

JURISPRUDENCE INTERNATIONALE

Jurisprudence commentée

Jurisprudence 2015 – 2021 de la Chambre des appels auprès de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin en matières pénales et les amendes ⁽¹⁾

Paul de BAETS

*Président honoraire de la
Cour d'appel d'Anvers
Président du Conseil
d'Enquête maritime
Juge – président
de la Chambre des appels
auprès de la
Commission centrale pour
la Navigation du Rhin*

Le Rhin est considéré comme l'artère vitale du réseau fluvial européen. La Commission centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) est un exemple pour de nombreuses autres commissions fluviales internationales et elle entretient une relation positive et une coopération étroite avec l'UE. La Chambre des appels de la CCNR fonctionne comme une cour internationale indépendante depuis 1967. Le traitement de litiges devant la Chambre des appels et les arrêts y afférents ont une incidence et contribuent à un fonctionnement cohérent de la CCNR. La présente contribution fournit une analyse approfondie et un aperçu des causes les plus importantes en matières pénales et les amendes entre 2015 et 2021.

I.- INTRODUCTION

1.- Le statut international du Rhin⁽¹⁾, avec entre autres une compétence juridictionnelle primaire, remonte à la Convention de l'octroi du Rhin de 1804. Le principe et l'élaboration de la compétence juridictionnelle ont été retenus dans l'Acte final du Congrès de Vienne datant du 9 juin 1815 et ont ensuite trouvé leur chemin à travers la Convention de Mayence (1831), vers la Convention révisée sur la navigation du Rhin du 17 octobre 1868, mieux connu sous le nom d'Acte de Mannheim. Elle est désormais désignée sous le nom de **Convention révisée de Mannheim**

(1) Pour un aperçu détaillé, cf. M. De Decker, *Europees Internationaal Rivierenrecht*, Maklu, 2015, p. 999-1652, cf. Andreas Maurer, *Die Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein*, 150 Jahre Mannheimer Akte, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden, 2018, p. 9-22

pour la navigation du Rhin avec (10) protocoles et des actes d'exécution⁽²⁾, ci-après désignée succinctement dans le texte par le sigle **AdM**. En 1868 l'organe d'administration décisionnel, la Commission centrale pour la Navigation du Rhin⁽³⁾ (ci-après également **CCNR**), a acquis un rôle dominant, également en matière juridictionnelle. Comme il devenait difficile au fil du temps de concilier les fonctions législatives, réglementaires et juridictionnelles au sein de la CCNR, il a été décidé en 1963 d'instituer une Chambre des appels autonome. Depuis le 14 avril 1967, à l'entrée en vigueur de la Convention de Strasbourg du 20 novembre 1963 modifiant la Convention révisée pour la navigation du Rhin, une instance d'appel internationale a été créée au sein de la CCNR (art. 45 bis AdM), composée de juges des cinq Etats partie à la convention⁽⁴⁾, ayant de l'expérience dans le domaine du droit maritime et fluvial. Les parties peuvent choisir d'interjeter leur appel soit auprès des tribunaux nationaux compétents soit auprès de la Chambre des appels de la CCNR, qui statue en deuxième et dernière instance, tant en matière civile (art. 34 et 34 bis AdM)⁽⁵⁾ qu'en matière pénale (art. 32 AdM)⁽⁶⁾. Ses décisions ont une valeur internationale.⁽⁷⁾ Depuis le mois d'avril 2005, la CCNR à Strasbourg collabore avec l'**Institut für Transport-und Verkehrsrecht** (ITV) de l'université de Mannheim. L'institut a développé une banque de données, Rechtsprechungsdatenbank iwt-law.eu (<http://iwt-law.uni-mannheim.de>). Cette banque de données est un recueil de jurisprudence en langue allemande, numérique et gratuitement accessible, comprenant des jugements nationaux et internationaux dans le domaine du droit fluvial. Elle reprend les

(2) Les textes de tous ces documents peuvent être consultés très facilement sur le site Internet quadrilingue de la CCNR : www.ccr-zkr.org.

(3) La Commission centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) est également connue sous sa dénomination néerlandaise Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) et sous sa dénomination allemande Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR). Le siège et le greffe sont établis au Palais du Rhin à Strasbourg. Le secrétaire général actuel est madame Lucia Luijten, scientifique de haut niveau et haut fonctionnaire du ministère de l'Infrastructure et de la gestion des eaux aux Pays-Bas (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Nederland).

(4) Il s'agit de la France, de la Suisse, des Pays-Bas, de la Belgique et de l'Allemagne

(5) Une contribution scientifique à ce sujet a été publiée, à savoir "*Rechtspraak 2014-2021 van de Kamer van Beroep bij de centrale Commissie voor de Rijnvaart inzake scheepvaartongevallen en aanvaringen*", IHT,2021/3, p. 239-258. Une traduction allemande de cet article peut être consultée sur le site web [www.ccr-zkr.org/Kamer van Beroep / Chambre des appels / Berufungskammer](http://www.ccr-zkr.org/Kamer%20van%20Beroep/Chambre%20des%20appels/Berufungskammer). Les lecteurs trouveront également cette contribution en langue française dans votre honorable revue DMF, *Jurisprudence 2014-2021 de la Chambre des appels auprès de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin en matière d'accidents de la navigation et d'abordages*, N° 855 mars -2003 (première partie) et N° 856 Avril-2003 (deuxième partie et fin).

(6) Pour plus de détails, cf. W.E. Haak et Me B.C. de Savornin Lohman, *Procederen in Rijnvaartzaken*, Sdu Uitgevers, Den Haag, 2008, p. 26-39; M. De Decker, op.cit., n° 1612-1625, plus spécifiquement n° 1630 (matière pénale) et n° 1635-1639 (matière civile). Prof. Dedecker souligne que le rôle et la compétence de la Cour pour la navigation du Rhin, comme il appelle la Chambre des appels de la CCNR «*sont uniques... et un exemple d'une solution dénationalisée et ouverte aux conflits ayant un impact presque toujours transfrontalier*» (n° 1641).

(7) B.C. de Savornin Lohman, *Mannheimer Akte, Grundgesetz für die Rheinschiffahrtsgerichtsbarkeit*, 150 Jahre Mannheimer Akte (réd. Hiram Kumper et Andreas Maurer), p. 147 e.s.

arrêts (les plus importants) de la Chambre des appels de la CCNR, parfois avec un résumé dans l'en-tête.

