefois, notons que le droit communautaire ne permet pas une complète intégration des règles au niveau international. Là où le droit rhénan est un droit strictement uniforme sur son aire d'application, le droit communautaire impose seulement sur les mêmes matières des législations nationales convergentes²⁹.

2.2. LES RÈGLES COMPLÉMENTAIRES

Il existe un ensemble de règles initiée par la Commission centrale pour la navigation du Rhin, dont le champ d'application géographique recouvre au moins celui de la convention de Mannheim, mais qui ne sont pas une partie intégrante du régime rhénan. Et c'est à ce niveau que l'on retrouve l'essentiel des règles de droit social, indépendamment des règles professionnelles ayant un lien direct avec le régime rhénan (tel le RPN), parce qu'attachées à la sécurité de navigation des bateaux.

Soulignons que la compétence matérielle de la CCNR est déterminée par son objet : faciliter la libre navigation sur le Rhin. Afin d'atteindre cet objectif, la CCNR est compétente en particulier vis-à-vis de toute question relative à la sécurité de la navigation, ce qui inclut celle relative aux équipages : il s'agit d'une « *compétence exclusive* » de la Commission. Quant aux autres questions sociales, elles n'entrent pas dans cette compétence exclusive, sauf à devenir une restriction à la navigation, restriction qu'il s'agirait alors de lever. Mais elles ne sont pas non plus étrangères au rôle de la Commission. La valorisation des métiers de la batellerie, la formation professionnelle, les conditions d'emploi et de travail sont de la « *compétence concurrente* » de la CCNR et des États³⁰. La Commission pourrait donc intervenir, mais avec l'aval de tous les États signataires de la convention de Mannheim, de même

²⁸ V. la communication de la Commission européenne sur la promotion du transport par voies navigables « *Naiades* » (Com (2006) 6 final, 17-1-2006), p. 13/14.

²⁹ Les art. 5 à 7 de la directive n° 2006/87/CE du 12 déc. 1986 autorisent au demeurant un certain nombre de dérogations nationales aux prescriptions présentées dans ses Annexes, fixant elles-mêmes souvent des normes de sécurité minimales qui peuvent donc être durcies au gré de considérations nationales.

³⁰ Protocole n° 10 « *Principes d'interprétation de l'Acte de Mannheim* » (2003-II-10), notamment les principes 1. 1. (compétences exclusives de la Commission), 2. 4. 2. (les prescriptions de droit social ne sont pas en principe des restrictions à la libre navigation) ; Sur les compétences concurrentes, V. la note du Secrétariat de la CCNR commentant le protocole 2003-II-10 : points B 1) et B 3).

que les États peuvent prendre des mesures, dont des mesures nationales, dans le respect de la réglementation rhénane, c'est-à-dire à condition que les dispositions étatiques ne soient pas contraaires à celles posées par la Commission au titre de sa compétence exclusive.

C'est finalement au titre de ce partage de compétences, mais par des procédures spécifiques, qu'un droit social propre au Rhin a été élaboré : la voie a été celle de traités internationaux, laissant aux États la responsabilité de trouver la solution idoine, mais pour lesquels la CCNR a joué un rôle d'incubateur, tandis que le bureau international du travail (OIT) apportait un soutien technique à la négociation. Deux séries d'accords ont été conclus. Une première série d'accords porte sur les règles de coordination en matière de sécurité sociale pour le personnel navigant : un premier traité dès 1950 (convention de Paris du 27 juil. 1950), révisé par un second accord, conclu le 13 février 1961 à Genève, lui-même suivi par un accord du 30 novembre 1979. Ces accords ont pu concerner des États non membres de la convention de Mannheim (CREUTZ, 1981)³¹. Cependant, l'accord de 1961, révisé en 1979, est aujourd'hui en grande partie remplacée par le droit communautaire, en l'occurrence le règlement communautaire (CE) n° 883/2004 du 29 avril 2004³², pour lequel néanmoins un accord dérogatoire spécifique au Rhin a été signé le 23 décembre 2010³³. Au final, l'accord de 1961 en matière de sécurité sociale ne reste plus applicable qu'en relation avec le droit suisse.

Ces accords successifs ont permis un réel progrès. Là où les bateliers, ressortissant d'un État, possiblement domiciliés dans un autre pays, travaillant pour un employeur étranger sur un bateau s'affranchissant régulièrement des frontières, ne pouvaient bénéficier aisément de l'ensemble des prestations de sécurité sociale, à moins d'une double affiliation, ces conventions

³¹ Outre la France, la Suisse, l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et le Luxembourg ont été signataires de l'accord de 1979. Cet accord s'applique, « *sur le territoire des parties contractantes, à toutes les personnes qui sont ou ont été soumises en qualité de bateliers rhénans à la législation de l'une ou de plusieurs des parties contractantes, ainsi qu'aux membres de leur famille et à leurs survivants* » (art. 2). L'accord ne s'applique pas aux navires de mer remontant le fleuve.

