



Conseil Economique
et Social

Distr.
RESTREINT

TRANS/SC.3/R.158/Add.4
13 septembre 1993

Original: FRANCAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE
COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail principal
des transports par voie navigable
(Trente-septieme session, 17-19 novembre 1993,
point 5 c) de l'ordre du jour)

DIFFUSION DE RENSEIGNEMENTS SUR LES ACCORDS BILATERAUX
ET MULTILATERAUX EN VIGUEUR DANS LE DOMAINE DES
TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR VOIE NAVIGABLE INTERIEURE

Additif 4

Note du secrétariat

Le secrétariat reproduit ci-joint le texte de la Convention révisée pour la navigation du Rhin, signée à Mannheim le 17 octobre 1868 (Convention de Mannheim).

Ce document reproduit le texte de la Convention coordonné non officiel comprenant les amendements qui y ont été apportés.

Le texte original de la Convention a été soumis au secrétariat par le Gouvernement suisse tandis que son texte coordonné et le texte des Protocoles ont été transmis par le secrétariat de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR).

Les documents du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires font l'objet d'une distribution limitée. Ils ne sont communiqués qu'aux gouvernements, aux institutions spécialisées et aux organisations gouvernementales et non gouvernementales qui participent aux travaux du Comité et de ses organes subsidiaires; ils ne doivent être communiqués ni à des journaux ni à des périodiques.

CONVENTION REVISEE
POUR LA NAVIGATION DU RHIN

du 17 octobre 1868 dans sa teneur
du 20 novembre 1963

(Texte coordonné non officiel)

Remarques préliminaires

Cette nouvelle publication, qui ne vise qu'un but pratique, tient compte des textes suivants :

- Convention révisée pour la navigation du Rhin, signée à Mannheim le 17 octobre 1868 entre la France, le Grand Duché de Bade, la Bavière, le Grand Duché de Hesse, les Pays-Bas et la Prusse.
- Convention du 14 décembre 1922 relative au régime des patentes de batelier du Rhin.
- Convention de Strasbourg du 20 novembre 1963 portant amendement à la Convention révisée pour la navigation du Rhin signée à Mannheim le 17 octobre 1868 mise en vigueur le 14 avril 1967.
- Protocole additionnel n° 1 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin signé à Strasbourg le 25 octobre 1972, entré en vigueur le 27 février 1975 et abrogeant le Protocole additionnel du 18 septembre 1895 (Voir Annexe 1).
- Protocole additionnel n° 2 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin signé à Strasbourg le 17 octobre 1979 et entré en vigueur le 1er février 1985 (Voir Annexe 2).
- Protocole additionnel n° 3 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin signé à Strasbourg le 17 octobre 1979 et entré en vigueur le 1er septembre 1982 (Voir Annexe 3).
- Protocole additionnel n° 4 à la Convention Révisée pour la navigation du Rhin signé à Strasbourg le 25 avril 1989 et entré en vigueur le 1er août 1991 (Voir Annexe 4).

Il n'a pas été tenu compte, en revanche, des autres réglementations, conventions ou traités actuellement encore en vigueur qui peuvent être d'importance pour le régime rhénan. Ainsi nombre d'amendements apportés à la Convention par le Traité de Versailles du 28 juin 1919 sont caducs ou ont été couverts par les amendements postérieurs ou des dispositions conventionnelles. Il n'en est pas de même de certaines dispositions non abrogées ou qui ne l'ont été que partiellement (articles 356, 358, 359, 362 du Traité de Versailles).

I. **Convention révisée pour la Navigation du Rhin, signée à Mannheim le 17 octobre 1868**

dans la teneur des articles I, II et III de la Convention d'amendement du 20 novembre 1963 (voir sous chiffre II) amendée par les protocoles additionnels n° 1, 2, 3 et 4.

Article 1 (2)

La navigation du Rhin et de ses embouchures, depuis Bâle jusqu'à la pleine mer, soit en descendant soit en remontant, sera libre aux navires de toutes les nations pour le transport des marchandises et des personnes, à la condition de se conformer aux stipulations contenues dans la présente Convention et aux mesures prescrites pour le maintien de la sécurité générale.

Sauf ces règlements, il ne sera apporté aucun obstacle, quel qu'il soit, à la libre navigation.

Le Leck et le Waal sont considérés comme faisant partie du Rhin.

Article 2

Les bateaux appartenant à la navigation du Rhin et les radeaux ou trains de bois venant du Rhin auront le droit de choisir telle voie qu'il leur plaira en traversant les Pays-Bas pour se rendre du Rhin dans la pleine mer ou en Belgique et réciproquement.

Si par suite d'évènements naturels ou de travaux d'art l'une des voies navigables reliant la pleine mer au Rhin par Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis et Brielle, devenait impraticable pour la navigation, la voie navigable qui serait indiquée à la navigation néerlandaise en remplacement du passage intercepté sera également ouverte à la navigation des autres Etats riverains.

Sera considéré comme appartenant à la navigation du Rhin tout bateau ayant le droit de battre pavillon d'un des Etats Contractants et pouvant justifier ce droit au moyen d'un document délivré par l'autorité compétente (1).

Article 3 (2)

Aucun droit basé uniquement sur le fait de la navigation ne pourra être prélevé sur les bateaux ou leurs chargements non plus que sur les radeaux naviguant sur le Rhin, sur ses affluents, en tant qu'ils sont situés sur le territoire des Hautes Parties contractantes, et sur les voies navigables mentionnées à l'article 2.

Sera également interdite la perception de droits de bouée et de balisage sur les voies navigables mentionnées dans l'alinéa précédent en amont de Rotterdam et de Dordrecht.

Article 4 (2)

Les bateaux appartenant à la navigation du Rhin sont autorisés à effectuer des transports de marchandises et de personnes entre deux points situés sur les voies navigables mentionnées au premier alinéa de l'article 3. Les autres bâtiments ne sont autorisés à effectuer de tels transports que dans des conditions déterminées par la Commission Centrale.

(1) Cette disposition est complétée par les dispositions des paragraphes 1, 2, 3 du Protocole de signature du protocole additionnel N° 2 à la Convention Révisée pour la navigation du Rhin ainsi que de la déclaration suisse annexée audit Protocole additionnel (annexe 2).

(2) La Convention de Mannheim et notamment ses articles 1, 3 et 4 doivent être interprétés en tenant compte des dispositions du Protocole additionnel N° 4 à la Convention Révisée pour la navigation du Rhin (annexe 4).

Les conditions de transport de marchandises et de personnes par des bateaux n'appartenant pas à la navigation du Rhin, entre un lieu situé sur les voies navigables mentionnées ci-dessus et un lieu situé sur le territoire d'un Etat tiers, sont déterminées dans des accords à conclure entre les deux Parties concernées. La Commission Centrale est consultée avant la conclusion de tels accords.

Pour ce qui concerne les voies navigables mentionnées ci-dessus, le traitement national, sous tous les rapports, sera accordé aux bateaux appartenant à la navigation du Rhin et à leurs chargements.

Article 5

Les bateliers ne pourront nulle part, sur les voies navigables mentionnées à l'article 3, être contraints à décharger, soit en tout, soit en partie, ou à transborder leurs chargements.

Tout droit de relâche et d'échelle est et demeure supprimé.

Article 6

Les marchandises ne pourront, en aucun cas, être assujetties, sur le Rhin, à des droits d'entrée ou de sortie plus élevés que ceux auxquels elles seraient soumises à l'entrée ou à la sortie par la frontière de terre.

