

1696

24 septembre 1979

Au Conseil fédéral

Protocole d'amendement de la Convention révisée pour la navigation  
du Rhin du 17 octobre 1868. Signature

- Département des affaires étrangères. Proposition du 4 septembre  
1979 (annexe)
- Département de justice et police. Co-rapport du 18 septembre 1979  
(adhésion)
- Département des finances. Co-rapport du 17 septembre 1979  
(adhésion)
- Département des transports, des communications et de l'énergie.  
Co-rapport du 18 septembre 1979  
(adhésion)

Conformément à la proposition, le Conseil fédéral

d é c i d e :

1. M. Diez, ambassadeur, chef de la direction du droit international public du département des affaires étrangères, chef de la délégation suisse à la Commission centrale pour la navigation du Rhin, est autorisé à signer le Protocole d'amendement de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868.
2. La Chancellerie fédérale établira les pleins pouvoirs.

Extrait du procès-verbal (sans annexes à la proposition):

- EDA 6 (DV) pour exécution avec les pouvoirs
- EJPD 5 (GS 3, BJ 2) pour connaissance
- EFD 7 pour connaissance
- EVED 7 (GS 5, BW 2) pour connaissance
- EFK 2 pour connaissance
- FinDel 2 pour connaissance

Pour extrait conforme:  
Le secrétaire,

*S. W. A. U. T.*

s.o.662.212.161. - SLM/kg/cr

3003 Berne, le 4 septembre 1979

DistribuéAu Conseil fédéral

Protocole d'amendement de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868. Signature.

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCR), à la suite d'une résolution du 10 mai 1979, présente à la signature de ses Etats membres un Protocole d'amendement de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 (Acte de Mannheim), ayant pour objet de modifier les dispositions de ladite Convention concernant:

- le champ d'application du régime des patentes de batelier du Rhin et des certificats de visite (A)
- l'unité de compte et les taux des amendes prévues pour les infractions à la police de la navigation fluviale (B)
- les délais concernant l'appel porté devant la Chambre des appels de la CCR (C)

Le Protocole d'amendement (Chiffre 1) prévoit, en remplaçant cet article 23 par un nouvel article 23, de laisser de côté critère de la capacité (300 quintaux) et, en lieu ./. placé,

A

L'Acte de Mannheim soumet la navigation sur le Rhin international à l'exigence pour les bateaux et leurs conducteurs d'être au bénéfice respectivement d'un certificat de visite, constatant que le bateau réuni les conditions nécessaires à la navigation, et d'une patente de batelier, délivrés par la CCR. Cette question fait l'objet de l'article 22 de l'Acte de Mannheim relatif au certificat de visite et de la Convention du 14 décembre 1922 relative au régime des patentes de batelier du Rhin (RO 1956, 1389) qui s'est substituée depuis aux articles 15 à 21 de l'Acte de Mannheim et fait partie intégrante de l'Acte de Mannheim. Les modalités d'application de ces dispositions figurent dans le Règlement relatif à la délivrance des patentes de batelier du Rhin du 15 mai 1975 (RS 747.224.121) et dans le Règlement de visite des bateaux du Rhin du 16 mai 1976 (RS 747.224.131).

Toutefois, l'Acte de Mannheim, à son article 23, exclut du champ d'application de ses dispositions relatives au certificat de visite et à la patente de batelier, les bateaux d'une capacité inférieure à 300 quintaux, c'est-à-dire les menues embarcations, et leurs conducteurs. Cette exception, devenue désuète, s'expliquait par le fait qu'il s'agissait là de bateaux qui, de par leur dimension, ne pouvaient pas présenter pour la navigation le même danger que les autres. L'article 23 est libellé comme suit:

"Les articles 15 et 22 ne sont pas applicables aux bateaux d'une capacité inférieure à 300 quintaux ni à leurs conducteurs."

Le Protocole d'amendement (Chiffre I) prévoit, en remplaçant cet article 23 par un nouvel article 23, de laisser de côté le critère de la capacité (300 quintaux) et, en lieu et place, de

conférer à la CCR la compétence de déterminer par voie réglementaire les catégories de bâtiments exclus totalement ou partiellement du champ d'application des règlements.