³² JOCE L 166, 30 avril 2004.

³³ L'art. 16, §. 1 du règl. (CE) n° 883/2004 autorise des dérogations, par accord entre États, aux art. 11 à 15 du règlement communautaire. L'accord dérogatoire détermine quelle législation de sécurité sociale est applicable aux bateliers rhénans. Prioritairement, la législation nationale applicable est celle du siège social de l'entreprise dont relève le bateau sur lequel travaille le batelier, quand le siège est situé dans l'un des pays signataires de l'accord du 23 déc. 2010 (Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas). À défaut de siège dans l'un de ces pays, est applicable la législation du lieu de la succursale ; à défaut encore, il s'agira de la loi du lieu de siège du propriétaire du bateau quand il est dans un des États signataires. Pour les artisans, un critère par défaut peut être le lieu d'immatriculation du bateau ou un port d'attache situé dans un des États signataires.

internationales novatrices ont permis qu'ils ne soient rattachés globalement qu'à un seul régime national de sécurité sociale pour un risque donné³⁴. Les premiers accords rhénans d'après-guerre ont d'ailleurs été un modèle pour le droit communautaire naissant en matière de sécurité sociale. Puis, inversement, les accords rhénans se sont de plus en plus appuyés sur le droit communautaire (CREUTZ, 1981).

La seconde série d'accords concerne les conditions de travail des bateliers rhénans. À ce niveau, une seule convention est longtemps restée en vigueur, ce qui a pesé sur sa réelle application : il s'agit de la convention de Genève du 21 mai 1954³⁵. Cet accord a de plus immédiatement souffert de n'avoir pas pris en compte l'exploitation des bâtiments en navigation semi-continue ou continue, alors que ces modes d'exploitation ont connu leur plein développement dans l'après-guerre. La convention de Genève de 1954 fixe notamment des règles en matière de repos de nuit en cours de navigation, d'heures supplémentaires, détermine les droits à congé hebdomadaire et aux congés payés.

L'accord de 1954 était et reste applicable « à bord de tous les bateaux affectés pour des fins commerciales au transport de marchandises et admis à naviguer sur le Rhin en vertu de l'article 22 de la convention de Mannheim ». Il n'est donc pas seulement applicable aux personnes naviguant à bord d'un bateau dont la nationalité ressortirait d'un pays signataire, mais d'un quelconque bâtiment admis à circuler sur le Rhin en vertu de la réglementation rhénane (ce qui inclut, par exemple, un bateau croate arrivant du bassin du Danube, mais admis à naviguer sur le Rhin par l'effet de la reconnaissance par la CCNR de son permis de navigation). Par ailleurs, si certaines règles de l'accord visent aussi le personnel navigant non salarié, on notera que ces règles ne s'appliquent pas au personnel des bateaux à passagers. L'accord vise encore le personnel d'un bateau du Rhin, qui viendrait à sortir du domaine géographique d'application de la convention de Mannheim, sauf si le trajet effectué par le bâtiment est totalement extérieur à cette aire d'application³⁶.

³⁴ Par exemple, l'accord de Paris du 27 juil. 1950 posait le principe que le régime de sécurité sociale applicable était celui du siège social de l'entreprise. Mais il pouvait y avoir une totalisation des périodes d'affiliation sous divers régimes pour le calcul du droit à prestations.

³⁵ L'accord de Genève du 21 mai 1954 a été précédé par une convention de 1950, mais qui n'a pas été ratifiée. L'accord de 1954 a fait l'objet d'une révision le 24 mai 1963, cependant celle-ci n'a pu être mise en œuvre.

³⁶ Complication supplémentaire, l'accord de 1954 est partiellement applicable quand le bateau (du Rhin) navigue principalement hors du Rhin (art. 4, §. 1). Mais cette règle démontre bien que les dispositions de la convention de 1954 peuvent trouver à s'appliquer en dehors même de l'aire géographique d'application de la convention de Mannheim, totalement ou du moins partiellement.