Article 7

Le transit de toutes marchandises est libre sur le Rhin, depuis Bâle jusqu'à la pleine mer, à moins que des mesures sanitaires ne motivent des exceptions.

Les Etats riverains ne percevront aucun droit de ce transit, qu'il s'effectue directement, ou après transbordement ou après mise en entrepôt.

Article 8

Les ports-francs actuellement ouverts au commerce du Rhin, sont maintenus. Les Hautes Parties contractantes se réservent la faculté d'en augmenter le nombre.

Les marchandises entreposées dans ces ports-francs ne seront soumises à aucun droit d'entrée ou de sortie, à moins qu'elles ne soient ultérieurement livrées au commerce dans l'Etat riverain lui-même ou dans le territoire du système de douanes et d'impôts dont cet Etat fait partie.

Article 9

Si un batelier traverse en ligne directe et sans faire de changement à son chargement le territoire d'un même Etat ou de plusieurs Etats faisant partie d'un même système de douanes, il lui sera permis de continuer son voyage sans faire préalablement vérifier son chargement à la condition de consentir, suivant qu'il en sera requis par la douane, ou à laisser clore les ouvertures donnant accès à la cale, ou à recevoir à son bord des gardiens officiels ou, enfin, à se soumettre à ces deux formalités ensemble. Dans ce cas, il devra, en outre, présenter au bureau de douane un manifeste conforme au modèle arrêté par la Commission Centrale.

A la sortie, il devra s'arrêter au bureau-frontière, afin de faire examiner et lever les plombs ou scellés ou bien les cadenas de la douane, ou faire retirer les gardiens.

Outre cela, il ne pourra être arrêté en route sous prétexte d'intérêts de douane excepté dans le cas de contrebande (article 12).

Les gardiens placés à bord des bateaux n'auront d'autre droit que de surveiller ces bateaux et leur cargaison pour empêcher la fraude. 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.

Dans le cas où, par la suite de circonstances naturelles ou d'autres accidents de force majeure, le batelier se trouverait dans la nécessité de déplacer sa cargaison en tout ou en partie, et qu'il faudrait, dans ce but, rétablir les ouvertures donnant accès à la cale, il s'adressera à cet effet aux employés de la douane la plus voisine et attendra leur arrivée. Si le péril est imminent et qu'il ne puisse attendre, il devra en donner avis à l'autorité locale la plus proche, qui procédera à l'ouverture de la cale et dressera procès-verbal du fait.

Si le batelier a pris des mesures de son propre chef, sans demander ou sans attendre l'intervention des employés de la douane ou de l'autorité locale, il devra prouver d'une manière suffisante, que le salut du bateau ou de la cargaison en a dépendu, ou qu'il a dû agir ainsi pour éviter un danger pressant. En pareil cas il doit, aussitôt après avoir écarté le péril, prévenir les employés de la douane la plus rapprochée ou, s'il ne peut les trouver, l'autorité locale la plus voisine, pour faire constater ces faits.

Article 10

Quant aux marchandises entrant par le Rhin et destinées à la consommation intérieure, ou bien à la sortie, ou en transit après transbordement ou après mise en entrepôt dans les ports-francs ou ailleurs, les formalités de douane se régleront d'après la législation générale de l'Etat riverain par la frontière duquel l'entrée, la sortie, ou le transit auront lieu.

Article 11

Chacun des Etats riverains désignera pour l'étendue de son territoire les ports et lieux de débarquement où, indépendamment des ports francs (article 8), les bateliers auront la faculté de déposer ou de prendre un chargement.

Le batelier ne pourra, sans y être spécialement autorisé par l'autorité compétente, charger ou décharger à d'autres endroits, à moins que des circonstances naturelles ou quelque accident ne l'empêchent de poursuivre son voyage ou ne compromettent le salut du bateau ou de la cargaison.

Si, dans ce cas, il relâche dans un endroit où se trouve un bureau de douane, il est tenu de s'y présenter et de se conformer aux prescriptions qu'il en recevra.

S'il n'existe pas un bureau de douane au lieu de relâche, il doit immédiatement donner avis de son arrivée à l'autorité locale, qui constatera par procès-verbal les circonstances qui l'ont déterminé à relâcher, et en donnera avis au bureau de douane le plus voisin du même territoire.

Si, pour ne pas exposer les marchandises à d'autres dangers, on juge à propos de décharger le bateau, le batelier sera tenu de se soumettre à toutes les mesures légales ayant pour objet de prévenir une importation clandestine. Les marchandises qu'il réembarquera pour continuer sa route ne seront assujetties à aucun droit d'entrée ou de sortie.

Dans le cas où le batelier aurait agi de son propre chef sans demander l'intervention des employés de la douane ou de l'autorité locale, les dispositions de l'article 9, alinéa 6 lui seront applicables.

Article 12

Lorsqu'un batelier sera convaincu d'avoir tenté la contrebande, il ne pourra invoquer la liberté de la navigation du Rhin pour mettre, soit sa personne, soit les marchandises qu'il aurait voulu importer ou exporter frauduleusement, à l'abri des poursuites dirigées contre lui par les employés de la douane, sans cependant qu'une pareille tentative puisse donner lieu à saisir le reste du chargement, ni, en général, à procéder contre le batelier plus rigoureusement qu'il n'est prescrit par la législation en vigueur dans l'Etat riverain où la contrebande a été constatée.

Si les bureaux de douane à la frontière d'un Etat découvrent une différence entre la cargaison et le manifeste, il sera fait application au batelier des lois du pays en vigueur contre les déclarations infidèles.

Article 13

Dans le cas où plusieurs Etats se trouvent réunis en un système commun de douane ou d'impôts, la frontière de l'union sera, pour l'application des articles 6 à 12, considérée comme frontière territoriale.

Article 14

Toutes les facilités qui seraient accordées par les Hautes Parties contractantes sur d'autres voies de terre ou d'eau pour l'importation, l'exportation et le transit des marchandises seront également concédées à l'importation, à l'exportation et au transit sur le Rhin.

Article 15 - 21

Les articles 15 à 21 ont été abrogés et remplacés par les dispositions de la Convention du 14 décembre 1922 relatives au régime des patentes de bateliers du Rhin reproduites ci-dessous :

Article 1er

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 délivrée par l'autorité compétente de l'un des Etats contractants.

Article 2

La patente est délivrée pour tout le Rhin ou pour des sections déterminées.

Elle mentionne les parties de la voie d'eau sur lesquelles porte l'autorisation et les catégories de bâtiments que le titulaire est autorisé à conduire. Elle donne le droit de conduire tout bâtiment des catégories mentionnées dans la patente à quelque Etat qu'il appartienne.

Article 3

Les conditions dans lesquelles les autorités visées à l'article premier sont tenues de délivrer une patente de batelier sont déterminées dans un règlement établi d'un commun accord.

Article 4

Le titulaire qui, de quelque manière que ce soit, laisse parvenir la patente qui lui a été délivrée en la possession d'une personne ne possédant pas un pareil document, a l'effet de la mettre en mesure d'exercer la navigation du Rhin en vertu de cette patente, sera puni, selon les circonstances, du retrait temporaire ou définitif de ladite pièce.

Tout individu qui, n'étant point muni d'une patente pour lui-même, exerce la navigation du Rhin en se servant de celle qui a été délivrée à une autre personne ne pourra, pendant un délai à déterminer selon les circonstances, obtenir une patente de navigation.