Cette modification répond à la nécessité de permettre une application des dispositions relatives à la sécurité de la navigation plus adaptée à l'évolution des techniques et aux conditions nouvelles des transports par voie navigable. En effet, du fait de cette évolution se trouvent actuellement exclues du champ d'application de la réglementation arrêtée par la CCR certaines catégories de bateaux (essentiellement dans le domaine de la navigation de plaisance) qui devraient être soumises à ces dispositions relatives à la sécurité. De là, découle l'intérêt qu'il y a de laisser à la CCR la possibilité de prévoir les adaptations rendues nécessaires dans la détermination des catégories de matériel et de personnel devant satisfaire aux conditions relatives à la délivrance des certificats de visite et des patentes de batelier.

En abrogeant le critère ancré dans l'Acte de Mannheim sans le remplacer, tout en donnant à la CCR la compétence de statuer, les Etats membres n'abandonnent aucune de leurs prérogatives. En effet, les règlements édictés par la CCR dans ce domaine sont pris à l'unanimité de tous les Etats membres.

Notons encore que le Protocole d'amendement abroge l'article premier de la Convention du 14 décembre 1922 et le chiffre 6 du protocole de clôture de l'Acte de Mannheim, dispositions qui se réfèrent au critère de la capacité.

B

L'Acte de Mannheim, dans son article 32, tel que modifié par la Convention de Strasbourg du 20 novembre 1963, dispose que:

"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 de 10 à 600 francs-or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900."

Le Protocole d'amendement prévoit, d'une part, de changer l'unité de compte indiquée (a), et d'autre part de relever le taux de l'amende (b).

a) Changement de l'unité de compte

Selon le système actuellement en vigueur, pour déterminer en monnaie nationale le montant des amendes que doivent acquitter les contrevenants, l'unité de compte définie à l'article 32, le franc germinal, est convertie selon la parité officielle fixée dans l'Etat contractant concerné.

S'agissant de la Suisse, le Conseil fédéral a fixé, par un arrêté du 9 mai 1971 (RS 941.102), que "Le franc équivaut à 47/216(0,21759...) gramme d'or fin". Cette parité est toujours en vigueur. Sur cette base, l'ordonnance du Département fédéral des transports et communications et de l'énergie du 6 mars 1973 concernant les contraventions aux prescriptions de police relatives à la navigation du Rhin en aval de Rheinfelden stipule que lesdites contraventions seront punies d'une amende de 15 à 800 francs (RS 747.224.031).

./.

- 5 -

Toutefois, depuis le 23 janvier 1973, date du passage du régime de l'étalon de change or à celui des cours flottants, l'arrêté du 9 mai 1971 a cessé en fait de déterminer la valeur du franc suisse vis-à-vis de l'extérieur. De même dans les autres Etats rhénans, les monnaies ne sont plus liées en fait, voire en droit, à une contre-valeur exprimée en or.

Cette évolution a créé une incertitude dans l'application de l'article 32 de l'Acte de Mannheim. C'est pourquoi, les Etats contractants se sont mis d'accord sur l'adoption d'une nouvelle unité de compte. Se conformant à la solution choisie pour plusieurs conventions internationales sur la responsabilité en matière de transport, notamment pour celles concernant le rail (CIM, CIV), pour le Protocole de Montréal du 25 septembre 1975 révisant la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 relative au transport aérien, et pour la Convention du 6 février 1976 relative au contrat de transport en navigation intérieure (CVN), le Protocole d'amendement (chiffre II) prévoit, en modifiant l'article 32 de l'Acte de Mannheim, de remplacer le franc-or par le Droit de tirage spécial (DTS) du Fonds monétaire international (FMI).

Le système des DTS a l'avantage d'offrir une garantie contre de trop grandes fluctuations monétaires puisque la valeur de référence est déterminée sur la base d'un "panier" composé des monnaies des principaux Etats membres du FMI. Toutefois, la préférence accordée ici au DTS résulte principalement de la généralisation progressive de son utilisation dans les conventions internationales relatives aux différents modes de transports.

En ce qui concerne le calcul de la valeur en DTS de la monnaie nationale, qui est celle de l'Etat dont relève l'administration qui prononce la sanction ou la juridiction saisie, il est effectué selon la méthode d'évaluation appliquée par le

./.