Mais cet accord est-il applicable contre le droit français, au cas où il comporterait des règles moins favorables que le droit national, dans la mesure où les traités internationaux priment le droit national ? Le Code des transports (art. L. 4512-1) renvoie certes à cette convention pour indiquer qu'elle s'applique dès lors que le bateau est assujéti au régime rhénan, ce qui est bien la marque d'un régime dérogatoire admis par le droit national lui-même. Nous verrons pourtant qu'il est nécessaire de faire une place aux droits nationaux. Et cette place va être d'autant plus importante que les dispositions de l'accord de 1954 sont de longue date obsolètes.

De plus, un nouvel accord vient d'être signé le 15 février 2012 et il ne s'agit plus ici d'un traité international mais d'une convention collective européenne négociée sous l'égide des instances européennes. Applicable de ce fait aux seuls navigants salariés, mais sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne, cet accord marginalise le texte de 1954. Il fixe de nouvelles règles en matière de durée normale et maximale du travail et en matière de repos. Il ne distingue pas entre les modes de navigation mais les normes posées permettent en tout état de cause que l'exploitation du bâtiment soit seulement diurne ou semi-continue et continue³⁷. L'accord du 15 février 2012 devrait être prochainement annexé à un règlement européen. Dès cet instant, le règlement et son annexe seront directement applicables, nonobstant le fait que les nouvelles dispositions autoriseront la mise en œuvre de règles nationales plus protectrices pour les salariés³⁸.

3. LES RÈGLES ÉTRANGÈRES AU RÉGIME RHÉNAN

L'existence de règles uniformes émanant de la Commission centrale ou des règles complémentaires, sinon de règles collatérales, n'empêche effectivement pas l'existence de règles professionnelle ou sociales étrangères au régime rhénan. Il y a à cela plusieurs raisons. D'abord, le régime rhénan et ses règles apparentées ne traitent pas de tout. Dès lors, les droits nationaux retrouvent leur empire. En complément, le principe de l'ordre public social peut commander l'application d'une règle nationale plus protectrice. En deuxième lieu, continuellement interfère un domaine matériel d'application. Par exemple, la convention de Mannheim, comme le traité sur les conditions de travail du 21 mai 1954 (V. art. 1, §. 2) ne s'appliquent pas à tous les

³⁷ Ainsi, la cl. 4 de l'accord autorise jusqu'à 14 H. de travail quotidien et un repos ininterrompu pouvant descendre à 6 H. consécutives. La cl. 5 permet également 31 jours de travail consécutifs. Il est également prévu une comptabilisation des jours de repos en fonction du nombre de jours consécutifs de travail. De telles dispositions permettent en particulier l'organisation du travail par quart dans une navigation en continue avec des périodes de navigation puis des périodes de repos à terre.

³⁸ V. cl. 1, §. 3 et cl. 17. Signalons que l'accord européen sur les temps de travail et de repos du 15 fév. 2012 s'applique également au personnel navigant des bateaux de passagers.

bateaux, notamment aux plus petits et surtout aux navires effectuant du fluvio-maritime. En troisième lieu, si l'on veut admettre que le bassin rhénan comprend également la Meuse, le Neckar, le Main, la Moselle, sinon l'Escaut et différents canaux de jonction, on constate que l'aire d'application du régime rhénan ne comprend pas l'intégralité de ces cours d'eaux.

Et dès lors, sur quels critères décider de l'application de tel ou tel droit national ? Il apparaît que le droit social fluvial français peut trouver à s'appliquer en complément du régime rhénan ou apparenté. Au demeurant rappelons que l'art. L. 4512-1 du Code des transports fait certes référence à l'accord de 1954 mais que, dans le même temps, il n'existe aucune disposition du Code des transports ou de la réglementation française (en particulier, le décret n° 2007-14 du 4 janv. 2007 sur l'aménagement du temps de travail dans le transport fluvial, modifiant le décret n° 83-1111 ; V. aujourd'hui les art. D. 4511-1 et s. C. transp.) qui permette d'écarter le droit français. De plus, l'article 5 du traité de 1954 énonce que toute disposition législative, coutumière ou conventionnelle plus favorable est considérée non contraire à celles de l'accord : un droit national est donc en droit de compléter cet accord quand la disposition s'avère plus protectrice du travailleur. Ce sera très souvent le cas, compte tenu de l'ancienneté de l'accord rhénan.