Article 5

La patente devra être retirée, par l'Etat qui l'a délivrée, au titulaire ayant fait preuve d'une incapacité constituant un danger pour la navigation ou ayant été condamné soit pour faits répétés de fraude douanière, soit pour atteintes graves à la propriété. Le retrait de la patente peut avoir lieu à titre temporaire. Il est porté à la connaissance des autorités compétentes pour la délivrance des patentes".

Article 22

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 gréement nécessaires à la navigation de la partie du fleuve à laquelle il est destiné.

Ce certificat ou patente de bateau est délivré, à la suite d'une visite d'experts, par l'autorité compétente d'un des Etats riverains.

Seront marqués sur le bateau et indiqués dans la patente le nom du bateau et la limite du plus fort tirant d'eau admissible.

Cette visite sera renouvelée après chaque réparation ou chaque changement important. Elle le sera également sur la demande de l'affréteur. Le résultat en sera constaté dans la patente.

Tout Etat riverain pourra ordonner, s'il le juge convenable, une visite qui aura lieu à ses frais.

La patente de bateau doit toujours se trouver à bord pendant le voyage. Elle doit être présentée aux employés des ports de la police sur leur demande.

Article 23 (3)

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 décembre 1922 relative au régime des patentes de batelier du Rhin, les catégories de bâtiments exclues totalement ou partiellement du champ d'application desdits règlements.

Article 24

Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables au transports d'une rive à l'autre, sauf la clause indiquée à l'article 32.

(3) Rédaction du protocole additionnel n° 3 à la Convention Révisée pour la Navigation du Rhin du 17 octobre 1979.

Article 25

Les floteurs doivent être munis pour chaque radeau ou train de bois, avec lequel ils naviguent sur le Rhin, d'un certificat de l'autorité compétente de leurs pays conforme au modèle B. ci-joint, et constatant le nombre, l'espèce et le poids des bois flottés.

Ce certificat de flottage tient lieu de manifeste exigé par l'article 9. Il doit être exhibé sur leur demande aux employés de police, de port, de douane et à ceux du service hydrotechnique, ainsi qu'aux commissions instituées pour la visite des trains de bois.

Les prescriptions des articles 9 à 14 sont également applicables aux trains de bois et à leurs conducteurs.

Article 26

Les dispositions concernant le service des pilotes et des avertisseurs et la rétribution qui leur est due par les bateliers sont réservées à chaque Etat riverain.

Aucun batelier ou floteur ne pourra être obligé de prendre un pilote à son bord. Il ne sera exigé de rétribution pour cet objet, que s'il est fait un usage effectif des pilotes à bord des bateaux.

Article 27

Les Gouvernements des Etats riverains veilleront à ce que dans les ports-francs comme dans les autres ports du Rhin toutes les dispositions nécessaires soient prises pour faciliter le chargement, le déchargement et la mise à l'entrepôt des marchandises, et à ce que les établissements et engins de toute nature qui leur seront affectés soient tenus en bon état.

Pour subvenir aux frais nécessaires d'entretien et de surveillance, il pourra être prélevé une rétribution correspondante. Aussitôt que le produit de cette perception aura dépassé le montant des dépenses en question, le taux de ladite perception devra être diminué en proportion.

Toutefois, cette rétribution ne pourra être exigée qu'autant qu'il aura été fait usage des établissements et engins ci-dessus mentionnés.

Article 28

Les Hautes Parties contractantes s'engagent, comme pour le passé, chacune pour l'étendue de son territoire, à mettre et à maintenir en bon état les chemins de halage existants, ainsi que le chenal du Rhin. Cette stipulation est également applicable aux voies de navigation entre Gorinchem, Krimpen, Dordrecht et Rotterdam.

L'Etat riverain, dans le territoire duquel se trouvent comprises des parties du fleuve qui n'ont pas encore été suffisamment rectifiées et dont, par suite, le chenal est variable, fera marquer ce chenal par des bouées, établies d'une manière apparente.

Si ces parties du fleuve sont comprises entre deux Etats, situés l'un vis-à-vis de l'autre, chacun supportera la moitié des frais d'établissement et d'entretien de ces bouées.

Article 29

Les Gouvernements des Etats riverains limitrophes, ou de ceux qui sont situés vis-à-vis l'un de l'autre, se communiqueront réciproquement les projets hydrotechniques dont l'exécution pourrait avoir une influence directe sur la partie du fleuve, ou de ses rives qui leur appartient, afin de les exécuter de la manière la plus convenable pour tous deux. Ils s'entendront sur les questions qui pourraient s'élever à l'occasion de l'exécution desdits travaux.

Article 30

Les Gouvernements riverains veilleront à ce que la navigation sur le Rhin ne soit entravée ni par des moulins ou autres usines établis sur le fleuve, ni par des ponts ou autres ouvrages d'art. Ils auront soin, surtout, que le passage des ponts puisse s'effectuer sans occasionner de retards. Il est interdit d'exiger aucune rétribution pour l'ouverture ou la fermeture des ponts.

Aucune concession ne pourra être accordée, à l'avenir, pour l'établissement de nouveaux moulins flottants.

Article 31

De temps à autre des ingénieurs hydrotechniques délégués par les Gouvernements de tous les Etats riverains feront un voyage d'exploration pour examiner l'état du fleuve, apprécier les résultats des mesures prises pour son amélioration et constater les nouveaux obstacles qui entraveraient la navigation.

La Commission Centrale (article 43) désignera l'époque et les parties du fleuve où ces explorations devront avoir lieu. Les ingénieurs lui rendront compte des résultats.

Article 32 (3)

Les contraventions aux prescriptions de police en matière de navigation, établies pour le Rhin d'un commun accord par les Gouvernements des Etats riverains, seront punies d'une amende d'un montant correspondant au minimum à 3 et au maximum à 2500 Droits de tirage spéciaux sur le Fonds monétaire international convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dont relève l'administration qui prononce la sanction ou la juridiction saisie.

La valeur, en Droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international pour ses propres opérations et transactions. Pour un Etat, qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, cette valeur est calculée de la façon déterminée par cet Etat de telle sorte cependant que les montants en résultant, exprimés en monnaie nationale, correspondent à la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en Droits de tirage spéciaux.

Article 33

Il sera établi dans des localités convenables situées sur le Rhin ou à proximité du fleuve des tribunaux chargés de connaître toutes les affaires mentionnées à l'article 34.

Les Gouvernements des Etats riverains se communiqueront réciproquement les informations relatives à l'établissement sur leurs territoires des tribunaux pour la navigation du Rhin ainsi que les changements qui seraient apportés dans le nombre, la résidence et la juridiction de ces tribunaux.

Article 34

Les tribunaux pour la navigation du Rhin seront compétents .

- I. En matière pénale pour instruire et juger toutes les contraventions aux prescriptions relatives à la navigation et à la police fluviale :
- II. En matière civile pour prononcer sommairement sur les contestations relatives :
 - a) au paiement et à la quotité des droits de pilotage, de grue, de balance, de port et de quai ;
 - b) aux entraves que des particuliers auraient mis à l'usage des chemins de halage ;
 - c) aux dommages causés par les bateliers ou les floteurs pendant le voyage ou en abordant ;
 - d) aux plaintes portées contre les propriétaires des chevaux de trait employés à la remonte des bateaux pour dommages causés aux bien fonds.