FMI. Ce procédé est le même que celui choisi pour les autres conventions internationales en matière de transport. Il est simple dans son application puisque la valeur des monnaies nationales exprimée en DTS est publiée régulièrement par le FMI. Pour ce qui est de la Suisse, qui sans être membre du FMI est en contact avec cette organisation, compétence lui est laissée de prévoir le taux de conversion des DTS en francs suisses, mais en veillant à ce que la valeur réelle des montants de l'amende exprimés en francs suisses correspond dans la mesure du possible à celle exprimée en DTS. Ce système d'évaluation est conforme à celui prévu dans la Déclaration du Conseil fédéral du 5 avril 1978 relative à la contre-valeur en francs suisses de l'unité de compte, et dans son appendice (FF 1978 I 1103/1094), textes se référant aux conventions CIM/CIV. Comme le taux de conversion du franc suisse en DTS est publié régulièrement par la Banque nationale, cette méthode ne présente donc pas de difficultés d'application.

La modification de l'article 32 de l'Acte de Mannheim, nécessitée par le changement d'unité de compte, entraîne également celle de l'article 37 qui mentionne, exprimée en unité de compte, la valeur supérieure à partir de laquelle est admis le pourvoi en appel.

#### b) Relèvement des taux des amendes

L'article 32 de l'Acte de Mannheim, dans sa teneur de 1963, dispose que le montant de l'amende pour les contraventions aux règles de police doit se situer entre 10 et 600 francs-or (1 franc-or =  $\frac{10}{31}$  ou 0,322 gramme d'or au titre de 0,900, ce qui équivaut à 0,290 gramme d'or fin), c'est-à-dire entre 13,50 et 800 francs suisses environ (1 franc suisse = 0,75 franc-or environ).

Le Protocole d'amendement (chiffre II) prévoit, parallèlement à un changement de l'unité de compte, un relèvement du taux de l'amende. Si le montant minimum est réduit à 3 DTS, donc à 6,42 francs suisses (1 DTS = 2,14... francs suisses, valeur au 10.8.1979), par contre le maximum est relevé à 2500 DTS, ce qui représente 5350 francs suisses. En effet, il était apparu depuis quelque temps que le plafond porté par l'article 32 ne répondait plus aux exigences du droit répressif dans le domaine des transports et notamment ne revêtait plus un caractère d'exemplarité suffisant, l'amende devant annuler le bénéfice qu'a pu apporter à celui qui l'a commis, l'acte illicite. En ce qui concerne son montant, un plafond de 2500 DTS est de nature à atteindre l'essentiel du but recherché, sans pour autant perturber en la matière l'ordonnement juridique des Etats membres sur le plan interne. En outre, cette modification de l'Acte de Mannheim met le droit rhénan en harmonie avec les droits nationaux. Ainsi, s'agissant de la Suisse, ce nouveau montant maximum correspond à peu près à celui que prévoit le Code pénal, auquel renvoie la loi sur la navigation intérieure suisse pour le calcul de l'amende en matière de contraventions aux prescriptions de police.

Par ailleurs, ce relèvement du plafond de l'amende pour des contraventions aux règles de police va dans le sens des efforts entrepris sur un plan plus général pour décriminaliser dans une certaine mesure le droit pénal. En effet, en conférant au juge la faculté de prononcer des amendes plus élevées pour des contraventions, on tend ainsi à l'amener à renoncer davantage, en cas de violations relativement graves des règles de police, à procéder en vertu de son droit national à une qualification aggravante de l'infraction, opération destinée à permettre de fixer une amende dépassant le maximum prévu dans l'Acte de Mannheim. Par exemple, le juge suisse pourrait dans certains cas se dispenser de faire appel à l'article 237 du

- 8 -

Code pénal, punissant l'entrave à la circulation publique, infraction qui n'est pas une contravention, mais un délit, et qui peut être même un crime.

L'article 37 de l'acte de Mannheim, tel que modifié par la Convention de 1958, fixe la valeur supérieure pour la recevabilité du pourvoi en appel, à savoir 50 francs-or, c'est-à-dire 66,66... francs suisses, elle est remplacée par le montant de 20 DTS, à savoir 42,80 francs suisses (chiffre III du Protocole d'amendement), ce qui facilitera l'accès à la voie de recours.

