

80.008

**Message
concernant deux protocoles additionnels à la Convention
révisée pour la navigation du Rhin**

du 6 février 1980

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Nous vous soumettons, par le présent message, en vous proposant de les adopter, les projets de deux arrêtés fédéraux approuvant:

- un protocole additionnel n° 2 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868, le protocole de signature s'y rapportant et la déclaration suisse y relative, signés le 17 octobre 1979, à Strasbourg;
- un protocole additionnel n° 3 à cette même convention, signé le 17 octobre 1979, à Strasbourg.

Nous vous prions d'agrèer, Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

6 février 1980

Au nom du Conseil fédéral suisse:
Le président de la Confédération, Chevallaz
Le chancelier de la Confédération, Huber



Vue d'ensemble

Le statut international de la navigation rhénane est fixé dans la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 (Acte de Mannheim). Les protocoles additionnels n°s 2 et 3 à cette convention signés le 17 octobre 1979 à Strasbourg prévoient d'adapter celle-ci à l'évolution de la navigation rhénane.

En posant les bases d'une réglementation des conditions de transport qui résulteront de l'ouverture du Canal Rhin-Main-Danube prévue pour 1985, le protocole additionnel n° 2 vise à préserver le marché de la navigation rhénane des perturbations que pourrait provoquer l'arrivée sur le Rhin des bateleries des pays à commerce d'Etat. Ce texte est complété par un protocole de signature et une déclaration faite par la Suisse au moment de la signature ; étant donné que sur les six Etats parties à cette convention cinq sont membres des Communautés européennes (CE), ces documents prévoient une collaboration ultérieure entre les CE et la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCR), chargée d'appliquer l'Acte de Mannheim.

Le protocole additionnel n° 3 apporte diverses améliorations à certaines dispositions de la convention concernant le régime des patentes de batelier du Rhin et celui des certificats de visite des bateaux. En outre, dans la détermination en unités de compte des montants maximums et minimums des amendes infligées pour infractions aux règles de police de la navigation, il tient compte des changements survenus ces dernières années dans le système monétaire international. Enfin, il prévoit une unification des délais dans la procédure d'appel devant la Chambre des appels de la CCR.

La Suisse a un intérêt considérable à l'entrée en vigueur de ces protocoles qui créent les conditions permettant de garantir la présence de sa flotte sur le Rhin et qui améliorent l'application du statut auquel sont soumis les bateaux suisses.

Message

1 Remarque préliminaire

Nous vous soumettons un message concernant l'approbation des protocoles additionnels n^{os} 2 et 3 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 (Acte de Mannheim) signés le 17 octobre 1979 à Strasbourg.

Le protocole additionnel n^o 2 et les textes y relatifs, ainsi que le protocole additionnel n^o 3 constituent respectivement la deuxième et la troisième révision de l'Acte de Mannheim depuis la grande révision de 1963 (RO 1967 1637). La première a eu lieu en 1972 (RO 1975 628).

2 Protocole additionnel n^o 2 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin

21 Partie générale

211 Situation initiale

211.1 Liberté de la navigation sur le Rhin

Le statut juridique international de la navigation sur le Rhin repose sur l'Acte final du Congrès de Vienne du 9 juin 1815 et sur la Convention révisée pour la navigation du Rhin (Acte de Mannheim) conclue sur cette base le 17 octobre 1868¹⁾. Depuis la révision de l'Acte de Mannheim le 20 novembre 1963²⁾, la République fédérale d'Allemagne, la Belgique, la France, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas et la Suisse sont Parties à cet Acte, qui ne peut être modifié qu'avec l'accord de tous les Etats contractants.

En vertu de l'article premier de l'Acte de Mannheim, la navigation du Rhin et de ses affluents, depuis Bâle jusqu'à la pleine mer, est libre aux bateaux de toutes les nations pour le transport des marchandises et des personnes, à la condition que ces bateaux se conforment aux stipulations contenues dans la convention et aux mesures de police prescrites pour le maintien de la sécurité générale. Cependant, cette liberté générale de la navigation a été limitée dans l'Acte de Mannheim de 1868 au profit des «bateaux appartenant à la navigation du Rhin»; eux seuls ont le droit de libre passage par les bras de l'embouchure du Rhin jusqu'à la mer (art. 2), et seuls ces bateaux et leurs chargements doivent être traités, sous tous les rapports, par les Etats contractants de la même manière que leurs propres bateaux et chargements (art. 4). Est désigné dans l'article 2 paragraphe 3 comme appartenant à la navigation du Rhin tout bateau «ayant le droit de porter le pavillon d'un des Etats riverains du Rhin», c'est-à-dire immatriculé dans un Etat Partie à l'Acte de

¹⁾ Cf. le Rapport du Conseil fédéral du 11 août 1922 sur la politique qu'il a suivie jusqu'à maintenant dans la question du Rhin, FF 1922 II 997, ainsi que RO 1967 1645.

²⁾ Message du 4 septembre 1964 concernant la Convention portant amendement à la Convention révisée pour la navigation du Rhin, signée à Mannheim, FF 1964 II 424 et RO 1967 1637 et 1639.

Mannheim. Ces privilèges particuliers réservés aux seuls bateaux appartenant à la navigation du Rhin ont été étendus par l'article 356 du Traité de Paix de Versailles de 1919 au bénéfice des bateaux de *toutes* les nations et de leurs chargements. La révision de l'Acte de Mannheim de 1963 n'a pas modifié cette réglementation.