Quant à l'application effective du droit français ou d'un autre droit national, il faut se référer au règlement (CE) n° 593/2008 du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles³⁹. L'employeur et le navigant peuvent dès lors choisir le droit national applicable (nonobstant l'accord de 1954). Le choix de cette loi sera cependant écarté si le travailleur se prévaut de dispositions plus protectrices de la loi applicable à défaut de choix⁴⁰. Cette loi applicable à défaut de choix est celle du lieu d'exécution habituelle du travail⁴¹. Mais pour le personnel navigant sur le Rhin, ce lieu d'exécution habituelle n'existant souvent pas (sauf si son travail ne l'amène qu'à effectuer des trajets locaux et essentiellement nationaux), ce sera le lieu de l'établissement d'embauche qui jouera (art. 8, §. 3), « à moins qu'il résulte de l'ensemble des circonstances que le contrat de travail présente des liens plus étroits avec un autre pays » (art. 8, §. 4). Le lieu d'établissement d'embauche, notion matérielle, pose en l'occurrence d'importantes difficul-

³⁹ JOUE L 177 du 4 juil. 2008.

⁴⁰ Art. 3, §. 1 et art. 8, §. 1 du règlement communautaire.

⁴¹ En effet, le §. 1 de l'art. 8 du règlement (CE) n° 593/2008 renvoie au droit national applicable à défaut d'un choix explicite des parties au contrat, quand il ne peut pas être dérogé par une convention à la loi d'un pays, celle-ci étant d'ordre public. Or, « à défaut de choix exercé par les parties, le contrat individuel de travail est régi par la loi du pays dans lequel ou, à défaut, à partir duquel le travailleur, en exécution du contrat, accomplit habituellement son travail » (art. 8, §. 2).

tés⁴². Ces « liens plus étroits » pourraient être les lieux d'embarquement et de débarquement les plus couramment usités, qui peuvent correspondre au lieu de résidence du salarié, mais aussi au lieu de relâche du bateau sinon la résidence de l'employeur. En l'état actuel du droit, il semblerait que la jurisprudence fasse prévaloir le droit du pays à partir duquel le travailleur prendrait régulièrement son service, recevant à cette occasion ses consignes, pour désigner un lieu habituel de travail, donnant à cette notion une importance primordiale⁴³.

En bref, même si pratiquement les parties ont fixé le droit applicable par une clause contractuelle, la règle du travail que va choisir le juge en cas de litige reste problématique. De plus, nonobstant le droit professionnel rhénan et l'application de l'accord de 1954, rien n'empêche que la loi applicable soit celle d'un pays étranger au bassin rhénan, par exemple une péniche tchèque naviguant sur le Rhin à partir de l'Elbe et du MittelKanal. La seule limite à ce cas de figure nous semble venir des règles relatives à la navigation, au cabotage et aux transports internationaux sur le Rhin. Et encore sa portée est aujourd'hui extrêmement réduite par l'effet des différents élargissements de l'Union européenne. Car ces transports, paradoxalement pour un régime juridique qui prôna dès l'origine la liberté de navigation sur le Rhin à l'égard de toutes les nations, ne sont plus entièrement libres. Le Protocole n° 2 du 17 octobre 1979 réserve la libre circulation aux bateaux des pays signataires de l'accord de Mannheim et aux États de l'Union européenne, encore faut-il qu'ils aient les titres idoines⁴⁴.

⁴² Il peut certes s'agir du lieu du siège social de l'entreprise, mais encore d'une simple succursale ou agence qui posséderait l'entreprise et à partir de laquelle l'entreprise assurerait la gestion de son personnel. Pour de petits bateliers dont l'essentiel de l'infrastructure industrielle peut se limiter au bateau, la détermination d'un élément stable fixant le lieu de l'établissement peut se résumer à divers indices tels le lieu d'immatriculation du bâtiment, le lieu d'enregistrement de l'entreprise sur un registre de commerce (ou auprès de la chambre nationale de la batellerie artisanale, pour la France).

⁴³ C'est du moins ce qui résulte de diverses jurisprudences nationales ou européennes en matière routière (CJUE, « Koelzsch » , 15 mars 2011, C-29/10 ; GRASS, 2011) ou aérienne (Soc., 11 avril 2012, Rev. dr. transp. mob., avril/juin 2013, chronique droit social des transports, §. 16).

⁴⁴ Le document attestant que le bateau fait partie de la navigation du Rhin n'est délivré que par un État signataire du traité de Mannheim ou un État membre de l'Union européenne, sur la foi d'une immatriculation nationale du bateau ou, à défaut, en fonction du domicile ou de la résidence habituelle du propriétaire ou sur la base du siège social de l'entreprise du propriétaire du bateau. Il faut que le propriétaire, personne physique, ait la nationalité de l'un des États de l'Union, ainsi que son domicile ou sa résidence habituelle dans un de ces États. En tant que personne morale, il faut que l'entreprise ait été constituée dans un État membre, que le siège social, le siège de l'activité commerciale et le lieu d'exploitation habituel du bateau s'y trouvent. Il faut encore que les dirigeants majoritaires soient des ressortissants de l'Union européenne (application coordonnée de l'art. 2 conv. de Mannheim, du §. 3 du protocole de signature du protocole additionnel n° 2 de 1979, de la Résolution CCNR n° 1984-I-3 {art. 1 à 3}).