Article 34 bis

Les tribunaux pour la navigation du Rhin sont également compétents, selon l'art. 34,II c) si les parties sont liées par un contrat, sans préjudice de l'art. 35 ter ; leur compétence ne s'étend cependant pas aux actions fondées sur un contrat et dirigées contre un bâtiment pour dommages causés par la faute de celui-ci aux personnes ou aux biens se trouvant à son bord.

Article 35

La compétence appartiendra en matière pénale (article 34,I) au tribunal de la navigation du Rhin dans le ressort duquel la contravention aura été commise ; en matière civile au tribunal dans le ressort duquel le paiement aurait dû être effectué (article 34, II a) ou le dommage aura été causé (art. 34, II, b),c),d).

Article 35 bis

Lorsque, dans le cas de l'art. 34 II c), les faits dommageables se sont produits sur les territoires de deux Etats riverains ou lorsqu'il est impossible de déterminer sur quel territoire les faits se sont produits, la compétence appartiendra au tribunal seul saisi ou premier saisi.

Lorsqu'un tribunal de l'un des Etats a rendu une décision d'incompétence passée en force de chose jugée, le tribunal de l'autre Etat est tenu pour compétent.

Article 35 ter

En matière civile, les parties peuvent convenir de saisir de leur litige soit un tribunal pour la navigation du Rhin autre que celui dont la compétence est prévue par les articles 35 et 35 bis, soit, si la loi nationale ne s'y oppose pas, une autre juridiction ou une instance arbitrale.

Article 36

La procédure des tribunaux pour la navigation du Rhin sera la plus simple et la plus prompte possible. Il ne pourra être exigé aucune caution des étrangers à cause de leur nationalité.

Le jugement énoncera les faits qui auront donné lieu à l'instance, les questions à décider d'après le résultat de l'instruction et les motifs sur lesquels il s'appuie.

Le conducteur ou le floteur ne pourra être empêché de continuer son voyage à raison d'une procédure engagée contre lui, dès qu'il aura fourni le cautionnement fixé par le juge pour l'objet du débat.

Article 37 (3)

Lorsque le débat portera sur une valeur supérieure à 20 droits de tirage spéciaux tels que définis à l'article 32 de la présente Convention, les parties pourront se pourvoir en appel et recourir à cet effet soit à la Commission Centrale (article 43), soit au tribunal supérieur du pays dans lequel le jugement a été rendu (article 38).

Si l'appel doit être porté devant la Commission Centrale, il sera signifié au tribunal qui aura rendu le jugement de première instance, dans les trente jours à partir de la notification de ce jugement légalement faite suivant les formes adoptées dans chaque Etat. Cette signification sera accompagnée de la déclaration expresse que l'on entend recourir à la décision de la Commission Centrale. Elle sera faite également à la partie adverse au domicile élu en première instance, ou, à défaut d'élection de domicile, également au tribunal. La signification au tribunal aura lieu d'après le mode indiqué par les lois du pays.

Dans les 30 jours à dater du jour de la signification de l'acte d'appel l'appelant remettra au tribunal qui aura rendu le premier jugement un mémoire exposant les motifs de son recours en seconde instance. Le tribunal donnera communication de ce mémoire à la partie adverse, qui sera tenue d'y répondre dans le délai qui lui sera fixé à cette fin. Le tout ensemble avec les pièces de la procédure de première instance sera transmis à la Commission Centrale (article 34).

Faute par l'appelant de se conformer aux formalités prescrites par le présent article, l'appel sera considéré comme non-venu.

Dans le cas où l'appel sera porté devant la Commission Centrale, le tribunal pourra, à la requête de la partie qui aura obtenu gain de cause, ordonner l'exécution provisoire du jugement de première instance, en décidant toutefois, d'après la législation du pays, si le demandeur devra fournir une caution préalable.

Article 37 bis

Lorsque dans un même litige le demandeur et le défendeur ont fait tous deux appel dans les délais légaux, l'un devant la Commission Centrale et l'autre devant le tribunal supérieur national, la juridiction première saisie connaîtra des deux appels.

L'appel porté devant la Commission Centrale est réputé formé aussitôt qu'il a été signifié, dans les formes et conditions prévues à l'alinéa 2 de l'art. 37, au tribunal qui a rendu le jugement de première instance. Si les deux appels ont été introduits le même jour, la juridiction devant laquelle le défendeur a fait appel connaîtra des appels.

Chaque juridiction d'appel examine d'office si un appel a déjà été introduit devant l'autre juridiction d'appel.

La juridiction d'appel dessaisie aux termes de l'alinéa 1 renverra le litige, sur demande de l'appelant, à la juridiction à laquelle il appartient de connaître des appels aux termes de cet alinéa. Lorsque l'appel devant la juridiction dessaisie a été interjeté dans les délais, le délai d'appel est réputé observé aussi devant l'autre juridiction d'appel.

Les frais des appels comprennent également ceux qui, selon la législation de la juridiction dessaisie, ont été exposés par la procédure d'appel engagée.

Article 38

Chaque Etat riverain désignera une fois pour toute le tribunal supérieur devant lequel pourront être portés en appel les jugements rendus sur son territoire par les tribunaux de première instance pour la navigation du Rhin.

Ce tribunal devra siéger dans une ville située sur le Rhin ou pas trop éloignée du fleuve.

Si l'appel est porté devant ce tribunal, on se conformera pour la procédure à suivre à la législation en vigueur dans le pays.

Article 39

Les procédures en matière de navigation du Rhin ne donneront lieu ni à l'usage de papier timbré, ni à l'application de taxes au profit des juges ou des greffiers. Les parties n'auront à supporter d'autres frais que ceux de témoins ou d'experts et de leur citation ainsi que ceux de signification, de port de lettres etc., le tout d'après les tarifs ordinaires en matière de procédure.

Article 40

Les décisions des tribunaux pour la navigation du Rhin dans chacun des Etats riverains seront exécutoires dans tous les autres Etats en observant les formes prescrites par les lois du pays où elles seront exécutées.

Les jugements et autres décisions, les citations et exploits d'ajournement dans les causes pendantes devant les tribunaux pour la navigation du Rhin seront considérés, quant à la notification, dans chacun des Etats comme émanant des autorités de cet Etat.

Pour ce qui concerne les personnes ayant un domicile connu dans un des Etats riverains les citations et exploits dans ces causes seront notifiés à ce domicile.

Article 40 bis

1. Chaque Etat contractant assure la répression des infractions visées à l'article 32 de la Convention :
 - a) soit par la procédure prévue aux articles 32 à 40 de la Convention ;
 - b) soit par une procédure judiciaire particulière ou par une procédure administrative appropriée.
2. L'Etat contractant qui recourt aux possibilités visées au paragraphe 1.b) est tenu de

prévoir :

- a) que la compétence territoriale appartient à l'autorité dans le ressort de laquelle l'infraction a été commise ;
 - b) que les décisions ne prononcent d'amende que dans les limites fixées à l'article 32 de la Convention ;
 - c) que ces décisions ne deviennent exécutoires qu'après écoulement d'un délai qui sera au minimum d'une semaine après notification à l'intéressé ;
 - d) que l'intéressé dispose de la possibilité de faire opposition dans ce délai et d'obtenir, par cette voie, que l'affaire soit examinée et jugée par le tribunal pour la navigation du Rhin dans le ressort duquel l'infraction a été commise.
3. Les dispositions des articles 36 alinéa 1 et 3, 39 et 40 alinéa 2 ainsi que la garantie de notification au domicile prévue à l'article 40 alinéa 3 s'appliquent également aux procédures visées au paragraphe 1b).
 4. L'appel des décisions prises à l'issue des procédures visées au paragraphe 1.b), porté en vertu de l'article 37 de la Convention devant le tribunal supérieur de l'Etat contractant, peut être remplacé par une autre voie de recours appropriée introduite devant une autre instance supérieure judiciaire du même Etat, sans préjudice de la possibilité d'appel auprès de la Commission Centrale.
 5. Les décisions exécutoires prises à l'issue des procédures visées au paragraphe 1.b) ont la même valeur juridique que les jugements et autres décisions des tribunaux pour la navigation du Rhin. Elles sont exécutées dans les autres Etats contractants par les autorités chargées de l'exécution des décisions des tribunaux pour la navigation du Rhin.