Voici une analyse de 8 arrêts rendus par la Chambre des appels de la CCNR entre 2015- 2011 en matières pénales et amendes.

II.- ANALYSE DE 8 ARRETS

1. Arrêt du 18 juin 2015 (503 B-2/15/<https://iwt-law.uni-mannheim.de/az503-b-215>) : appel d'un jugement rendu le 7 avril 2014 par le Tribunal pour la navigation du Rhin de Duisburg-Ruhrort

Le 20 août 2013, la police fluviale d'Ortslage Wesel a inspecté le TMS 'Roxanna', chargé de Naphta Shell Soll UN 1268, au km 820 du Rhin, et a constaté qu'un membre d'équipage effectuait des opérations de dérouillage avec un marteau à aiguille dans la cale à marchandises arrière, du côté bâbord. Une amende a été prononcée à l'encontre du capitaine concerné, employé par le propriétaire de la barge-citerne, la société BV B.H., pour violation de l'Accord européen relatif au transport des marchandises dangereuses (ADN) du 20 mai 2000, en particulier l'interdiction d'effectuer des travaux à bord des navires-citernes où un incendie ou des étincelles peuvent se produire (art. 8.3.5 de l'ADN). Une amende (Bußgeld) de 1.000,00 Euros a été imposée. La décision a été notifiée à l'intéressé le 9 octobre 2013. Par lettre du 20 octobre 2013, Mme B., gérante de la propriétaire B.V. B.H., a fait opposition au nom de l'intéressé. Pour justifier son opposition, elle s'est référée à un « *certificat de marteau pneumatique* » joint en annexe, qui indiquait que « *le marteau pneumatique peut être utilisé dans la zone de chargement* » (8.3.5 ADN). Le certificat de marteau pneumatique était une copie d'un certificat d'essai daté du 18 janvier 2011 de NGK B (U.K.) pour une fourniture de fil dur B 25 en bobine à la norme bsen 12166. La police des voies navigables a répondu le 28 octobre 2013 qu'elle devait lui soumettre pour le 30 novembre 2013 un document démontrant que l'utilisation du marteau à aiguille à bord du TMS 'Roxanna' était sûre au regard du point 8.3.5 de l'ADN. Après l'expiration du délai, sans qu'aucun document n'ait été produit, le dossier a été transmis au Tribunal pour la navigation du Rhin de Duisburg-Ruhrort, qui a statué sur l'affaire le 7 avril 2014.

Le Tribunal pour la navigation du Rhin a indiqué que l'intéressé n'avait pas été avoir utilisé un marteau à aiguille, appareil à commande pneumatique destiné à enlever la rouille, et que dans ce type de travail, métal sur métal, le risque de créer des étincelles était bien réel. Il n'y avait pas, selon le Tribunal, de condition exceptionnelle. Le Tribunal a confirmé l'amende infligée. Le jugement a été signifié le 16 mai 2014. Le 11 juin 2014, le gestionnaire du dossier susmentionné a fait appel du jugement et a demandé un réexamen par la Chambre des appels de la CCNR à Strasbourg.

Dans les motifs de l'appel, le représentant du gestionnaire du dossier a fait valoir que des aiguilles utilisées ne produisaient pas d'étincelles et que, selon le certificat de test joint, les aiguilles s'avèreraient également ne pas produire d'étincelles conformément à la directive européenne EN 10204/2004 3.1.

Le Ministère Public (Staatsanwaltschaft) de Duisbourg a répondu par lettre datée du 20 juin 2014. Selon lui, le recours n'est pas fondé.

La Chambre des appels de la CCNR a accordé au représentant de la partie un délai supplémentaire jusqu'au 19 février 2015 pour expliquer pourquoi il y avait une utilisation sans danger du marteau à aiguille de marque ARK en cause. Aucune explication écrite n'a suivi.

Lors de l'audience du 23 avril 2015, le représentant de l'intéressé a expliqué oralement, et pour la première fois, que les informations enregistrées par les agents de la police fluviale étaient erronées : le membre d'équipage n'avait pas effectué les travaux de dérouillage dans la zone de cargaison et n'avait pas utilisé un marteau à aiguille, mais du papier de verre. Il y avait un marteau à aiguille dans une boîte à outils à côté, mais il n'avait pas été utilisé. De plus, ce marteau à aiguille était équipé d'aiguilles en béryllium, qui ne produisent pas d'étincelles. Même si une étincelle avait pu se produire, compte tenu du type de charge, il n'y avait pas de danger.

La Chambre des appels de la CCNR a jugé que les allégations formulées à l'encontre de la police des voies navigables ne devaient être considérées que comme des allégations défensives. Considérant les constatations, consignées dans un procès-verbal de l'agent, la Chambre des appels constate que l'appareil de marque ARK a été utilisé, type commercialisé par la société suisse ARX AG, comme un pistolet à aiguilles, fonctionnant avec de l'air comprimé et dont les aiguilles frappaient le matériau traité avec une grande force. Le risque de formation d'étincelles au cours de ce travail était, selon la Chambre, expressément mentionné dans le mode d'emploi d'ARK AG.

En conséquence, la Chambre des appels a estimé que l'utilisation du pistolet à aiguilles ARK, également du type équipé d'aiguilles en béryllium, dans la cale à marchandises du TMS 'Roxanna' entraînait un risque important d'étincelles et violait donc l'ADN. Il existe une interdiction statutaire pour tous les pétroliers jusqu'à ce qu'il y ait une autorisation de l'autorité compétente ou un certificat d'absence de gaz pour le bateau, des circonstances exceptionnelles qui ne s'appliquaient pas en l'espèce, par conséquent l'appel, déposé dans les délais et en bonne et due forme, a été déclaré recevable, mais rejeté sur le fond.

2. Arrêt du 12 novembre 2015 (499P-1/15) : appel d'un jugement rendu par le Tribunal pour la navigation du Rhin de Strasbourg le 27 mai 2013.