Dès lors, dans la version actuelle de l'Acte de Mannheim, peuvent effectuer des transports de marchandises et de personnes entre deux ports situés sur le Rhin et ses affluents et bénéficier de l'égalité de traitement dans tous les Etats riverains, non seulement les bateaux des six Etats Parties mais encore des bateaux immatriculés dans d'autres Etats. Jusqu'ici ces bateaux n'ont fait qu'un usage très limité de cette possibilité, sans que cela ait eu une grande influence sur le volume des transports et sur le marché rhénan des frets.

211.2 Importance du futur Canal Rhin–Main–Danube pour la navigation rhénane

Le canal reliant les fleuves navigables du Main et du Danube est en construction depuis le début des années 70. Avec l'achèvement des travaux, prévu pour le milieu des années 80, une nouvelle grande voie navigable transcontinentale allant de Rotterdam et d'Anvers jusqu'à la Mer Noire sera ouverte aux bateaux de navigation intérieure d'une capacité allant jusqu'à 1500 tonnes. On s'attend à ce qu'elle entraîne des avantages pour l'économie des transports. Les organisations professionnelles internationales de la navigation rhénane, toujours aux prises avec diverses difficultés (surcapacité des tonnages des bateaux, concurrence du rail et de la route, frets ne couvrant plus les coûts), redoutent que leur existence soit menacée à la suite de l'ouverture du Canal Rhin-Main-Danube au cas où les bateaux des pays danubiens à commerce d'Etat pourraient obtenir un accès direct au Rhin et participer au transport de marchandises sur le Rhin et ses affluents en vertu de la liberté de la navigation illimitée garantie par l'Acte de Mannheim dans la teneur qu'en donne le Traité de Versailles. Certes, la liberté de la navigation existe aussi sur le Danube, sauf pour le trafic de cabotage à l'intérieur d'un même Etat riverain. Mais elle n'aurait aucune importance économique pour les bateaux appartenant à la navigation du Rhin dès lors qu'ils n'obtiendraient pas de cargaisons à des prix équitables sur le Danube, étant donné que l'attribution de cargaisons et la fixation des frets sont sous contrôle de l'Etat.

Comme le montrent les expériences faites en matière de navigation sur le Danube, les bateaux des pays à commerce d'Etat sont exploités selon les principes de l'économie planifiée. Ils sont en mesure d'effectuer des transports même à des prix ne couvrant plus les coûts, surtout si l'objectif premier est d'acquérir des devises étrangères ou bien d'utiliser pleinement la flotte de leur pays. En raison de coûts notablement plus bas, en particulier dans le domaine des salaires et des charges sociales, les bateaux des pays à commerce d'Etat pourraient proposer des transports à des prix beaucoup plus avantageux dans le trafic entre les Etats riverains du Rhin et la Belgique ainsi que dans le trafic d'échange entre le Bassin du Danube et le Rhin; de ce fait, ils porteraient gravement préjudice à la batellerie des pays appartenant à la navigation du

Rhin et pourraient même l'évincer du marché. De telles situations se sont déjà présentées dans la navigation maritime internationale, régie par les lois de l'économie de marché. Il ne serait guère possible à la longue d'éviter qu'une pression ne s'exerce sur le niveau des salaires et des charges sociales dans la navigation rhénane. Aussi, les organisations professionnelles de la navigation rhénane, tant internationales que nationales, en accord avec les Chambres de commerce des Etats riverains du Rhin, réclament depuis des années des mesures visant à réglementer la concurrence tant redoutée et indésirable du point de vue économique des bateaux des pays à commerce d'Etat, après l'ouverture du Canal Rhin-Main-Danube. La République fédérale d'Allemagne a déjà partiellement réglementé la navigation intérieure sur son territoire par des accords bilatéraux; pourtant de telles mesures ne suffisent pas, car, dès lors qu'un bateau d'un pays à commerce d'Etat a accès au Rhin, il peut prétendre à bénéficier sans restriction de la liberté actuelle de la navigation dans tous les Etats riverains du Rhin.

Pour la Suisse, la liberté de la navigation, y compris la franchise de taxes sur le Rhin, a une importance vitale, car le Rhin représente pour notre pays le libre accès à la mer. Il est absolument indispensable que la Suisse possède sa propre flotte, non seulement pour des raisons d'approvisionnement mais encore afin de pouvoir prétendre à la liberté de la navigation sur le Rhin et exercer une influence sur la formation des frets dans le trafic de marchandises, même si cette influence comparée à celle d'autres Etats riverains du Rhin est réduite. A l'heure actuelle, environ la moitié des marchandises importées en Suisse par le Rhin est transportée par des bateaux immatriculés en Suisse. En entraînant une détérioration de la situation économique de notre flotte rhénane, la concurrence que l'on redoute de la part des bateaux des pays de l'Est menacerait l'existence de notre propre capacité de transport fluvial; elle pourrait ainsi empêcher la flotte rhénane suisse de remplir les fonctions qu'elle assume dans l'intérêt du pays en matière de politique extérieure des transports.