Les articles 41 et 42 ont été abrogés.

Article 43

Chacun des Etats contractants délègue de un à quatre commissaires pour prendre part à des conférences communes sur les affaires de la navigation du Rhin. Ces commissaires forment la Commission Centrale, qui a son siège à Strasbourg.

Chaque Etat contractant peut désigner des suppléants au nombre de deux au plus pour remplacer les commissaires empêchés, ou participer aux discussions des organes de travail institués par la Commission Centrale.

Article 44

La présidence est assurée par un commissaire, désigné pour une période de deux ans par chacun des Etats contractants à tour de rôle dans l'ordre alphabétique français des Etats.

L'Etat par lequel commencera le tour de rôle sera fixé par le sort.

L'Etat suivant dans l'ordre alphabétique désigne le commissaire chargé d'assurer la vice-présidence. Le Vice-Président accède à la présidence à l'expiration de la période de deux ans visée au premier alinéa.

Tout Etat peut décliner la présidence ou la vice-présidence.

Article 44 bis

Le Président dirige les débats des sessions. Il représente la Commission Centrale, veille à l'exécution de ses décisions et, d'une manière générale, au bon fonctionnement de ses services.

Le Vice-Président supplée le Président en cas d'empêchement de celui-ci ou de vacance de la présidence jusqu'à désignation d'un nouveau Président.

Article 44 ter

La Commission Centrale décide de l'organisation de ses travaux et de son Secrétariat.

Elle tient deux sessions par an ; des sessions extraordinaires peuvent être convoquées par le Président à la demande d'un commissaire.

Elle constitue à titre permanent ou temporaire les organes de travail qui sont nécessaires à son activité. La présidence de ceux-ci est assumée par un commissaire ou commissaire-suppléant selon rotation bisannuelle des Etats contractants.

Article 44 quater

L'allemand, l'anglais, le français et le néerlandais sont langues officielles de la Commission Centrale.

Article 44 quinquies

La Commission Centrale décide des relations à établir avec d'autres organisations internationales ou européennes.

Article 45

Les attributions de la Commission Centrale consisteront :

- a) à examiner toutes les plaintes auxquelles donneront lieu l'application de la présente Convention ainsi que l'exécution des règlements concertés entre les Gouvernements riverains et des mesures qu'ils auront adoptés d'un commun accord ;
- b) à 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 ;
- c) à rendre des décisions dans les cas d'appel portés devant la Commission contre les jugements des tribunaux de première instance pour la navigation du Rhin (article 37).

La Commission Centrale rédigera tous les ans un rapport sur l'état de la navigation du Rhin.

Article 45 bis

Les attributions de la Commission Centrale prévues à l'article 45, lettre c), sont exercées par une Chambre des Appels, composée d'un juge et d'un juge-suppléant par Etat contractant.

La Commission Centrale désigne pour une durée de 6 ans les juges et juges-

suppléants parmi les personnalités qui seront proposées à cet effet par chacun des Etats contractants et qui doivent avoir une formation juridique ou une expérience de la navigation du Rhin.

Tout Etat peut renoncer à proposer un juge et un juge-suppléant à la Chambre des Appels pour une durée d'une année au moins.

Un membre de la Chambre des Appels ne peut être révoqué si ce n'est par décision unanime de la Commission Centrale. Les membres de la Chambre des Appels exercent leurs fonctions en pleine indépendance et ne sont liés par aucune instruction. Ils ne peuvent siéger dans une affaire dont ils ont déjà eu à connaître en une autre qualité.

Le suppléant remplace le juge titulaire en cas d'empêchement, de vacance ou de récusation.

La Chambre des Appels élit son président en la personne d'un membre de formation juridique. Son mandat est de 3 ans et renouvelable.

Article 45 ter

La Commission Centrale établit le règlement de procédure de la Chambre des Appels.

Article 46

Chaque Etat contractant dispose d'une voix à la Commission Centrale. Un vote peut être émis sous réserve de confirmation ultérieure.

Les résolutions adoptées à l'unanimité sont obligatoires, à moins que dans le délai d'un mois l'un des Etats contractants n'ait fait savoir à la Commission Centrale qu'il refusait son approbation ou qu'il ne pourrait la donner qu'après l'accord de ses organes législatifs.

Les résolutions adoptées à la majorité constituent des recommandations. Il en est de même des résolutions adoptées à l'unanimité en cas de refus d'approbation par un Etat dans les conditions prévues à l'alinéa précédent.

Toutefois les résolutions relatives à des questions internes de la Commission Centrale sont valablement adoptées à la majorité des voix.

Les abstentions ne sont pas comptées dans le calcul des voix.

Article 47

Chacun des Etats contractants pourvoit aux dépenses de ses propres commissaires ainsi que des membres de la Chambre des Appels désignés sur sa proposition. La Commission Centrale fixe d'avance son budget pour l'année suivante, et les Etats contractants y contribuent par parts égales.

Article 48

La présente Convention est destinée à remplacer la Convention relative à la navigation du Rhin du 31 mars 1831, les articles supplémentaires et additionnels à cet acte, ainsi que toutes les autres résolutions concernant des matières sur lesquelles il est statué dans cette Convention. Elle sera exécutoire à dater du 1er juillet 1869. Elle sera ratifiée et les ratifications seront échangées à Mannheim dans le délai de six mois.

L'annexe A a été abrogée.

L'annexe B concernant le certificat de flottage n'a pas été reproduite, le flottage n'étant plus d'usage.

Protocole de clôture

Au moment de procéder à la signature de la Convention révisée pour la navigation du Rhin, arrêtée entre eux en vertu de leurs pleins-pouvoirs, les soussignés ont énoncé les réserves et les déclarations suivantes :

1° Concernant l'article 1 de la Convention.

Il est entendu que le droit d'exercer la libre navigation sur le Rhin et ses embouchures ne s'étend pas aux privilèges qui ne sont accordés qu'aux bateaux appartenant à la navigation du Rhin, ou à ceux qui leur sont assimilés.

2° Concernant l'article 3 de la Convention.

A. Il a été reconnu à l'unanimité que les stipulations du 1er alinéa de cet article ne s'appliquent pas aux rétributions pour l'ouverture et la fermeture des ponts qui sont perçues sur d'autres voies navigables que le Rhin, ni aux droits à percevoir pour l'usage des voies navigables artificielles ou de travaux d'art, tels qu'écluses, etc.

B. Le plénipotentiaire de Prusse a fait observer que sur la Ruhr il se perçoit encore un faible droit de navigation ; que son Gouvernement a l'intention d'abolir ce droit dans un court délai, mais qu'il doit réserver à son Gouvernement la fixation ultérieure du moment où cette abolition pourra avoir lieu.