Dans le deuxième cas, l'article 37 alinéa 2 dispose que l'appel doit être signifié dans les trente jours à partir de la notification du jugement de première instance, alors que l'acte d'appel exposant les motifs du recours doit être transmis dans les quatre semaines, autrement dit dans les vingt-huit jours, à dater du jour de la signification (article 37 alinéa 3).

Il est ressorti de la pratique judiciaire que la différence entre le délai d'appel et le délai de transmission de l'acte d'appel a donné lieu à maintes reprises à des erreurs de la part des parties appelantes et au rejet d'appels qui ont été interjetés ou motivés après les délais prescrits.

Pour remédier à cette situation, le présent Protocole d'amendement (chiffre III) prévoit, en modifiant l'article 37 alinéa 3 afin de remplacer le délai de quatre semaines par un délai de trente jours, d'unifier ainsi les délais impartis.

./.

C

L'article 37 de l'Acte de Mannheim, tel que modifié par la Convention de Strasbourg du 20 novembre 1963, prévoit que les jugements rendus par les tribunaux pour la navigation du Rhin institués par l'article 33 de l'Acte de Mannheim peuvent faire l'objet d'un appel soit devant le tribunal supérieur de pays dans lequel le jugement a été rendu soit devant la Chambre des appels de la CCR.

Dans le deuxième cas, l'article 37 alinéa 2 dispose que l'appel doit être signifié dans les trente jours à partir de la notification du jugement de première instance, alors que l'acte d'appel exposant les motifs du recours doit être transmis dans les quatre semaines, autrement dit dans les vingt-huit jours, à dater du jour de la signification (article 37 alinéa 3).

Il est ressorti de la pratique judiciaire que la différence entre le délai d'appel et le délai de transmission de l'acte d'appel a donné lieu à maintes reprises à des erreurs de la part des parties appelantes et au rejet d'appels qui ont été interjetés ou motivés après les délais prescrits.

Pour remédier à cette situation, le présent Protocole d'amendement (chiffre III) prévoit, en modifiant l'article 37 alinéa 3 afin de remplacer le délai de quatre semaines par un délai de trente jours, d'unifier ainsi les délais impartis.

Le texte en allemand et en français du Protocole d'amendement

Pour co-rapport:

- Département de justice et police (concernant point C)
- Département des finances (concernant point B)
- Département des transports, des communications et de l'énergie (concernant point A)

Extrait du procès-verbal:

- Chancellerie fédérale, pour exécution

D

- Département des affaires étrangères (Direction du droit

Vu ce qui précède, et d'entente avec l'Office fédéral de la justice, l'Administration fédérale des finances, l'Office fédéral des transports et l'Office fédéral de l'économie des eaux, le Département fédéral des affaires étrangères a l'honneur de

Département des finances (Administration des finances),  
pour information

## p r o p o s e r :

- Département des transports, des communications et de l'éner-

1) M. l'Ambassadeur Diez, Chef de la Direction du droit international public du Département fédéral des affaires étrangères, Chef de la délégation suisse à la Commission centrale pour la navigation du Rhin, est autorisé à signer le Protocole d'amendement de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868.

2) La Chancellerie fédérale établira les pleins pouvoirs.

DEPARTEMENT FEDERAL DES AFFAIRES  
ETRANGERES

Pierre Aubert

Annexe:

le texte en allemand et en  
français du Protocole d'amendement

Pour co-rapport:

- Département de justice et police (concernant point C)
- Département des finances (concernant point B)
- Département des transports, des communications et de l'énergie (concernant point A)

Extrait du procès-verbal:

28 septembre 1979

- Chancellerie fédérale, pour exécution
- Département des affaires étrangères (Direction du droit international public), pour exécution
- Département de justice et police (Office de la justice), pour information
- Département des finances (Administration des finances), pour information
- Département des transports, des communications et de l'énergie (Office des transports, Office de l'économie des eaux), pour information

Ext. 12 pour connaissance  
- BVD 5 pour connaissance

Pour extrait conforme:

Le secrétaire  
S. W. A. L. K.