212 Modifications prévues de la Convention révisée pour la navigation du Rhin

212.1 Attitude de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCR)

La CCR a fait sienne la conception des organisations rhénanes internationales de la navigation, à la prospérité desquelles elle est tenue de veiller (art. 45 de l'Acte de Mannheim); vu les difficultés que pourrait rencontrer la navigation rhénane, elle est parvenue à la conviction que des conventions bilatérales conclues par des Etats riverains du Rhin ne pourraient pas suffire et qu'une interprétation restrictive de l'Acte de Mannheim ne conduirait pas, sur le plan juridique, au résultat souhaité. Comme la navigation rhénane internationale est une unité économique et juridique et qu'elle doit le rester, il s'imposait dès lors de régler, sur le plan international, l'accès des bateaux des pays à commerce d'Etat à la navigation rhénane. Ce but, de l'avis unanime de la CCR, ne peut être atteint que par une modification de l'Acte de Mannheim, à

savoir celle qui est contenue dans le protocole additionnel n° 2 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin, signé le 17 octobre 1979.

La modification essentielle consiste à ne concéder dorénavant qu'aux seuls bateaux appartenant à la navigation du Rhin les privilèges particuliers que l'Acte de Mannheim dans sa teneur de 1868 accordait à ces bateaux; cette mesure équivaut à rétablir la situation juridique qui existait avant la modification de l'Acte par le Traité de Versailles de 1919. Pour les bateaux, qui ne sont pas immatriculés dans un Etat Partie à l'Acte de Mannheim, comme les bateaux appartenant à la navigation du Rhin, mais qui sont immatriculés dans un autre Etat, la CCR doit obtenir la compétence de fixer les conditions auxquelles de tels bâtiments peuvent effectuer des transports de marchandises et de personnes entre deux points situés sur le Rhin et ses affluents. La CCR disposera par là d'un instrument d'intervention lui permettant de régler la situation des bateaux des pays à commerce d'Etat dans la navigation rhénane. Pour les bateaux appartenant à la navigation rhénane, donc aussi pour les bateaux suisses, la liberté actuelle de la navigation sur le Rhin n'est en aucune manière limitée.

Toutefois, cette nouvelle réglementation n'a de sens que si, parallèlement, les conditions d'immatriculation d'un bateau dans un Etat Partie à l'Acte de Mannheim sont fixées de manière uniforme; ces conditions doivent également être fixées de telle sorte que, conformément au principe du «beneficial owner», il existe un lien réel entre le propriétaire du bateau et le pays d'immatriculation et que le bateau ne puisse pas être soumis à l'influence d'un Etat non Partie à l'Acte de Mannheim, même du point de vue économique.

La CCR ne pouvait pas soumettre aux règles internationales le trafic, dit d'échange, entre des ports situés sur le Rhin et le Danube, étant donné que ses compétences ne s'étendent qu'au Rhin et à ses affluents et que pour les autres voies navigables la souveraineté des Etats riverains du Rhin n'a pas été restreinte par l'Acte de Mannheim. Le trafic d'échange doit dès lors faire l'objet de conventions bilatérales passées par les Etats concernés; la CCR sera consultée avant la conclusion de tels accords. Bien qu'on ait essayé d'habiliter la CCR à établir des directives relatives à de tels accords, aucun consensus n'a pu néanmoins être atteint sur ce point.

212.2 Résultat des négociations

En octobre 1976, la CCR a élaboré un projet de protocole additionnel visant à modifier et à compléter, dans le sens des considérations exposées sous chiffre 212.1, l'article 2 paragraphe 3 et l'article 4 de l'Acte de Mannheim. Comme les modifications du statut rhénan portent cependant sur certains aspects d'économie des transports et que les Etats Parties à l'Acte de Mannheim qui sont membres des Communautés Européennes (CE) doivent veiller à ce que la nouvelle réglementation soit en harmonie avec les obligations découlant du Traité de Rome, en particulier en ce qui concerne la liberté d'établissement et la non-discrimination à l'intérieur des CE, il devenait indispensable que ces Etats examinent et approuvent le projet dans le cadre des organes compétents des CE. Les discussions qui ont été engagées au sein des CE, et sur le

déroutement desquelles la Suisse n'a été à chaque fois informée qu'a posteriori par le biais de la CCR, ont entraîné des difficultés d'ordre institutionnel; elles ont porté essentiellement sur le problème de la compétence de la CCR d'une part et des CE d'autre part.

La Commission des CE a profité de l'occasion fournie par le projet de protocole additionnel pour soumettre la demande d'adhésion des CE en tant que telles au statut rhénan et présenter cette adhésion comme condition garantissant la compatibilité du protocole additionnel avec le Traité de Rome. Ce n'est que rattachée à une telle adhésion que la compétence de régler les conditions d'immatriculation des bateaux appartenant à la navigation du Rhin pouvait être accordée à la CCR. Les bateaux des Etats des CE qui ne sont pas Parties à l'Acte de Mannheim devaient cependant être assimilés aux bateaux appartenant à la navigation du Rhin afin d'éviter une discrimination et de garantir la liberté d'établissement prévue dans le cadre des CE.

La Suisse ne s'est nullement opposée à une éventuelle adhésion des CE au statut international du Rhin afin d'éviter des difficultés d'ordre institutionnel ainsi qu'une double procédure paralysante lors de l'examen des problèmes concernant le Rhin; toutefois, devant l'opposition de certains Etats Parties à l'Acte de Mannheim, on a décidé de ne pas faire dépendre l'approbation du protocole additionnel de l'adhésion simultanée des CE au statut rhénan; cet aspect de la question sera examiné lors de négociations ultérieures. L'adhésion des CE au statut rhénan aurait fourni un critère objectif pour l'octroi de l'égalité de traitement aux bateaux des autres Etats des CE.

Par la suite, le Conseil des CE a approuvé le 19 décembre 1978, avec quelques amendements, le protocole additionnel élaboré par la CCR; il a autorisé les Etats membres des CE qui sont Parties à l'Acte de Mannheim à adopter le protocole dans sa version modifiée.