Le plénipotentiaire des Pays-Bas a déclaré de son côté que les préposés aux bouées sur une partie de la Meuse dans le Duché de Limbourg prélèvent encore de légers droits de bouée qui ne peuvent être supprimés sans la coopération du Gouvernement belge, et que pour ce motif il doit réserver à son Gouvernement l'exécution des stipulations contenues dans le 2ème alinéa de l'article 3 en ce qui regarde ladite partie de la Meuse.

Les autres plénipotentiaires n'ont fait aucune objection à ces réserves.

3° Concernant l'article 8 de la Convention.

Les ports-francs existant actuellement sont les suivants :

en France : Strasbourg ;

en Bade : Kehl, Maxau, Leopoldshafen, Mannheim ;

en Bavière : Neubourg, Spire, Ludwigshafen ;

en Hess : Mayence ;

en Prusse : Biebrich, Oberlahnstein, Coblenze, Cologne, Neuss, Dusseldorf, Uerdingen, Duisburg, Ruhrort, Wesel, Emmerich ;

dans les Pays-Bas : Amsterdam, Rotterdam et Dordrecht.

4° Concernant l'article 15 de la Convention.

La déclaration concernant l'article 15 de la Convention est devenue sans objet; voir articles 15 à 21 ci-dessus.

5° Concernant l'article 22 de la Convention

- A) On est convenu que le mode actuel de désigner la limite extrême du plus fort tirant d'eau admissible au moyen de crampons en fer sera maintenu.
- B) Sera considéré comme réparation ou changement importants le renouvellement des côtes du bateau.
- C) Les stipulations contenues dans l'article 17 de la Convention du 31 mars 1831 concernant le jaugeage de bateaux appartenant à la navigation du Rhin étant motivées exclusivement par la perception du droit de reconnaissance, et ce droit ne devant plus être perçu à l'avenir, il est inutile de renouveler lesdites stipulations. Cependant les Hautes Parties Contractantes auront soin qu'à l'avenir il y ait toujours occasion de faire vérifier sur leur territoire la capacité des bateaux d'après la méthode de jaugeage arrêtée précédemment entre eux.

6° Concernant l'article 23 de la Convention

Le chiffre 6° a été abrogé par le Protocole additionnel n° 3 signé le 17 octobre 1979 et entré en vigueur le 1er septembre 1982. (voir sous V.)

7° Concernant l'article 30 de la Convention

Le plénipotentiaire des Pays-Bas a déclaré que, dans le cas où il devrait être jeté des ponts sur les voies navigables qui conduisent sur le Rhin à la mer par Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis et Brielle et auxquelles les dispositions de l'article 30 ne sont pas applicables, son Gouvernement aura soin que les bateaux et les radeaux puissent passer par ces ponts librement et sans obstacle par des voies de passage convenables, et que les facilités accordées pendant et après la construction aux bateliers et conducteurs de radeaux néerlandais seront étendues de la même manière aux bateliers et conducteurs de radeaux appartenant aux autres Etats riverains.

Il va sans dire que la présente déclaration ne porte pas préjudice aux dispositions contenues dans le deuxième alinéa de l'article 2.

Les autres Plénipotentiaires ont donné leur adhésion à cette déclaration.

8° Concernant l'article 32 de la Convention

La Plénipotentiaire de France a fait observer que dans l'opinion de son Gouvernement la faculté qu'ont les Etats riverains d'appliquer des peines de police aux contraventions non prévues par les règlements concertés entre les Hautes Parties Contractantes n'est pas limitée par les stipulations de cet article.

Cette opinion a été admise d'un commun accord.

9° Concernant l'article 47 de la Convention

- A) Cette déclaration est abrogée.
- B) Dans les affaires urgentes les membres de la Commission Centrale pourront prendre des résolutions par voie de correspondance avec l'autorisation de leurs Gouvernements.
- C) Cette déclaration a été abrogée.

II. Convention signée à Strasbourg le 20 novembre 1963 : portant amendement de la Convention révisée pour la navigation du Rhin, signée à Mannheim le 17 octobre 1868

(Clôture du dépôt des instruments de ratification le 13 avril 1967)

La République fédérale d'Allemagne,

Le Royaume de Belgique,

La République française,

Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,

Le Royaume des Pays-Bas,

La Confédération Suisse,

Ayant résolu de modifier partiellement la Convention révisée pour la navigation du Rhin, signée à Mannheim, le 17 octobre 1868, ainsi que les amendements ultérieurs, afin d'adapter l'organisation et le fonctionnement de la Commission Centrale aux conditions actuelles de ses activités dans l'intérêt de la collaboration internationale, étant entendu que cette révision limitée ne porte pas atteinte aux principes fondamentaux du régime du Rhin,

sont convenus d'apporter d'un commun accord à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868, ainsi qu'aux amendements ultérieurs, les amendements et compléments suivants :

Les articles I et II ont été repris sous I ci-dessus.

Article III

Sont abrogés :

- 1) Il a été tenu compte de cette abrogation sous I. ci-dessus.
- 2) Il a été tenu compte de cette abrogation sous I. ci-dessus.
- 3) Le MODUS VIVENDI du 4 mai 1936 et son annexe pour les Etats contractants qu'il lie encore.

Article IV.

Les Gouvernements des Etats contractants s'entendront sur la manière dont un Etat tiers, qui participait à la Commission Centrale jusqu'à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention, continuera à participer à la Commission Centrale avec des droits analogues à ceux qu'il exerçait auparavant et avec des obligations comparables à celles qui lui incombait précédemment.

Cet Etat tiers aura les droits et obligations d'un Etat contractant, ainsi qu'ils seront convenus avec les Gouvernements des Etats contractants.

Article V

Les dispositions de la Convention de Mannheim et des amendements ultérieurs, pour autant qu'elles sont actuellement en vigueur et qu'elles ne sont pas abrogées ou modifiées par la présente Convention, font partie intégrante de la présente Convention.

Article VI

La présente Convention entrera en vigueur le lendemain du dépôt du sixième instrument de ratification au Secrétariat de la Commission Centrale, qui en informera les autres Etats signataires.

Article VIII

La présente Convention, rédigée en un seul exemplaire en allemand, en français, et en néerlandais, le texte français faisant foi en cas de divergences, restera déposée dans les archives de la Commission Centrale.

Une copie certifiée conforme par le Secrétaire Général en sera remise à chacun des Etats contractants.

PROTOCOLE ADDITIONNEL N° 1
à la
Convention révisée pour la navigation du Rhin
signée à Mannheim le 17 octobre 1868

**LA REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE,
LE ROYAUME DE BELGIQUE,
LA REPUBLIQUE FRANÇAISE,
LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD,
LE ROYAUME DES PAYS-BAS,
LA CONFEDERATION SUISSE,**

CONSIDERANT :

- que certaines difficultés se sont élevées en ce qui concerne l'application et l'interprétation de quelques articles de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 dans sa teneur du 20 novembre 1963 (dénommée ci-après "la Convention")
- que le Protocole additionnel à la Convention pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 signé le 18 septembre 1895 à Mannheim ne tient plus entièrement compte de l'évolution du système répressif dans les différents Etats contractants et qu'il nécessite dès lors une adaptation aux conditions nouvelles, notamment par la faculté de réprimer par l'intermédiaire d'autorités administratives, les infractions aux règlements de police pour la navigation édictés d'un commun accord ;

sont convenus de ce qui suit :

L'article I est intégré à l'article 40 bis de la Convention.