Bien qu'il ne soit pas enregistré dans la banque de données de l'Université de Mannheim, il s'agit d'un cas intéressant. Le 12 décembre 2012, la gendarmerie fluviale a contrôlé le livret de service des membres de l'équipage de l'automoteur citerne 'Eiltank 41' à Fessenheim. Le livret du timonier G. ne contenait pas de visa de contrôle et la mention relative à l'acquisition de patente de batelier n'était pas non plus en règle. Pour ces infractions, telles que stipulées par le Règlement de police pour la Navigation du Rhin (RPNR), qui constituent également une violation de l'article 32 de l'AdM, il a été cité à comparaître devant le Tribunal pour la navigation du Rhin à Strasbourg.

Le 27 mai 2013, le Tribunal pour la navigation du Rhin a déclaré l'intéressé coupable et l'a condamné à une amende de 200,00 Euros. Le prévenu G. n'était pas présent lui-même, mais était représenté par son avocat.

Par acte d'huissier en date du 30 août 2013, l'intéressé G. a interjeté appel auprès de la Chambre des appels de la CCNR. Il a fait valoir que son appel est recevable en l'absence de notification du jugement entrepris à son domicile connu en Allemagne et que l'action publique est éteinte par suite de prescription. En ce qui concerne la recevabilité de l'appel, la Chambre des appels de la CCNR a estimé que les dispositions de l'article 37, alinéa 2⁽⁸⁾ et de l'article 40, alinéa 3 AdM ont une validité supra légale et que les dispositions du droit national (français) priment. Que, malgré la représentation de l'intéressé par son avocat devant le premier juge, une notification du jugement au domicile de l'intéressé lui-même était nécessaire, puisque le domicile de l'intéressé était connu.

La Chambre des Appels de la CCNR s'est référée à des précédents, tels que les Arrêts 85 P du 31 mai 1978, 283 P du 8 décembre 1993, 311 P et 313 P du 21 octobre 1994, pour décider que l'appel du prévenu était recevable.

En ce qui concerne la prescription de l'acte publique, il a été constaté que, conformément au droit français applicable, en particulier l'article 9 du Code de procédure pénale, aucun acte d'interruption de prescription dans le délai d'un an depuis le jugement dont appel n'était intervenu de sorte que l'acte publique devait être considérée comme éteinte. La Chambre des appels de la CCNR s'est référée à son arrêt 446 P du 30 mars 2009. Tous les frais et débours ont été mis à la charge de l'État français.

3. Arrêt du 31 juillet 2017 (509 P-1/17 <https://iwt-law.uni-mannheim.de/509-p-117>) : appel d'un jugement rendu par le Tribunal pour la navigation du Rhin de Strasbourg du 7 décembre 2015

Le 2 janvier 2015, Z., employé d'EDF à Vogelgrün, a signalé aux agents de la police fluviale des dégâts affectant les équipements du petit sas d'écluse et, après analyse des enregistrements vidéo, mettait en cause le bateau à passagers FGS 'A-Rosa Flora', qui avalait le 1^{er} janvier 2015 entre 12 h 50 et 13 h 10. Z. a d'abord signalé que le garde-corps du vantail gauche de la porte amont de l'écluse était cabossé, puis, en raison du brouillard dense qui régnait dans la région, après une inspection plus approfondie, il a signalé que le blindage du guide d'entrée gauche était également endommagé et qu'un déplacement du rail de guidage du bollard flottant du vantail avait été observé.

Les enquêteurs ont inspecté les faits et constaté que ces dommages étaient présents, ils ont examiné les enregistrements vidéo, saisis ultérieurement, qui ont montré que le garde-corps du vantail gauche de l'écluse était en parfait état avant que le FGS 'A-Rosa Flora' ne pénètre dans l'écluse le 1^{er} janvier 2015 à 13 h. 04. Un membre de l'équipage se trouvait sur le pont inférieur du bateau et le conducteur se trouvait sur le pont pendant la manœuvre d'éclusage. Les images ont montré également que le grand bateau a heurté à plusieurs reprises les deux côtés du sas de l'écluse pendant la manœuvre. L'enquête s'est poursuivie le 13 mai 2015 avec l'audition du capitaine T., qui se reposait dans sa cabine pendant la manœuvre.

(8) Art. 37 alinéa 2 AdM prescrit que l'appel doit être régularisé dans les trente jours à partir de la notification de ce jugement légalement faite suivant les formes adoptées dans chaque Etat. L'article 40 alinéa 3 prescrit une notification au domicile connu.

Le capitaine en second D.T., qui était à la barre lors de l'éclusage, a également été interrogé. Ce dernier a déclaré qu'il ne se souvenait pas d'avoir causé des dommages. Il a souligné que les entrées de l'écluse sont étroites pour les grands navires comme le FGS 'A-Rosa Flora' et qu'il était courant que ces bateaux se heurtent aux bords de l'écluse.

Le capitaine en second D.T. a été cité à comparaître devant le Tribunal pour la navigation du Rhin à Strasbourg pour les infractions suivantes :

- avoir navigué au mépris des règles relatives au devoir général de vigilance, en l'espèce en percutant le petit sas de l'écluse et en provoquant divers dégâts matériels au préjudice d'EDF
- ne pas avoir déclaré aux autorités compétentes un accident ou un incident survenant à un bâtiment.

Par jugement du 7 décembre 2015 D.T. a été condamné à payer une peine d'amende de 400,00 Euros et une autre peine d'amende de 300,00 Euros.

La demande d'EDF, en tant que partie civile, a été accordée à hauteur de 27 640,00 Euros à titre de dommages et intérêts et à hauteur de 300,00 Euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale français, solidairement contre D.T. et F. Gmbh, propriétaire du FGS 'A-Rosa Flora'.

D.T. et la partie civilement responsable F. Gmbh ont interjeté appel en temps utile le 25 mai 2016 contre les dispositions pénales et civiles du jugement auprès de la Chambre des appels de la CCNR.

Le Ministère public a interjeté appel incident. La partie dommageable EDF, intimée, a conclu à la confirmation du jugement entrepris et sollicité l'allocation d'un montant de 3 000,00 Euros en vertu de l'article 475-1 du Code de procédure pénale français.

La Chambre des appels de la CCNR a jugé que les appels interjetés étaient réguliers et recevables en application de l'article 475-1 CPP.