Lors des longues négociations ultérieures qui ont abouti à l'adoption du protocole de signature, la Suisse a toujours exprimé l'avis qu'elle était pleinement consciente des obligations incombant à ses partenaires Parties à l'Acte de Mannheim en vertu du Traité de Rome; elle s'est déclarée prête à tenir compte de l'existence des CE et à accorder le même traitement aux bateaux des autres Etats des CE, en se fondant sur un critère neutre et objectif. Pour la Suisse, il était toutefois indispensable que le protocole additionnel ne déploye pas ses effets tant que ne seraient pas réglées les conditions d'immatriculation applicables aux bateaux appartenant à la navigation du Rhin et tant qu'il serait possible de l'éluder facilement par l'entremise de personnes morales. Cette condition apparaît particulièrement importante en raison de l'égalité de traitement accordée aux bateaux des autres Etats des CE, surtout dans la perspective d'un élargissement des CE. La Suisse estimait toutefois que des négociations sur l'adhésion des CE au statut rhénan ne devaient entraîner aucune modification matérielle de celui-ci.

Le résultat de ces négociations, dont la Suisse peut se déclarer satisfaite, prend en considération les points de vue défendus par notre pays. Le protocole de signature, qui a la même valeur juridique que le protocole additionnel, a été approuvé le 24 juillet 1979 par le Conseil des CE.

212.3 Appréciation du résultat des négociations

Il est particulièrement important que la liberté de la navigation sur le Rhin dont jouissent les bateaux appartenant à la navigation du Rhin n'ait été en aucune façon limitée par le protocole additionnel et le protocole de signature y relatif. Le protocole additionnel garantit aux bateaux appartenant à la navigation du Rhin, et partant, à tous les bateaux suisses, le droit illimité d'effectuer des transports entre deux points situés sur le Rhin et ses affluents, qu'il s'agisse de transports internationaux ou nationaux. La question de la réserve relative au cabotage dans la navigation rhénane, longuement débattue dans les années cinquante, est devenue caduque. On a d'autre part pris en considération dans le protocole de signature la requête suisse visant à l'adoption de conditions uniformes d'immatriculation fondées sur un lien réel avec le pays d'immatriculation, pour les bateaux appartenant à la navigation du Rhin et pour les bateaux des autres Etats des CE assimilés à la première catégorie.

Comme nous l'avons mentionné, une adhésion des CE au statut rhénan semble être encore exclue actuellement pour certains Etats riverains du Rhin. La Suisse quant à elle a accepté dans une première phase le principe de l'égalité de traitement entre les bateaux des autres Etats des CE et les bateaux appartenant à la navigation du Rhin, vu la volonté de tous les Etats riverains du Rhin d'engager des négociations sur une adhésion ultérieure des CE; cette adhésion doit être dans l'intérêt de la politique commune des transports et du régime rhénan. Ce faisant, la Suisse a dû prendre en considération l'impossibilité pour ses partenaires Parties à l'Acte de Mannheim de souscrire à une obligation qui contreviendrait au Traité de Rome et serait contraire au principe de l'égalité de traitement dont doivent bénéficier les Etats membres des CE. Nous estimons que l'intention exprimée dans le protocole de signature d'ouvrir des négociations en vue d'une adhésion des CE au statut du Rhin ainsi que les obligations incombant aux autres Etats Parties à l'Acte de Mannheim en vertu du Traité de Rome suffisent, du moins pour l'instant, et justifient de ce fait que l'on accorde aux bateaux des autres Etats des CE le même traitement qu'aux bateaux appartenant à la navigation du Rhin; cette mesure est d'autant plus indiquée qu'il n'y a pas lieu de craindre que ces bateaux ne s'attribuent une part notable du marché et que l'on a l'assurance que ces navires effectueront des transports en vertu de principes identiques ou équivalents à ceux de l'économie de marché; ce dernier argument a été avancé par la Suisse en tant que critère objectif déterminant dans la déclaration qu'elle a faite à l'occasion de la signature.

La requête suisse visant à ce que des bateaux d'autres Etats également puissent, par décision de la CCR, être assimilés aux bateaux appartenant à la navigation du Rhin, en vertu des mêmes critères déterminants, a été aussi prise en considération dans le protocole de signature. Enfin, les mêmes conditions – encore à déterminer – relatives au lien réel avec le pays d'immatriculation seront applicables aux bateaux appartenant à la navigation du Rhin et dont le pays d'immatriculation n'est pas Partie à l'Acte de Mannheim; cette mesure est destinée à exclure les «pavillons de complaisance».

Pour autant qu'on puisse en juger actuellement, il n'était pas possible d'obtenir des concessions plus étendues de la part des autres Etats Parties à l'Acte de Mannheim. Il n'y a pas de risque du point de vue juridique que les autres Etats fassent l'objet d'une discrimination irrévocable étant donné que la CCR peut accorder également aux bateaux d'autres Etats (p. ex. des Etats membres de l'AELE) le statut de «bateaux appartenant à la navigation du Rhin» dans le sens des critères définis dans la déclaration suisse. Comme la CCR ne prend ses décisions qu'à l'unanimité, nous avons la garantie qu'aucun avantage ne pourra être accordé à d'autres Etats sans le consentement de la Suisse et sans que l'existence de critères objectifs n'ait été dûment constatée.