ARTICLE II

Les Etats contractants se communiqueront, par l'intermédiaire du Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin, les dispositions légales ou réglementaires prises pour l'application du présent protocole.

ARTICLE III

Le Protocole additionnel à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 signé à Mannheim le 18 septembre 1895 sera abrogé le jour de l'entrée en vigueur du présent protocole additionnel.

ARTICLE IV

Le présent Protocole additionnel est soumis à ratification.

Les instruments de ratification seront déposés au Secrétariat de la Commission Centrale pour être conservés dans ses archives.

Un procès-verbal du dépôt des instruments de ratification sera dressé par les soins du Secrétaire Général, qui remettra à chacun des Etats signataires une copie, certifiée conforme, des instruments de ratification ainsi que du procès-verbal de dépôt.

ARTICLE V

Le présent Protocole additionnel entrera en vigueur le lendemain du dépôt du sixième instrument de ratification au Secrétariat de la Commission Centrale, qui en informera les autres Etats signataires.

ARTICLE VI

Le présent Protocole additionnel, rédigé en un seul exemplaire en allemand, en français et en néerlandais, le texte français faisant foi en cas de divergences, restera déposé dans les archives de la Commission Centrale.

Une copie certifiée conforme par le Secrétaire Général en sera remise à chacun des Etats contractants.

En foi de quoi, les soussignés ayant déposé leurs pleins pouvoirs, ont signé le présent Protocole additionnel.

Fait à Strasbourg, le 25 octobre 1972

Pour la République fédérale d'Allemagne : (s.) E. von PUTTKAMER

Pour le Royaume de Belgique : (s.) N. ERKENS

Pour la République française : (s.) G. de LACHARRIERE

Pour le Royaume Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord : (s.) G.G.D. HILL

Pour le Royaume des Pays-Bas : (s.) W. RIPHAGEN

Pour la Confédération Suisse : (s.) E. DIEZ

PROTCOLE ADDITIONNEL N° 2
à la
Convention révisée pour la navigation du Rhin

LA REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE,
LE ROYAUME DE BELGIQUE,
LA REPUBLIQUE FRANCAISE,
LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD,
LE ROYAUME DES PAYS-BAS,
LA CONFEDERATION SUISSE,

Considérant que certaines difficultés sont apparues dans l'application et l'interprétation de quelques articles de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 dans sa version du 20 novembre 1963, sont convenus d'y apporter les modifications et compléments suivants:

Les articles I et II contiennent l'article 2 paragraphe 3 et l'article 4 nouveaux qui sont intégrés dans la Convention.

ARTICLE III

Les dispositions de la Convention révisée pour la navigation du Rhin et de ses amendements ultérieurs, pour autant qu'elles sont actuellement encore en vigueur et qu'elles sont incompatibles avec le présent protocole, sont abrogées.

ARTICLE IV

Le présent Protocole additionnel est soumis à ratification.

Les instruments de ratification seront déposés au Secrétariat de la Commission Centrale pour être conservés dans ses archives.

Un procès-verbal du dépôt des instruments de ratification sera dressé par les soins du Secrétaire Général, qui remettra à chacun des Etats signataires une copie certifiée conforme des instruments de ratification ainsi que du procès-verbal de dépôt.

ARTICLE V

Le présent protocole additionnel entrera en vigueur le premier jour du mois suivant le dépôt du sixième instrument de ratification au Secrétariat de la Commission Centrale. Le Secrétaire Général en informera les autres Etats signataires.

ARTICLE VI

Le présent Protocole additionnel, rédigé en un seul exemplaire en allemand, en français et en néerlandais, le texte français faisant foi en cas de divergences, restera déposé dans les archives de la Commission Centrale.

Une copie certifiée conforme par le Secrétaire Général en sera remise à chacun des Etats contractants.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, ayant déposé leurs pleins pouvoirs, ont signé le présent Protocole additionnel.

Fait à Strasbourg, le 17 octobre 1979.

PROTOCOLE DE SIGNATURE du Protocole additionnel n° 2 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin

Les Plénipotentiaires

DE LA REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE,
DU ROYAUME DE BELGIQUE,
DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE,
DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD,
DU ROYAUME DES PAYS-BAS
DE LA CONFEDERATION SUISSE,

réunis à Strasbourg en vue de procéder à la signature du Protocole additionnel n° 2 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin, sont convenus, au moment de signer ce Protocole, des dispositions suivantes qui font parties intégrantes dudit Protocole additionnel:

- 1. Le document visé à l'article 2 paragraphe 3 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin amendée par le Protocole additionnel n° 2, n'est délivré par l'autorité compétente de l'Etat concerné que pour un bateau pour lequel existe avec cet Etat un lien réel dont les éléments seront déterminés sur base de l'égalité de traitement entre Etats Contractants qui prendront les mesures nécessaires pour en permettre une adoption uniforme. Lorsque les conditions de délivrance de ce document ne sont plus remplies, il cesse d'être valable et doit dès lors être retiré par l'autorité qui l'a délivré.*
- 2. Dans l'intérêt du développement de la politique commune des transports et du régime rhénan, les Etats contractants sont disposés à prendre les mesures nécessaires pour permettre la négociation sur les modifications à la Convention révisée pour la navigation du Rhin qui s'avèreraient nécessaires en vue d'une adhésion éventuelle de la Communauté Economique Européenne au statut international du Rhin.*
- 3. Dans la perspective de cette adhésion éventuelle, le traitement dont bénéficient les bateaux appartenant à la navigation du Rhin est accordé dès l'entrée en vigueur du présent Protocole aux bateaux ayant le droit de battre pavillon de tout Etat membre de la Communauté Européenne. Le même traitement peut être accordé par décision prise conformément à la procédure de l'article II premier alinéa deuxième phrase du Protocole additionnel n° 2, aux bateaux battant pavillon d'un autre Etat.*

4. *Les articles IV et VI du Protocole additionnel n° 2 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin s'appliquent également au présent Protocole de signature.*

EN FOI DE QUOI, les soussignés ayant déposé leurs pleins pouvoirs, ont signé le présent Protocole de signature.

Fait à Strasbourg, le 17 octobre 1979.

Pour la République fédérale d'Allemagne : (s.) H.K. ROBERT

Pour le Royaume de Belgique : (s.) N. ERKENS

Pour la République française : (s.) G. GUILLAUME

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord : (s.) CC. PITTAM

Pour le Royaume des Pays-Bas : (s.) W. RIPHAGEN

DECLARATION SUISSE

Au moment de procéder à la signature du présent Protocole de signature, le Plénipotentiaire suisse a fait observer que le Gouvernement Suisse pouvait accepter les dispositions convenues au chiffre 3 eu égard aux obligations des autres Etats contractants vis-à-vis de la Communauté Economique Européenne et au fait que la structure économique du marché de navigation intérieure des Etats bénéficiaires desdites dispositions est identique ou équivalente à celle des Etats contractants et ne pourra, pour cette raison, porter atteinte à l'économie existante du marché rhénan.