La prévenu D.T. a principalement demandé l'acquiescement, car toutes les mesures avaient été prises à bord pour la manœuvre, compte tenu de la longueur du navire et de la visibilité réduite (40 mètres), en dirigeant depuis le pont supérieur et une vigie de proue équipée de moyens de radio. À titre subsidiaire, D.T. a fait valoir qu'elle n'avait pas manqué à son obligation de vigilance et à son obligation d'informer les autorités compétentes eu égard à la méconnaissance du dommage. F. Gmbh a fait valoir qu'aucun lien de causalité n'avait été établi entre les avaries constatées, établies à deux reprises, et la manœuvre.

EDF et le Ministère public ont demandé la confirmation de la décision dont appel.

La Chambre des appels de la CCNR a considéré que les enquêtes ont montré que le FGS 'A-Rosa Flora', un bâtiment de transport de passagers, était entré dans le petit complexe d'écluses de Vogelgrün peu avant 13 heures le 1^{er} janvier 2015 alors que la visibilité était réduite à 40 mètres en raison d'un important brouillard. Le capitaine en second D.T. était à la barre avec une vigie en proue.

Les enregistrements vidéo ont permis d'établir clairement que le bâtiment de transport de passagers était entré dans l'écluse de biais, qu'il avait heurté la passerelle de l'aile gauche de la porte supérieure de l'écluse sur son côté bâbord et qu'il avait été ballotté de tribord à bâbord avant de se stabiliser dans le sas de l'écluse.

Même si les dommages à l'ensemble des installations du complexe éclusier n'ont pas été immédiatement constatés, la passerelle du vantail gauche de la porte amont a été enfoncée, les cônes du bollard flottant en rive droite ont été déplacés, le blindage entre le guide d'entrée et le sas linéaire était éventré. Un morceau de caoutchouc de 30 cm sur 20 cm et de 3 cm d'épaisseur était coincé entre le béton et le blindage. Les dommages ont été clairement causés par la manœuvre du FGS 'A-Rosa Flora'. Le fait de l'impact à la passerelle et les dommages considérables auraient dû être clairement remarqués par D.T. concerné et, compte tenu des mouvements du bâtiment, il aurait dû vérifier les installations après avoir accepté d'utiliser le petit sas, dont il connaissait les dimensions, même pour son type de navire, et, par conséquent, il aurait dû être plus prudent dans ses manœuvres et réduire sa vitesse.

La Chambre des appels de la CCNR a confirmé l'appréciation du premier juge et la sanction imposée.

En ce qui concerne l'action civile, il a été jugé que la manœuvre du bâtiment à passagers en question était à l'origine des dommages causés à la passerelle du vantail gauche, au bollard flottant et au blindage à gauche entre le guide d'entrée et le sas linéaire. Étant donné le lien temporel étroit entre l'éclusage du FGS 'A-Rosa Flora' et la survenance des dommages, il a été considéré comme non pertinent que l'avarie ait été constatée en deux temps. Le fait que les inspecteurs n'aient pas pu examiner le bâtiment à passagers, qui poursuivait son voyage, et de n'aient pas pu constater l'avarie de manière contradictoire ne peut être retenu contre l'EDF lésé.

Tant les dommages résultant directement de l'impact des chocs du bâtiment avec les ouvrages que le coût de la réparation des dommages ont été jugés correctement prouvés sur la base des documents présentés aux débats à l'audience, y compris les factures de réparation, qui n'étaient pas déraisonnables, compte tenu de l'urgence des réparations, de sorte qu'il ne pouvait être reproché à la partie lésée de ne pas avoir fait établir des devis comparatifs. La condamnation *in solidum*, sur le plan civil, a été confirmée.

En complément du jugement attaqué, la Chambre des appels a imposé au prévenu et le civilement responsable un paiement de 1.500,00 EUR à titre de frais non répétibles, outre des frais et dépens de l'action civile.

4. Arrêt du 31 juillet 2017 (510 P -2/17 <https://iwt-law.uni-mannheim.de/510-p-217>) : appel d'un jugement rendu par le Tribunal pour la navigation du Rhin de Strasbourg du 28 novembre 2016.

Le prévenu D. a été reconnu coupable d'une infraction au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) de ne pas avoir respecté les règles du devoir général de vigilance. Une amende de 500 Euros lui a été infligée. Il y a eu également une demande accessoire de la part d'une partie civile BN3F qui a été accordée pour 1,00 Euro.

Le prévenu D. a interjeté appel en bonne et due forme devant la Chambre des appels de la CCNR le 6 décembre 2016. Il y avait aussi un appel du Ministère public du même jour.

Le prévenu D. n'avait pas soumis ses motifs écrits – un mémoire expliquant les motifs- de son recours dans les 30 jours suivant le jour de la signification de l'acte d'appel, comme le stipule l'art. 37de l'AdM.

Cette exigence procédurale n'ayant pas été respectée, l'appel devait être considéré comme non avenu. Par conséquent, l'appel incident du Ministère public était également à considérer comme non avenu.

5. Arrêt du 31 octobre 2019 (517 P-2/19/ <https://iwt-law.uni-mannheim.de/517-p-219> : appel d' un jugement rendu par le Tribunal pour la navigation du Rhin de Strasbourg du 27 mars 2017

L'objet du litige résulte d'une collision survenue le 30 octobre 2015 dans le garage amont des écluses de Strasbourg-Neuhof entre deux bateaux, d'une part l'automoteur TMS *Lea*, conduit par I.D. et l'automoteur TMS *Serenitas* avec sa barge *Serenitas II*, conduit par H.

La collision a entraîné des dommages à un ouvrage public. La collision a eu lieu alors que le TMS *Lea* naviguait dans le garage amont des écluses en vue de son entrée dans le sas, alors que le TMS *Serenitas* avec le *Serenitas II* quittait le grand sas. Suite à la collision, le TMS *Lea* a été projeté sur un duc d'albe et l'a endommagé.

Le Ministère public a ouvert une enquête contre le conducteur H. du TMS *Serenitas* pour avoir navigué sans respect du devoir général de vigilance (art. 1.04 du RPNR, cj. art. 32 AdM) et avoir endommagé un autre bateau et un duc d'albe.

Par jugement du 27 mars 2017, le Tribunal de la navigation du Rhin de Strasbourg, sur l'action publique, a retenu la responsabilité pénale de H. du TMS *Serenitas* et a lui infligé une amende de 500,00 Euros.