Le protocole additionnel n° 2 et le protocole de signature y relatif contiennent des dispositions-cadres dont l'approbation paraît urgente. Il convient dès maintenant d'élaborer, au sein de la CCR et en collaboration avec les autorités des CE, les dispositions d'application relatives à l'immatriculation des bateaux appartenant à la navigation du Rhin, afin qu'elles puissent être mises en vigueur en même temps que le protocole additionnel.

Le résultat de ces négociations longues et difficiles, incite la Suisse à ratifier le protocole additionnel n° 2 et le protocole de signature. Ces deux documents constituent un pas décisif vers une réglementation de la navigation rhénane qui d'une part continue à garantir à la Suisse la liberté de la navigation sur le Rhin qui lui est vitale et d'autre part permet d'éviter l'accès peu souhaitable du point de vue économique des bateaux des pays à commerce d'Etat au trafic rhénan proprement dit. Ces protocoles qui contribuent à renforcer en même temps le statut rhénan international ont reçu l'approbation expresse du Conseil des CE, ce qui devrait faciliter la collaboration future entre la CCR et les CE. La Suisse reste ainsi un partenaire à part entière qui participera à l'évolution future de la politique des transports sur le Rhin. L'unité du régime rhénan, dans le cadre de la future politique européenne des transports, peut être aussi considérée comme renforcée par le protocole additionnel. Enfin, la nouvelle réglementation qui a fait l'objet de négociations difficiles peut être envisagée également comme un nouveau jalon dans le développement de nos relations avec les CE.

L'Association suisse de navigation qui regroupe principalement les milieux suisses de la navigation rhénane a depuis toujours souhaité l'entrée en vigueur du protocole additionnel; elle appuie par conséquent la nouvelle réglementation. Le Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville également se félicite de l'élaboration du protocole additionnel, qui est dans l'intérêt de la navigation rhénane suisse et de l'économie portuaire de Bâle.

22 Partie spéciale: Commentaire des diverses dispositions

221 Protocole additionnel n° 2 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin

Le protocole additionnel n° 2 comporte un bref préambule et contient dans ses articles I et II les modifications de l'article 2, paragraphe 3, et de l'article 4 de l'Acte de Mannheim.

Dans l'article 2 paragraphe 3, la notion d'«Etats riverains du Rhin» est

simplement remplacée par celle d'«Etats contractants» afin d'englober le cercle actuel des Etats contractants auxquels appartiennent également la Belgique et la Grande-Bretagne, Etats qui ne sont pas riverains du Rhin.

Deux nouveaux paragraphes sont introduits dans l'ancien article 4 de l'Acte de Mannheim. Le texte de cet article est maintenu dans le paragraphe 3 du nouvel article 4; il contient le principe essentiel de l'égalité de traitement accordée aux bateaux appartenant à la navigation du Rhin. Le nouveau paragraphe 1 de l'article 4 dispose que seuls les bateaux appartenant à la navigation du Rhin sont autorisés à effectuer des transports de marchandises et de personnes entre deux points situés sur le Rhin et ses affluents. Les bateaux d'Etats tiers ne sont autorisés à effectuer de tels transports que conformément aux conditions fixées par la CCR. Ainsi, cette dernière peut accorder à des bateaux d'autres Etats, notamment, des autorisations générales, révocables, ou bien des autorisations pour des voyages ou des périodes déterminés. Les décisions y relatives prises par la CCR le sont toujours à l'unanimité. Ces autorisations peuvent reposer également sur des conditions de réciprocité. La réglementation adoptée peut servir de fondement à des accords généraux conclus avec d'autres bassins fluviaux. Toutefois, les bateaux agréés d'Etats tiers ne sont pas considérés juridiquement comme des «bateaux appartenant à la navigation du Rhin».

Le nouveau paragraphe 2 de l'article 4 traite du trafic, dit d'échange, entre des points situés sur le Rhin et ses affluents d'une part et d'autre part des points situés sur d'autres voies navigables. Ce trafic sera réglementé par des accords bilatéraux conclus par les Etats concernés. La CCR doit être consultée avant la conclusion de tels accords, afin qu'elle puisse s'entremettre en faveur d'une réglementation des conditions de trafic aussi uniforme que possible, dans l'intérêt de la concurrence. C'est ainsi qu'en vertu de l'article 4 paragraphe 2 de l'Acte de Mannheim un même bateau ne pourra à l'avenir effectuer un transport depuis un port situé sur le Danube via le Canal Rhin-Main-Danube et ensuite via le Main et le Rhin jusqu'en Suisse et vice versa, sans transbordement, que si des accords auront été conclus préalablement entre la Suisse et le pays concerné de provenance ou de destination.

L'article III du protocole additionnel abroge les dispositions incompatibles avec le présent protocole. Il se réfère à la version de l'Acte de Mannheim telle qu'elle a été modifiée par l'article 356 du Traité de Versailles.

Les articles IV à VI contiennent les dispositions finales habituelles concernant la ratification, l'entrée en vigueur et les langues faisant foi. Le protocole additionnel entrera en vigueur le premier jour du mois suivant le dépôt du sixième et dernier instrument de ratification. Comme l'Acte de Mannheim, il n'est pas dénonçable et ne peut être modifié qu'avec l'assentiment de tous les Etats contractants.

222 Protocole de signature du protocole additionnel n° 2

Le protocole de signature du 17 octobre 1979 fait partie intégrante du protocole additionnel et entre en vigueur en même temps que celui-ci. Il n'est pas dénonçable non plus.