Pour la Confédération Suisse : (s.) E. DIEZ

PROTOCOLE ADDITIONNEL N° 3
à la
Convention révisée pour la navigation du Rhin

**LA REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE,
LE ROYAUME DE BELGIQUE,
LA REPUBLIQUE FRANÇAISE,
LE ROYAUME-UNI DE GRANDE BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD,
LE ROYAUME DES PAYS-BAS,
LA CONFEDERATION SUISSE,**

CONVAINCUS de la nécessité d'adapter à l'évolution du droit et aux exigences actuelles dans le domaine des transports certaines prescriptions de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 dans sa teneur du 20 novembre 1963,

CONSIDERANT qu'à cet effet :

- il importe, à la suite notamment de l'abandon de la parité officielle de l'or, de permettre une répression plus uniforme et plus adaptée des infractions aux prescriptions relatives à la navigation et à la police fluviale ;
- il convient de soumettre aux dispositions touchant à la sécurité de la navigation prévues par l'article 22 de la Convention susdite ainsi que par la Convention du 14 décembre 1922 relative au régime des patentes de batelier du Rhin certaines catégories de bâtiments non visées actuellement ;

sont convenus de ce qui suit :

Les articles I, II et III contiennent les articles 23, 32 et 37 nouveaux qui ont été intégrés dans la Convention.

L'article I précise en outre que l'article premier, deuxième alinéa de la Convention du 14 décembre 1922 relative au régime des patentes de batelier du Rhin ainsi que le chiffre 6 du protocole de clôture de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 sont abrogés.

ARTICLE IV

Le présent Protocole additionnel est soumis à ratification.

Les instruments de ratification seront déposés au Secrétariat de la Commission Centrale pour être conservés dans ses archives.

Un procès-verbal du dépôt des instruments de ratification sera dressé par les soins du Secrétaire Général qui remettra à chacun des Etats signataires une copie certifiée conforme des instruments de ratification ainsi que du procès-verbal de dépôt.

ARTICLE V

Le présent Protocole additionnel entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant le dépôt du sixième instrument de ratification au Secrétariat de la Commission Centrale. Le Secrétaire Général en informera les autres Etats signataires.

ARTICLE VI

Le présent Protocole additionnel, rédigé en un seul exemplaire en allemand, en français et en néerlandais, le texte français faisant foi en cas de divergences, restera déposé dans les archives de la Commission Centrale.

Une copie certifiée conforme par le Secrétaire Général en sera remise à chacun des Etats contractants.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, ayant déposé leurs pleins pouvoirs, ont signé le présent Protocole additionnel.

Fait à Strasbourg, le 17 octobre 1979

Pour la République fédérale d'Allemagne : (s.) H.K. ROBERT

Pour le Royaume de Belgique : (s.) N. ERKENS

Pour la République française : (s.) G. GUILLAUME

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord: (s.) CC.PITTAM

Pour le Royaume des Pays-Bas : (s.) W. RIPHAGEN

Pour la Confédération Suisse : (s.) E. DIEZ

PROTOCOLE ADDITIONNEL N° 4
à la
Convention révisée pour la navigation du Rhin

**LA REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE,
LE ROYAUME DE BELGIQUE,
LA REPUBLIQUE FRANÇAISE,
LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD,
LE ROYAUME DES PAYS-BAS,
LA CONFEDERATION SUISSE,**

Considérant,

- que le marché de la navigation rhénane et de la navigation intérieure sur les voies navigables reliées au Rhin est frappé d'une grave crise économique à laquelle il ne peut être remédié sans des mesures obligatoires d'assainissement structurel,
- qu'à cet effet il importe d'entreprendre des actions de déchirage coordonnées sur le plan international et financées par des fonds alimentés par la profession de la navigation intérieure, assorties de conditions relatives à la mise en service de cale supplémentaire,
- que ces mesures d'assainissement structurel qui sont justifiées par l'urgence économique et les perturbations graves affectant le marché de la navigation intérieure, doivent revêtir un caractère exceptionnel et temporaire,
- que pour être efficaces ainsi que pour éviter des disparités de régime et des distorsions de concurrence, celles-ci doivent être introduites d'une manière uniforme dans tous les Etats riverains du Rhin et la Belgique,

sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE I

1. *La navigation rhénane peut être soumise à des mesures temporaires d'assainissement structurel, nonobstant les principes généraux contenus dans la Convention Révisée pour la Navigation du Rhin.*
2. *Ces mesures pourront comporter :*
 - a) *une action de déchirage au moyen de fonds de déchirage alimentés par des cotisations obligatoires des propriétaires de bateaux ;*
 - b) *l'établissement de conditions relatives à la mise en service de cale supplémentaire, telles que l'obligation pour les propriétaires mettant en service de la cale supplémentaire de déchirer simultanément un volume équivalent de cale ou de verser une contribution spéciale au fonds de déchirage.*

3. *Pour que les mesures visées aux alinéas précédents ainsi que leurs modifications ultérieures soient applicables d'une façon uniforme dans tous les Etats riverains du Rhin et la Belgique, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin est habilitée à prendre une résolution en conformité avec les règles adoptées en la matière par la Communauté Economique Européenne.*

Les Etats riverains du Rhin et la Belgique auront, en ce qui concerne l'application de ces mesures, des droits et obligations égaux.

ARTICLE II

Le présent Protocole additionnel restera en vigueur jusqu'au 31 décembre 1999.

ARTICLE III

Le présent Protocole additionnel est soumis à ratification.

Les instruments de ratification seront déposés au Secrétariat de la Commission Centrale pour être conservés dans ses archives.

Un procès-verbal du dépôt des instruments de ratification sera dressé par les soins du Secrétaire Général qui remettra à chacun des Etats signataires une copie certifiée conforme des instruments de ratification ainsi que du procès-verbal de dépôt.

ARTICLE IV

Le présent Protocole additionnel entrera en vigueur le premier jour du mois suivant le dépôt du sixième instrument de ratification au Secrétariat de la Commission Centrale. Le Secrétaire Général en informera les autres Etats signataires.

ARTICLE V

Le présent Protocole additionnel est rédigé en un seul exemplaire en allemand, en français et en néerlandais ; en cas de divergences, le texte français fait foi ; il sera déposé dans les archives de la Commission Centrale.

Une copie certifiée conforme par le Secrétaire Général en sera remise à chacun des Etats Contractants.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, ayant déposé leurs pleins pouvoirs, ont signé le présent Protocole additionnel.

Fait à Strasbourg, le 25 avril 1989

Pour la République fédérale d'Allemagne :

(s.) Wilhelm HÖYNCK

Pour le Royaume de Belgique :

(s.) C. BAUWENS

Pour la République française :

(s.) J.P. PUISSOCHET

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

(s.) Colin McLEAN

Pour le Royaume des Pays-Bas :

(s.) A. BOS

Pour la Confédération Suisse :

(s.) R. STETTLER

**Déclaration des Etats Contractants
à l'occasion de la signature du Protocole additionnel n° 4**

Compte tenu de l'urgence de l'assainissement structurel du marché de la navigation intérieure, les Etats Contractants consentent à ce que le Protocole additionnel n° 4 soit appliqué provisoirement à partir du 1er mai 1989, avant que tous les instruments de ratification aient été déposés, étant entendu que l'entrée en vigueur définitive sera subordonnée à l'accomplissement des procédures constitutionnelles propres à chacun des Etats Contractants.

Les mesures prises en application de ce Protocole ne pourront produire effet avant l'entrée en vigueur des règles de la Communauté Economique Européenne visées à l'article 1.

Fait à Strasbourg, le 25 avril 1989

Pour la République fédérale d'Allemagne :

(s.) Wilhelm HÖYNCK

Pour le Royaume de Belgique :

(s.) C. BAUWENS

Pour la République française :

(s.) J.P. PUISSOCHET

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :

(s.) Colin McLEAN

Pour le Royaume des Pays-Bas :

(s.) A. BOS

Pour la Confédération Suisse :

(s.) R. STETTLER