Trois parties civiles étaient présentes devant le premier juge, à savoir la société anglaise AIG Europe, la société française EDF et la société allemande SMB S. Le premier juge a estimé que la responsabilité civile incombait uniquement et exclusivement au conducteur H. et que la complicité du conducteur I.D du TMS *Lea* n'était pas en cause.

Les demandes annexes des parties civiles ont été déclarées recevables, mais l'audience sur le fond de ces demandes a été renvoyée à l'audience du 26 juin 2017.

Le conducteur H. et la société B., propriétaire du TMS *Serenitas* et de la barge *Serenitas II* ont interjeté appel devant la Chambre des Appels de la CCNR le 26 avril 2017.

La société EDF, la société SMB S. et l'assureur AIG E. sont intervenus et ont demandé la confirmation du jugement attaqué, subsidiairement, EDF a demandé la condamnation solidaire du conducteur H. et le propriétaire B. d'une somme de 82 157,91 Euros plus les intérêts à compter du 27 mars 2017 et une somme de 3 000,00 Euros en application de l'article 475-1 du Code de procédure pénale français.

La société SMB S. et l'assureur AIG E. ont tous deux demandé la condamnation solidaire du conducteur H. et du propriétaire B. au paiement de 2.500,00 EUR en vertu de l'article 475-1 du Code de procédure pénale français précité. Le Ministère public – ici le Procureur de la République -a demandé que la prescription de l'action pénale soit déterminée, n'étant intervenue aucun acte d'interruption dans le délai d'un an entre le dernier acte d'instruction ou de poursuite consécutif à l'appel contre le jugement du 27 mars 2017 (application de l'article 9 du Code de procédure pénale français). La Chambre des appels de la CCNR a suivi le Ministère public et a constaté que l'action pénale était prescrite et que, par conséquent, l'action pénale ne peut être jugée devant la Chambre des appels de la CCNR.

Dès lors, l'action publique étant éteinte, l'action civile annexe à cette action publique, devant le juge pénal, est également prescrite, conformément aux dispositions de l'article 10 du Code de procédure pénale français. En conséquence, les demandes annexes des parties civiles ont été rejetées en appel.

6. Arrêt du 9 décembre 2020 (521 B-1/20 / iwt-law.uni-mannheim.de/az/521-b-120) : appel d'un jugement du Tribunal pour la navigation du Rhin de Mannheim le 9 avril 2019.

Le 5 et 6 mars 2017, l'intéressé H. était le batelier du TMS 'Majestic'. Le 5 mars 2017, il naviguait sur le Rhin à proximité du point kilométrique 425. A bord se trouvaient les barreaux S. et K. en mode d'exploitation A1. Vers 15 h 30, le batelier E. est monté à bord. Le voyage a été interrompu à 19 h 30 à Sondersheim et s'est poursuivi le 6 mars 2017 à 02 h 00 en mode d'exploitation B. A ce moment-là, aucun des quatre membres de l'équipage n'avait respecté la période de repos minimale prescrite de huit heures (art. 3.12 n° 5 b RSchPV).

Le 6 mars 2017 vers 09 h 00, le batelier E. a débarqué et on est repassé en mode d'exploitation A.1. A ce moment-là, le barreur K., qui était en service à bord depuis 02 h 00, n'avait pas respecté le temps de repos minimal de huit heures (art. 3.12 n° 4 b RSchPV).

Le livre de bord du TMS 'Majestic' présentait des lacunes. Pour les 5 et 6 mars 2017, il manquait presque toutes les informations sur le nombre de kilomètres parcourus au début et à la fin du voyage. Les deux changements de mode d'exploitation n'ont pas été notés sur une nouvelle page (violation art. 3.13 no.1 et 7 b RSchPV).

En raison des violations susmentionnées du RSchPV, combinées à une violation de l'article 7.1 de la *Binnenschiffahrtaufgabengesetz* (allemande) et de l'article 46 de l'OWIG⁽⁹⁾, la *Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt* a imposé une amende de 975,00 EUR à l'intéressé H, contre laquelle la partie concernée a déposé une objection dans les délais auprès du Tribunal de navigation rhénane de Mannheim.

L'affaire a été jugée par le Tribunal de navigation du Rhin à Mannheim, qui a condamné le conducteur H. à une amende de 450,00 Euros pour avoir changé à tort de mode de A1 à B, à une amende de 150,00 Euros pour avoir changé à tort de mode de B à A1 et à une amende de 75,00 Euros pour ne pas avoir tenu le livre de bord de manière ordonnée.

Le Tribunal a fondé sa décision du 9 avril 2019 sur la copie présentée du livre de bord pour la période de 5 et 6 mars 2017 et sur les constatations de l'inspecteur R.

Le Tribunal a estimé que le contrevenant aurait dû raisonnablement reconnaître les infractions administratives et a rejeté sa seule objection, en particulier le fait qu'il avait déjà été condamné à une amende, alors qu'il apparaissait que cette amende concernait un fait différent, à savoir l'exploitation du TMS 'Majestic' le 21 janvier 2017 (pas de tachygraphe à bord).

L'appel devant la Chambre des appels de la CCNR a été introduit dans les délais et de manière formelle, donc recevable, mais a été déclaré non fondé.

(9) OWIG signifie Ordnungswidrigkeitengesetz (Loi sur les infractions administratives) du 19 février 1987, modifié par la loi du 5 octobre 2021.

La Chambre des appels a souligné que les infractions relatives aux périodes de repos minimales prescrites lors du changement de mode de fonctionnement et à la tenue correcte du carnet de bord résultaient directement des inscriptions faites par l'intéressé dans le livre de bord, dont une copie au dossier. L'intéressé n'a pas non plus montré quelles inscriptions étaient incorrectes et pour quelles raisons. L'amende de 35,00 EUR déjà infligée concernait une autre question, comme l'a constaté à juste titre le Tribunal.

En tant que conducteur, il devait connaître les dispositions relatives aux périodes de repos minimales à respecter lors du changement de mode de navigation. La Cour des appels de la CCNR a également souligné que les amendes étaient appropriées au regard de l'infraction.

L'appel de H. a été rejeté. Les frais nécessaires sont à charge de l'intéressé / contrevenant.

7. Arrêt du 23 février 2021 (522 p-1 : 21 / iwt-law.uni-mannheim.de/az/522-p-121) : appel d'un jugement rendu par le Tribunal pour la navigation du Rhin de Strasbourg du 6 septembre 2019.