Au chiffre 1^{er}, les Etats contractants s'engagent à ne délivrer le document qui atteste la nationalité d'un bateau qu'aux seuls bateaux pour lesquels il existe un lien réel avec l'Etat d'immatriculation; cette restriction est destinée à exclure les «pavillons de complaisance». Ils s'engagent en outre à déterminer uniformément, d'un commun accord et sur la base de l'égalité de traitement, les conditions permettant de conclure à l'existence de ce lien réel. Cela signifie que le lien réel en matière économique également ne doit pas être requis seulement des ressortissants du pays d'immatriculation du bateau, mais encore des ressortissants des autres Etats contractants. Une société commerciale ou une personne morale qui veut faire immatriculer un bateau comme bateau appartenant à la navigation du Rhin peut par conséquent prendre des associés provenant de tous les Etats Parties à l'Acte de Mannheim ainsi que des autres Etats membres des CE assimilés à ceux-ci en vertu du chiffre 3; ces associés ne peuvent toutefois pas être ressortissants d'Etats tiers. Les conditions qu'il conviendra de respecter à cet égard restent à fixer. Cette réglementation a donc pour but la création non pas d'un droit de pavillon purement national, mais d'un droit de pavillon des Etats contractants de l'Acte de Mannheim et des autres Etats membres des CE.

Le chiffre 2 du protocole de signature fait état de l'intention des Etats Parties à l'Acte de Mannheim d'ouvrir des négociations, non seulement dans «l'intérêt du développement de la politique commune des transports» mais aussi dans l'intérêt du «régime rhénan», sur les modifications de l'Acte de Mannheim qui pourraient s'avérer indispensables en vue d'une éventuelle adhésion des CE au statut rhénan. Les négociations ne peuvent donc porter que sur cette éventuelle adhésion; les autres demandes, présentées lors des négociations, visant à modifier quant au fond des dispositions de l'Acte de Mannheim devront être écartées. L'adhésion des CE doit avoir lieu dans l'intérêt du développement de la politique commune des transports sur le Rhin ainsi que du régime rhénan, l'unité de ce dernier devant être garantie.

Dans la perspective de ces négociations relatives à l'adhésion, le chiffre 3 du protocole de signature prévoit d'accorder aux bateaux des Etats membres des CE qui ne sont pas Parties à l'Acte de Mannheim le traitement dont bénéficient les bateaux appartenant à la navigation du Rhin. Il est donc prévu de fixer à cet effet un critère objectif, à savoir celui de l'adhésion des CE au statut rhénan. Grâce à cette égalité de traitement conférée par le protocole de signature, le protocole additionnel est ainsi en harmonie avec les obligations incombant aux Etats des CE en vertu du Traité de Rome. En même temps, le chiffre 3 prévoit une possibilité supplémentaire, à savoir celle d'octroyer à des bateaux d'autres Etats, par une décision de la CCR prise à l'unanimité, la qualité de bateaux appartenant à la navigation du Rhin.

3 Protocole additionnel n° 3 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin

31 Situation initiale

Il s'est avéré indispensable de modifier certaines prescriptions de l'Acte de Mannheim relatives à la police de la navigation et au droit judiciaire.

Pour pouvoir naviguer sur le Rhin les bateaux doivent être munis d'un certificat de visite qui constate la navigabilité du bateau, et les conducteurs ne peuvent piloter un bateau que s'ils possèdent une patente appelée patente de batelier du Rhin. L'article 23 de l'Acte de Mannheim exclut de ces prescriptions les bateaux d'une capacité inférieure à 300 quintaux, tonnage qui ne correspond plus aux données techniques actuelles.

L'Acte de Mannheim prévoit aussi à son article 32 un cadre uniforme pour les contraventions aux règlements communs de police de la navigation, qui sont édictés par la CCR. Le montant maximum de l'amende est limité à 600 francs-or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900, ce qui correspond actuellement à 800 francs suisses environ. Ce montant est généralement considéré comme trop bas, surtout en comparaison des législations nationales. Le maximum de l'amende prévu par le code pénal suisse pour les contraventions (art. 106) se monte à 5000 francs; ce maximum a également été repris dans la nouvelle loi suisse sur la navigation intérieure (RS 747.201).

Le franc-or ne peut plus être maintenu en tant qu'unité de compte sur un plan international puisque les autres Etats Parties à l'Acte de Mannheim ont renoncé à l'étalon de change or. Comme cela a été fait pour d'autres conventions internationales en matière de transport, il faut dès lors introduire le Droit de tirage spécial du Fonds monétaire international comme nouvelle unité de compte.

Enfin, la différence entre le délai de 30 jours prévu pour l'appel et celui de 28 jours fixé pour l'exposé des motifs dans la procédure subséquente doit être supprimée car elle a eu des conséquences fâcheuses pour les parties appelantes.

32 Modifications

Le protocole additionnel n° 3 prévoit aux articles 23, 32 et 37 de l'Acte de Mannheim des modifications qui sont avant tout de nature technique et procédurale, et qui ne touchent pas aux principes fondamentaux de la Convention révisée pour la navigation du Rhin.