CONCLUSION

Par delà l'application des règles uniformes du droit rhénan, qui comporte assurément des règles sociales (par l'incidence qu'ont les règles professionnelles sur les conditions de travail et de vie des bateliers), on constate une grande variété de règles applicables en matière sociale. Ce sont avant tout les sources du droit qui varient (lois nationales, règles communautaires, traités internationaux...), plus que leur contenu. Mais cette situation ne permet aucunement la mise en lumière d'un régime juridique unique, stable et structuré à destination des navigateurs du bassin rhénan.

En effet, il existe une intrication de plus en plus forte du fait de l'influence réciproque entre droit communautaire, droit rhénan et droits nationaux. Du coup, les normes apparaissent comme similaires, sans que pour autant il y ait identité⁴⁵. Le Rhin communique avec une bonne partie du réseau fluvial européen et les bateaux en provenance de toute l'Union peuvent désormais y circuler beaucoup plus facilement. Mais les patentes rhénanes de bateau et de batelier ne sont plus une stricte nécessité. La CCNR peut être amenée à reconnaître divers certificats de bateau ou de conduite délivrés par différents États membres de l'Union. Le Rhin communique avec la mer, ce qui permet le développement d'une activité fluvio-maritime happée par le droit maritime.

Le récent accord européen du 15 février 2012 devrait cependant apporter une relative clarification en posant un socle commun en matière de repos et de durée du travail pour les bateliers, bien au delà du bassin rhénan. Cet accord collectif n'empêchera pas néanmoins les conflits de lois nationales dans l'espace et le maintien d'une grande diversité des situations sociales sur le Rhin tant que ne seront posées par le droit communautaire d'autres règles que des normes *a minima* et tant que la question des rémunérations n'aura pas été prise à bras-le-corps par les instances et les partenaires sociaux, au niveau européen.

BIBLIOGRAPHIE

D'ARGENT P. (1997) L'évolution du statut juridique de la Meuse et de l'Escaut : une mise en perspective des accords de Charleville-Mézières du 26 avril 1994. **Revue belge de droit international**, pp. 133-171.

⁴⁵ Notons au surplus, pour la France, l'existence du droit local d'Alsace-Lorraine, qui peut venir compliquer la donne. Ce droit local comporte des règles en matière sociale et professionnelle. La loi allemande du 15 juin 1895 sur les rapports de droit privé dans la navigation intérieure demeure applicable en France seulement (Rhin et Moselle) alors qu'elle a été abrogée en Allemagne. Elle pose quelques dispositions vis-à-vis du capitaine (art. 7 à 20) et de l'équipage (art. 21 à 25).

BONÉT-MAURY C. (1947) **Les actes du Rhin : traités, conventions, lois et règlements principaux concernant la navigation sur le Rhin (introduction : C. BONÉT-MAURY)**. Strasbourg, éd. de la navigation du Rhin.

CCNR/COMMISSION EUROPÉENNE/PANTEIA (2013) **La navigation intérieure européenne – Observation du marché**.

CREUTZ H. (1981) Le nouvel accord concernant la sécurité sociale des bateliers rhénans. **R.I.T.**, janv./fév., pp. 93-106.

DOERFLINGER R. (1987) **La Commission centrale pour la navigation du Rhin : 170 ans d'évolution du statut international du Rhin**. Doc. CCNR (ccr-zkr.org).

ERKENS N. (1967) Le statut international de l'Escaut. **Revue belge de droit international**, pp. 353-378.

GRASS E. (2011) Routiers polonais et principe de faveur en droit communautaire : l'important arrêt Koelzsch. **D. S.**, pp. 849-852.

SCHMITTER C. (2013) Union européenne et commission centrale pour la navigation du Rhin : deux légitimités pour la gestion du marché rhéan. **Revue de l'Union européenne**, n° 564, pp. 19-34.

VAN EYSINGA J.W.J.M., WALTHER H. (1974) **La Commission centrale pour la navigation du Rhin**. Strasbourg, éd. CCNR, 198 p.

WOEHLING J.M. (2006) La CCNR et l'intégration de la navigation au plan européen. **Congrès PIANC**, Estoril, doc. CCNR (ccr-zkr.org).

WOEHLING J.M. (2008) L'administration de la Commission centrale pour la navigation du Rhin. **R.F.A.P.**, n° 126, pp. 345-358.