Le litige portait sur un accident de navigation sur le Rhin dans la soirée du 10 mars 2017, lorsqu'un convoi composé de 'Contargo I et X' aux commandes de VdL est passé sous le pont ferroviaire de Chalampé. Le convoi aurait arraché les rails de visite de ce pont ferroviaire en passant sous celui-ci.

Le Ministère public de Strasbourg a cité VdL à comparaître sous l'accusation d'avoir conduit le convoi en violation des règles relatives au devoir général de vigilance, en l'espèce en accrochant les rails de visite au pont ferroviaire de Chalampé, commettant ainsi une infraction de 5^e classe (art. 14 du Reg. Pol. et art. 32 AdM).

Par jugement interlocutoire, avant dire droit, en date du 30 octobre 2018, le Tribunal de la navigation du Rhin à Strasbourg a ordonné à la société EDF, partie civile, de produire les photographies non communiquées et visées par le rapport d'expertise en sa page 12 annexe 5.1.

Constatant que EDF n'avait fait droit à cette injonction suite à cette demande, le Tribunal pour la navigation du Rhin a, par jugement du 6 septembre 2019, relaxé VdL sur le plan pénal et rejeté la demande de la partie civile EDF.

Le 12 septembre 2019, le Ministère public a interjeté appel et demandé l'annulation du jugement attaqué. Dans sa conclusion EDF a demandé que VdL soit déclaré entièrement responsable et qu'il soit condamné à réparer le préjudice causé à hauteur de 4 494,02 Euros, outre intérêts et 3 000,00 Euros au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale français.

La Chambre des appels de la CCNR a d'abord dû se prononcer sur la recevabilité de l'appel du Ministère public. L'article 37, paragraphe 3, de l'AdM stipule que, dans les 30 jours suivant l'introduction de l'appel, l'appelant doit soumettre ses motifs écrits à la juridiction qui a statué en première instance. Le paragraphe 4 de l'article 37 prévoit que, si l'appelant ne respecte pas la forme prescrite, l'appel est irrecevable. L'article 12 du Règlement de procédure de la Chambre des appels du 23 novembre 2006 prévoit qu'en matière pénale, le Ministère public a la qualité de partie. L'appel a été interjeté le 12 septembre 2019, la motivation a suivi le 22 novembre 2019, soit plus de 30 jours après la signification de l'acte d'appel, donc hors délai, de sorte que

la Chambre des appels de la CCNR a déclaré l'appel du Ministère public irrecevable afin que l'intéressé VdL soit libre sur le plan pénal.

Cependant, la partie civile EDF avait déposé un appel dans les délais le 4 octobre 2019 et l'exposé des griefs a suivi le 30 octobre 2019, de sorte que l'appel a été déclaré dans les délais et recevable.

L'acquiescement de la partie défenderesse VdL en matière pénale n'empêche pas l'examen de la demande de réparation civile d'EDF.

Cette demande se fonde sur l'article 1240 du Code civil français, en ce sens que l'examen de la mesure dans laquelle les faits en question constituent une faute civile, sur la base de laquelle EDF a droit à une indemnisation et ne peut avoir lieu que dans la limite des faits qui ont fait l'objet de la poursuite pénale initialement engagée.

Il est établi, dit la Chambre des appels de la CCNR, que le tirant d'air garanti pour le pont de Chalampé est de 7 mètres et que 'au-delà les bateaux passent le pont à leurs risques et périls. Dès lors que le chargement de son bateau dépassait 7 mètres, VdL était tenu de prendre toutes les précautions requises par le devoir général de vigilance et la bonne pratique de la navigation en vue d'éviter de causer des dommages aux ouvrages et installations visés par la réglementation.

Les investigations ont révélé que le convoi 'Contargo I et X' est passé sous le pont de Chalampé le 10 mars après 20 heures, heure à laquelle la hauteur libre sous le pont était inférieure à 7,30 mètres. Compte tenu de la hauteur du chargement d'environ 7,30 mètres, le convoi risquait de heurter le pont. VdL a admis avoir ressenti un accrochage lorsque son convoi est passé sous le pont et a mentionné que deux pièces de métal pendaient après le passage. Il a déclaré que ces deux pièces étaient suspendues avant le passage du convoi et que le convoi n'avait heurté que ces deux pièces.

Des photos ont montré qu'il y avait des traces de couleur bleue identiques à celles du conteneur accroché et se trouvaient aussi au niveau du pont sur les poutrelles non arrachées. Il faut en conclure que le conteneur a touché également ces poutrelles.

Il en découle des éléments suffisants pour supposer que le convoi passait sous le pont avec un tirant d'air tellement réduit qu'un faible mouvement de l'eau a suffi pour que l'un des conteneurs heurte les rails destinés à la nacelle de visite et arrache une partie des poutrelles constituant ce rail. Dans ces conditions, le lien de causalité entre l'endommagement du pont et le passage du convoi doit être considéré comme établi. En l'espèce, VdL n'a pas pris les précautions adéquates et cette omission doit être considérée comme la cause unique du sinistre dont la partie civile EDF est bien fondée à réclamer réparation.

La Chambre des appels de la CCNR a condamné VdL à payer à EDF 4 494,02 Euros avec les intérêts et un montant de 2.000,00 Euros sur la base de l'article 475-1 du Code de procédure pénale français pour les frais irrépétibles.

8. Arrêt du 27 mai 2021 (523 P-3/21/ iwt-law.uni-mannheim.de/az/523-p-321-1) : appel d'un jugement du jugement rendu par le Tribunal pour la navigation du Rhin de Strasbourg du 13 décembre 2019

Le 4 mai 2018, les gendarmes de la compagnie de gendarmerie fluviale franco-allemande des voies navigables Strasbourg/Kehl ont effectué un contrôle de l'automoteur GMS 'Lianne' naviguant vers l'aval au kilomètre 322,5 du Rhin et ont constaté une infraction de navigation avec un équipage non conforme. Le bateau

naviguait en mode d'exploitation A1 avec un homme de pont au lieu d'un matelot léger. Le capitaine impliqué DW a été invité à cesser de naviguer dans l'avant-port le plus proche de l'écluse d'Iffezheim au kilomètre 352,2, mais il a poursuivi sa route.