A l'article 23 l'ancienne réglementation relative aux dérogations accordées aux bateaux d'une capacité inférieure à 300 quintaux est remplacée par une nouvelle disposition: la CCR peut désormais déterminer, dans ses règlements communs actuels concernant la police de navigation, les catégories de bâtiments libérées totalement ou partiellement de l'obligation relative au certificat de visite et de l'obligation concernant la patente de batelier. Une réglementation uniforme dérogatoire en fonction du genre de construction, de la grandeur ou de l'affectation des bateaux n'est plus adéquate. Les menues embarcations, en particulier les bateaux de sport et les bateaux de plaisance, doivent pouvoir être dispensées des obligations susmentionnées ou bien être soumises à une réglementation spéciale. Pour les bateaux à passagers ces obligations peuvent s'imposer même s'il s'agit de très petites unités. La nouvelle réglementation que l'on a voulue souple est dès lors indiquée. Les prescriptions de police en matière de navigation en vigueur prévoient déjà des dérogations; celles-ci n'ont cependant pas pu être adaptées à la situation

actuelle à cause des règles désuètes prévues à l'article 23. Le fait que les règlements de police de la navigation de la CCR doivent être établis à l'unanimité, fournit la garantie que les exigences de sécurité seront prises en considération d'une façon générale et aussi conformément aux conceptions suisses.

Le franc-or qui est l'unité de compte prévue à l'article 32 de l'Acte de Mannheim pour les amendes infligées pour infractions aux prescriptions de police en matière de navigation ne peut plus être appliqué dans les autres Etats Parties à l'Acte puisque ceux-ci ont abandonné le système de l'étalon de change or. Ce n'est qu'en Suisse qu'une conversion du franc-or en francs suisses est encore possible, en vertu d'un arrêté du Conseil fédéral du 9 mai 1971 fixant la parité-or du franc (RS 941.102). Sur le plan international cependant cette possibilité est aussi supprimée à cause du cours flottant des monnaies. La seule solution permettant d'établir une réglementation internationale uniforme sur le Rhin était d'introduire les Droits de tirage spéciaux du Fonds monétaire international en tant qu'unité de compte, à l'instar des mesures décidées dans les autres conventions sur le droit des transports.

La valeur d'un Droit de tirage spécial exprimée dans la monnaie des Etats membres du Fonds monétaire international est déterminée par ce Fonds. Pour la Suisse qui n'est pas membre du Fonds monétaire international la conversion du Droit de tirage spécial en monnaie nationale est néanmoins possible, car la Banque Nationale Suisse communique régulièrement le taux de conversion correspondant. En vertu de la nouvelle teneur de l'article 32 de l'Acte de Mannheim, il incombe aux autorités nationales compétentes d'effectuer la conversion. La Suisse comme non membre du Fonds monétaire international est tenue d'effectuer la conversion en francs suisses de façon à ce qu'elle corresponde dans la mesure du possible à la valeur exprimée en Droits de tirage spéciaux. La Déclaration du Conseil fédéral du 5 avril 1978 (FF 1978 I 1103) relative aux conventions internationales sur le transport par chemins de fer montre que cette condition peut être facilement remplie. L'article 32 de l'Acte de Mannheim se contente en outre de fixer le minimum et le maximum des amendes qu'un juge peut prononcer, ce qui évite bien des problèmes si le juge dispose chaque fois d'une certaine marge. Comme l'article 37 de l'Acte de Mannheim prévoyait aussi une valeur litigieuse minimale exprimée en franc-or, pour l'admission du pourvoi en appel contre les jugements prononcés par les tribunaux de la navigation du Rhin, il fallait également modifier cette limite et l'exprimer en Droits de tirage spéciaux.

Plus significatif encore que le changement des unités de compte est le relèvement du maximum de l'amende, prévu à l'article 32 de l'Acte de Mannheim; ce montant s'élève actuellement à 600 francs-or, ce qui correspond à 800 francs suisses environ. Ce montant n'est plus adapté si l'on considère que l'amende infligée en général pour les contraventions (code pénal, art. 106, loi sur la navigation intérieure, art. 48) est fixée à 5000 francs au maximum. Les contraventions aux prescriptions de police en matière de navigation doivent pouvoir être punies de façon appropriée. Si le propriétaire d'un bateau qui n'a pas respecté les prescriptions relatives à l'armement réalise un bénéfice supérieur au montant d'une éventuelle amende qui le frapperait, la sanction ne

remplit plus sa fonction. De même, le montant peu élevé de l'amende pourrait inciter le juge désireux d'infliger une sanction appropriée, à qualifier les éléments constitutifs d'une infraction de manquement comportant des possibilités de sanction plus élevées; cette manière de faire pourrait alors affecter l'unité du régime rhénan. Dès lors, il était indiqué de relever de façon substantielle le maximum de l'amende exprimé dorénavant en Droits de tirage spéciaux. Les Etats contractants ont pu se mettre d'accord sur un montant de 2500 Droits de tirage spéciaux du Fonds monétaire international, ce qui correspond actuellement à 5300 francs suisses environ, c'est-à-dire guère plus que le maximum de l'amende prévu dans le code pénal et dans la loi sur la navigation intérieure.

L'article 37 de l'Acte de Mannheim prévoit un délai de 30 jours (il était de 10 jours jusqu'à la révision de 1963) pour interjeter appel contre un jugement d'un tribunal de la navigation du Rhin et un autre délai de 4 semaines (= 28 jours) pour exposer par écrit les motifs de l'appel. Ces deux délais différents ont amené la Chambre des appels de la CCR à rejeter un appel uniquement parce que la partie appelante avait transmis trop tard son exposé des motifs en pensant bénéficier d'un délai de 30 jours. Dans les autres Etats riverains du Rhin, le délai général d'appel et d'exposé des motifs est fixé à 30 jours, de sorte qu'un requérant peut facilement s'imaginer que le délai d'exposé des motifs a la même durée pour les affaires relevant de la navigation rhénane et ne s'élève pas à 28 jours seulement. Il arrive souvent aussi que des conducteurs qui ne sont pas versés en droit introduisent un appel dans des affaires pénales. La modification de l'article 37 de l'Acte fait donc suite à un vœu exprimé par la Chambre des appels. Les deux délais sont fixés à 30 jours pour supprimer une différence qui a été jusqu'ici à l'origine de situations délicates.