Le procureur de la République de Strasbourg a saisi le Tribunal pour la navigation du Rhin de Strasbourg qui, par jugement interlocutoire du 17 mai 2019, a renvoyé l'affaire à une audience ultérieure. Par jugement du 13 décembre 2019, le Tribunal pour la navigation du Rhin de Strasbourg s'est déclaré compétent et a renvoyé l'affaire à une audience ultérieure pour y statuer au fond. Le Tribunal a déclaré que le lieu de l'infraction se situait sur l'axe rhénan commun franco-allemand, en se référant à la Convention franco-allemande de Vittel du 10 novembre 2000.

Ce jugement a fait l'objet d'un appel de la part du DW concerné, suivi par le Ministère public. La question de la compétence territoriale du Tribunal de navigation du Rhin à Strasbourg a fait l'objet d'un litige non simple.

Le batelier DW a fait valoir que l'infraction avait été constatée sur la partie allemande du Rhin et que le Tribunal pour la navigation du Rhin de Strasbourg n'était donc pas compétent (art. 35 AdM), tandis que le Ministère public s'appuie sur l'Accord franco-allemand du 10 novembre 2000 pour justifier la compétence territoriale du Tribunal pour la navigation du Rhin de Strasbourg.

En application du traité conclu le 10 novembre 2000 entre la République fédérale d'Allemagne et la République française relatif à la délimitation de la frontière sur le Rhin du kilomètre 222,9 (Breisach/Vogelgrün) au kilomètre 335,7 (Iffezheim/Beinheim), la frontière est délimitée par une ligne médiane coïncidant l'axe du lit moyen créé par les travaux de correction du cours du fleuve.

Bien qu'il soit d'usage de parler d'un 'secteur rhénan franco-allemand', celui-ci n'existe pas contrairement à ce que mentionne le jugement contesté, au sens qu'il y aurait une zone de souveraineté partagée ouvrant compétence à la juridiction française de la navigation du Rhin.

Il n'est pas contesté que le GMS 'Lianne' naviguait à l'est de la ligne susmentionnée et se trouvait en territoire allemand au moment de la constatation de l'infraction. L'article 35 de l'AdM prévoit qu'en matière pénale, la compétence appartiendra au Tribunal pour la navigation du Rhin dans le ressort duquel l'infraction aura été commise.

L'article 10 de la Convention de Vittel précitée, ratifiée par les deux pays, stipule que les infractions aux règles visées à l'article 2 paragraphe 1.a sur la partie franco-allemande du Rhin sont poursuivies et sanctionnées selon le droit de l'État contractant dont l'autorité compétente a constaté l'infraction, et que les infractions aux règles autres que celles visées à l'article 2 paragraphe 1.a sur la partie franco-allemande du Rhin sont poursuivies et sanctionnées selon le droit international applicable aux États contractants.

L'art. 2 al. 1.a précise les missions suivantes : contrôler le respect des prescriptions applicables sur le Rhin, notamment le règlement de police de navigation établi conjointement par les États riverains du Rhin et la Belgique sur la base des décisions de la CCNR.

Les infractions constatées en relation avec DW sont couvertes par l'art. 2 al. 1.a, mais selon l'art. 8 de l'Accord, elles ont pour objet de déterminer le droit applicable aux infractions constatées et ne règlent pas la compétence territoriale du Tribunal

pour la navigation du Rhin saisi et ne forment aucune dérogation à l'art. 35 de l'AdM. Une convention bilatérale ne peut constituer une exception valable à un accord multilatéral entre cinq États.

Il s'ensuit que l'article 35 de l'AdM s'applique et que les infractions reprochées à DW relèvent de la compétence des Tribunaux allemands pour la navigation du Rhin et que le Tribunal pour la navigation du Rhin de Strasbourg n'est donc pas compétent. L'annulation de ce jugement n'entraîne pas pour autant par elle-même le caractère infondé des poursuites sur lesquelles le Tribunal pour la navigation du Rhin de Strasbourg ne s'est pas prononcé et sur lesquelles la Chambre des appels de la CCNR ne pouvait pas statuer en l'état. Il appartient au Ministère public d'examiner la suite à donner à l'affaire, s'il estime opportun de mieux se pouvoir.

III.- COMMENTAIRES

1. Outre la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 20.11.1963 ci-après AdM (Acte de Mannheim) avec (10) protocoles additionnels, les éléments suivants sont importants pour l'évaluation des litiges en matière pénale et/ou d'amendes

- le Règlement de police pour la Navigation du Rhin (RPNR)⁽¹⁰⁾ (voir II.2, II.4, II.5, II.6 et II.7). La violation du devoir général de vigilance est particulièrement en cause ici (art. 1.04 RPNR).
- le Règlement de procédure de la Chambre des appels de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (Proc.reg), adopté par décision de la CCNR le 23 novembre 2006. En particulier, le respect ou non du délai de dépôt des motifs peut avoir un impact sur la recevabilité du recours (voir II.2, II.4 et II.7).
- l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)(voir II.1). Il s'agit d'une matière évolutive, puisque tous les deux ans environ il y a des ajustements (ADN versions 2011, 2013, 2015, 2017, 2019, 2011 et 2023 : voir www.ccr-zkr.org).
- les affaires concernant le Rhin et relevant de la compétence de l'AdM sont traitées par le Tribunal pour la navigation du Rhin selon le droit procédural pour la navigation du Rhin (voir II.2, II.4 et II.8)
- la Convention franco-allemande de Vittel du 10 novembre 2000 (voir II.8).
- Outre les dispositions prévues par l'AdM et les règlements procéduraux, les dispositions nationales continuent de s'appliquer comme droit supplétif, y compris au niveau procédural. Le droit national n'a un effet supplétif que si le droit pour la navigation de Rhin n'offre pas de solution (voir II.5 et II.7).

2. L'article 25 du Proc.reg. énonce sous les lettres a à k les exigences formelles auxquelles doit répondre l'arrêt. Ceci s'applique également aux affaires pénales. Outre les noms du président, des juges et du greffier, les noms des parties, y compris le Ministère public, les avocats, la date de l'audience et du jugement, l'arrêt doit contenir un résumé

(10) Les textes de tous les documents peuvent facilement être consultés sur le site web quadrilingue (NE, ALL, ANG et FR) www.ccr-zkr.org. Le RPNR est très bien analysé et commenté par Wilfrid Bemm et Thor v. Waldstein, *Rheinschiffahrtspolizeiverordnung, Kommentar, Sammlung Guttenberg*, 1996. Pour les mises à jour depuis 1995, cf. www.ccr-zkr.org (voir Etat 1^{er} juin 2024).

des faits (Tatbestand), les demandes des parties en appel (die Anträge der Parteien im Berufungsverfahren), l'administration de la preuve, les motifs de l'arrêt (Entscheidungsgründe), ainsi que la décision finale et une décision sur les dépens.

Chacun des arrêts qui peuvent être consultés sur <http://iwt-law.uni-mannheim>. de renferme ce schéma.

Dans les affaires civiles, la plupart des jugements sont rendus en allemand – le Rhin en question s'étend du pont de Bâle (Suisse) à Rotterdam (jusqu'à la mer⁽¹¹⁾) donc en majeure partie sur le territoire allemand.

Il n'est donc pas étonnant que la plupart des affaires entendues par la Chambre des appels de la CCNR aient été traitées en première instance par des tribunaux allemands pour la navigation du Rhin.

En ce qui concerne les affaires pénales et les amendes, la plupart des affaires entendues par la Chambre des appels de la CCNR aient été traitées en première instance par le Tribunal pour la navigation du Rhin à Strasbourg (affaires II.2, II.3, II.4, II.5, II.7 et II.8).

Les deux autres affaires concernent des affaires jugées respectivement par le Tribunal pour la navigation du Rhin (Rheinschiffahrtsgericht) Duisburg-Ruhrort (affaire II.1) et Mannheim (affaire II.6).

3. En matière pénale, contrairement aux affaires civiles, le défendeur n'est pas obligé d'être assisté d'un avocat devant la Chambre des appels de la CCNR. Il peut plaider sa propre cause (art.14 Proc.reg.). L'accusé a toujours le dernier mot.

Le Ministère public a la qualité de partie conformément à l'art.12 Proc.reg. Il comparait à l'audience et y prend la parole, sur un pied d'égalité avec la partie adverse/l'accusé et sur un pied d'égalité dans la salle d'audience.

Conformément à l'article 24, paragraphe 2, Proc.reg, La Chambre a plein pouvoir d'appréciation. Le jugement ne doit pas être modifié au détriment du prévenu, lorsque l'appel a été interjeté seulement par le prévenu, son représentant légal, ou si le droit du tribunal de première instance le prévoit par le Ministère public en faveur du prévenu

Il existe des plafonds pour l'imposition d'une amende. Pour l'amende, on peut également se référer au protocole additionnel du 25 octobre 1972, qui permet d'imposer l'amende soit par la voie des articles 32 à 40 de l'AdM, soit par une procédure judiciaire spéciale ou une procédure administrative appropriée, cette dernière dans les limites fixées par l'article 32 de l'AdM. L'intéressé peut faire opposition auprès d'un Tribunal pour la navigation du Rhin et (ensuite) interjeter appel de la décision et de l'amende imposée auprès de la Chambre des appels de la CCNR.

4. Les affaires pénales et les affaires d'amendes sont parfois de nature complexe.

Il est important de noter que le Ministère public est une partie au même titre que l'accusé/la partie impliquée et les parties lésées /des parties civiles. Dans l'affaire II.2, l'intéressé, dont le domicile était connu en Allemagne, bien qu'il ait été représenté par son avocat en première instance, a fait valoir que l'appel, en l'absence de signification du jugement à son domicile connu, était recevable en application des articles 37, paragraphe 2, et 40, paragraphe 3, de l'AdM, mais que l'affaire était

(11) Le Rhin 'conventionnel' va jusqu'à Gorinchem, vorie Krimpen aan de Lek (art.1 alinéa 3 AdM)

prescrite en application de la loi française (article 9 du Code de procédure pénale) en tant que loi complémentaire applicable.

Dans le cas II.5, le Ministère public lui-même a indiqué que l'affaire était prescrite sur base de la disposition du Code français de procédure pénale citée ci-dessus. Il en allait de même pour les demandes accessoires des parties civiles, conformément à l'article 10 du même Code français.

Dans l'affaire II.7, le Ministère public avait indiqué à juste titre qu'il avait soumis tardivement ses motifs écrits en vertu de l'article 37, paragraphe 3, de l'AdM et que son appel n'était pas recevable. L'acquiescement de l'accusé en première instance est donc resté intact.

Les parties civiles ayant également interjeté appel dans les délais, la Chambre des appels de la CCNR était compétente, dans les limites des faits ayant fait l'objet de la procédure pénale initiale, pour statuer sur ces demandes (article 1240 du Code civil français). La Chambre des appels a condamné le batelier concerné à payer des dommages et intérêts et une somme de 2000 Euros en vertu de l'article 475-1 du Code de procédure pénale français.

Dans l'affaire II.8, la Chambre des appels a dû examiner un conflit possible entre l'AdM, une Convention multinationale signée par quatre États riverains du Rhin et la Belgique, et la Convention franco-allemande de Vittel du 10 novembre 2000 concernant la délimitation d'un tronçon du Rhin entre les kilomètres 222,9 et 335,7.

L'article 8 de la Convention de Vittel régit le droit applicable aux infractions, mais ne constitue pas en soi une exception à l'article 35 de l'AdM, qui détermine la compétence du Tribunal pour la navigation du Rhin à appliquer aux infractions.

Dans ce cas, le Tribunal pour la navigation du Rhin de Strasbourg n'était pas compétent car l'infraction avait été commise sur le territoire allemand.

5. Le droit national, comme indiqué ci-dessus, s'applique également comme droit supplétif. Les affaires II.2 et II.7 en sont des exemples frappants

IV.- CONCLUSION

Le fait que la CCNR soit la plus ancienne institution de droit international en activité dans le monde, qu'elle conserve toute son importance dans le monde complexe d'aujourd'hui et qu'elle dispose d'une instance d'appel de justice internationale autonome, est encore méconnu du grand public, y compris des juristes.

Espérons que cet article relatif aux affaires pénales, tout comme celui relatif aux affaires civiles (voir note en bas de page n° 5) contribuera à un certain ancrage dans les esprits.