33 Appréciation des modifications

Les modifications de l'Acte de Mannheim introduites par le protocole additionnel n° 3 du 17 octobre 1979 et rendues nécessaires par l'évolution de la situation ne changent rien aux principes essentiels de ladite convention.

A la place des dérogations à l'obligation relative au certificat de visite dont les bateaux doivent être munis et à la patente que doivent posséder les conducteurs, on a prévu une réglementation souple habilitant la CCR à déterminer chaque fois quelles catégories de bateaux ne sont pas soumises à ces obligations. La Suisse ne fait aucune objection à l'introduction du Droit de tirage spécial en tant qu'unité de compte internationale, dans laquelle sera libellé le montant maximum des amendes, car cette réglementation a déjà été adoptée dans les conventions concernant le transport par chemins de fer (CIM/CIV). Le relèvement du maximum de l'amende est conforme au droit pénal suisse en matière de contraventions; il présente notamment l'avantage de supprimer les différences qui existent actuellement entre les réglementations appliquées en aval et en amont du «Mittlere Rheinbrücke» à Bâle.

4 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel

L'adoption du protocole additionnel n° 2 et de son protocole de signature ainsi que du protocole additionnel n° 3 n'aura pas de conséquences financières pour la Confédération; elle n'aura pas d'effets non plus sur l'état du personnel.

5 Conséquences découlant de l'exécution des nouvelles dispositions

Ni les cantons ni les communes ne devront prendre de mesures administratives supplémentaires.

6 Constitutionnalité

La base constitutionnelle des arrêtés fédéraux est fournie par l'article 8 de la constitution qui confère à la Confédération le droit de conclure des traités internationaux. La compétence qu'a l'Assemblée fédérale d'approuver des protocoles se fonde sur l'article 85 chiffre 5 de la constitution. Le protocole additionnel n° 2 (ainsi que le protocole de signature) et le protocole additionnel n° 3, à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868, sont d'une durée indéterminée et ne sont pas dénonçables, de telle sorte qu'ils sont soumis au référendum facultatif prévu par l'article 89, paragraphe 3, lettre a de la constitution.

Nous soumettons à votre approbation un arrêté fédéral pour chacun des deux protocoles additionnels, étant donné que ces derniers traitent de questions différentes, et que nous n'avons pas voulu d'autre part priver les citoyens de la liberté de demander le référendum, ne fût-ce que pour un arrêté fédéral seulement.

Arrêté fédéral
approuvant le protocole additionnel n° 2
à la Convention révisée pour la navigation du Rhin

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu l'article 8 de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 6 février 1980¹⁾,
arrête:

Article premier

¹ Le protocole additionnel n° 2 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin, le protocole de signature y relatif et la déclaration suisse signés le 17 octobre 1979 à Strasbourg, sont approuvés.

² Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier les deux protocoles.

Art. 2

Le présent arrêté est soumis au référendum facultatif prévu pour les traités internationaux qui sont d'une durée indéterminée et ne sont pas dénonçables (art. 89, 3^e al., let. a de la cst.).

25915

Arrêté fédéral
approuvant le protocole additionnel n° 3
à la Convention révisée pour la navigation du Rhin

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu l'article 8 de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 6 février 1980¹⁾,
arrête:

Article premier

¹ Le protocole additionnel n° 3 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin, signé le 17 octobre 1979 à Strasbourg est approuvé.

² Le Conseil fédéral est autorisé à le ratifier.

Art. 2

Le présent arrêté est soumis au référendum facultatif prévu pour les traités internationaux qui sont d'une durée indéterminée et qui ne sont pas dénonçables (art. 89, 3^e al., let. a cst.).

25915

¹⁾ FF 1980 I 1313

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

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,

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:

Article I

L'article 2 paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«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.»

Article II

L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

«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.

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 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.

(Suivent les signatures)

Protocole de signature du Protocole additionnel n° 2 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin

Les Plénipotentiaires de la République fédérale d'Allemagne, du Royaume de Belgique, de la République française, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du Royaume des Pays-Bas, de la Confédération 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'avéreraient 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 Economique 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 à 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.

(Suivent les signatures)

25915

Déclaration 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:

Diez

Protocole additionnel n° 3 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin

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,

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,

Considérant 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:

Article I

L'article 23 de la Convention révisée pour la Navigation du Rhin du 17 octobre 1868 est remplacé par un nouvel article 23 libellé comme suit:

«La Commission Centrale détermine dans les règlements pris en exécution de l'art. 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.»

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 II

L'article 32 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 est modifié comme suit:

Les termes «seront punies d'une amende de dix à 600 francs-or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900» sont remplacés par les termes:

«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.»

L'alinéa 2 suivant est ajouté à l'article 32 de la Convention sus-visée:

«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 III

L'article 37 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 est modifié comme suit:

Les termes «lorsque le débat portera sur une valeur supérieure à 50 francs-or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900» à l'alinéa premier sont remplacés par les termes:

«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 termes «quatre semaines» à l'alinéa 3 sont remplacés par les termes «30 jours.»

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.

(Suivent les signatures)