

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1980-1981

Annexe au procès-verbal de la séance du 11 décembre 1980.

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées (1) sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, autorisant la ratification des Protocoles additionnels n° 2 et 3 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin et du Protocole de signature au Protocole additionnel n° 2,*

Par M. Pierre MERLI,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Lecanuet, président ; Antoine Andrieux, Georges Repiquet, Emile Didier, Jacques Ménard, vice-présidents ; Serge Boucheny, Michel d'Aillères, Philippe Macnefer, Francis Palmero, secrétaires ; Michel Alloncle, Gilbert Belin, Jean Bénard Mousseaux, André Bettencourt, Charles Bosson, Yvon Bourges, Raymond Bourguine, Louis Brives, Michel Caldaguès, Jacques Chaumont, Georges Constant, Jean Desmarests, François Duoanchet, Louis de la Forest, Jean Garcia, Gérard Gaud, Lucien Gautier, Jacques Genton, Alfred Gérin, Marcel Henry, Christian de La Malène, Edouard Le Jeune, Max Lejeune, Louis Le Montagner, Louis Longueue, Philippe Madrelle, Louis Martin, Pierre Matrja, Pierre Merli, Claude Mont, André Morice, Paul d'Ornano, Mme Rolande Perlican, MM. Edgard Pisani, Robert Pontillon, Roger Poudonson, Abel Sempé, Edouard Soldani, Georges Spénale, Albert Volquin.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (6<sup>e</sup> législ.) : 1787, 2065 et In-8° 383.

Sénat : 128 (1980-1981).

## SOMMAIRE

	Pages
Historique de la Convention pour la navigation du Rhin	3
Le Protocole additionnel n° 2 modifie les articles 2 et 4 de la Convention	3
Le Protocole additionnel n° 3 modifie l'article 23 de la Convention et concerne le régime des patentes des bateliers du Rhin	4
Conclusions	5

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi qui nous est soumis a pour objet d'autoriser la ratification de plusieurs Protocoles additionnels à la Convention pour la navigation du Rhin.

### Historique.

Il convient de rappeler brièvement l'origine et l'objet de cette Convention. C'est pour la première fois dans l'acte final du Congrès de Vienne en 1815 qu'ont été définis les principes de navigation sur le Rhin : la liberté de navigation et l'égalité de traitement de tous les Etats riverains. Ces principes ont été une première fois concrétisés dans la Convention de Mayence conclue en 1831. Cette Convention, révisée en 1868, est devenue la Convention de Mannheim.

C'est ainsi que la navigation sur le Rhin est réglée par un statut international très ancien et qui a permis, grâce à l'action de la Commission centrale pour la navigation du Rhin qui en est l'organe exécutif, et qui a été présentée comme la première organisation internationale, une stabilité remarquable. Il était normal cependant qu'un certain nombre de modifications interviennent au cours des temps, mais l'essentiel du système a survécu aux rivalités et aux conflits qui se sont succédés autour de cette grande voie navigable.

Une premier Protocole additionnel a été voté par le Parlement en 1974 : il avait pour objet d'améliorer les procédures de répression des infractions à la navigation du Rhin et d'augmenter notamment le montant des sanctions pécuniaires.

### Le Protocole additionnel n° 2.

Le Protocole additionnel n° 2 a pour objet de mettre fin à certaines difficultés apparues dans l'application et l'interprétation de quelques articles de la Convention révisée pour la navigation du Rhin. Les Etats signataires qui sont la République fédérale d'Allemagne, la Belgique, la République française, le Royaume Uni,

le Royaume des Pays-Bas et la Confédération suisse sont convenus en effet de modifier l'article 2 de la Convention pour tenir compte du fait que la Grande-Bretagne est devenue partie à la Convention : le terme « Riverain » est donc remplacé par le terme « Contractant ».

La deuxième modification porte sur l'article 4 de la Convention et tend à préciser que si les navires n'appartenant pas à la navigation du Rhin ont le droit de transiter par ce fleuve, ils n'ont pas en revanche le droit de charger ou de décharger des personnes ou des marchandises, sauf Accord à conclure entre l'Etat tiers concerné et l'Etat membre sur le territoire duquel une telle opération s'effectue.

A ce Protocole additionnel n° 2 est joint un Protocole de signature qui a pour objet de permettre une adhésion éventuelle de la Communauté économique européenne, en tant que telle, au Statut international du Rhin. On sait que le Traité créant la Communauté économique européenne contient des dispositions spécifiques en matière de politique commune des transports. La Commission des Communautés européennes a souhaité devenir membre à part entière de la Commission centrale du Rhin. Une telle adhésion éventuelle risque d'ailleurs de poser un certain nombre de questions concernant notamment le partage des compétences entre la Communauté et les Etats.

Devant ces difficultés, il a été convenu d'assurer l'égalité de traitement à tous les navires battant pavillon des Etats membres de la Communauté (point 3 du Protocole de signature). Par ailleurs, a été inscrite dans le Protocole de signature une clause laissant la porte ouverte à une éventuelle adhésion. Il est peu probable d'ailleurs que cette clause joue dans l'avenir. Si elle devait être utilisée, l'Accord intergouvernemental à intervenir ne pourrait entrer en vigueur sans le consentement du Parlement dès lors qu'il entrerait dans les dispositions de l'article 53 de la Constitution.

### **Le Protocole additionnel n° 3.**

Ce Protocole additionnel modifie dans son article premier l'article 23 de la Convention qui traite du régime des patentes des bateliers du Rhin et prévoit que les catégories de bateaux qui peuvent être dispensées des patentes doivent être déterminées par la Commission centrale.

L'article 2 du Protocole vise l'article 32 de la Convention relatif aux amendes à infliger en cas d'infraction : l'unité monétaire qui était le franc or sera remplacée par un montant calculé en droits

de tirage spéciaux. Le montant maximal des amendes, qui était de 600 F or. soit 2 700 F actuels, a été porté à 2 500 droits de tirage spéciaux, soit 12 500 F environ. La valeur en D. T. S. de la monnaie nationale d'un Etat membre du Fonds monétaire international sera calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international pour ses propres opérations et transactions.

On rappellera que le D. T. S. ou droit de tirage spécial, calculé à partir d'un panier de monnaies, intervient comme moyen de paiement international à la place de l'étalon or, depuis la disparition des Accords de Bretton Woods consécutive à la décision américaine de 1970 de supprimer la libre convertibilité du dollar. Le D. T. S. est devenu l'unité de compte la plus couramment admise par le système monétaire international.

Nous ferons à cet égard deux remarques :

a) La Suisse ne fait pas partie du Fonds monétaire international mais admet le système du D. T. S. ;

b) Il est regrettable que, pour une organisation à vocation européenne comme la Convention pour la navigation du Rhin, il n'ait pas été possible de choisir l'E. C. U. mais l'on sait que ni la Suisse ni la Grande-Bretagne ne font partie du système monétaire européen.

### **Conclusions.**

Tel est l'essentiel des dispositions contenues dans le Protocole qui nous est soumis. Leur caractère technique et limité ne modifie pas l'esprit de la Convention qui depuis tant d'années donne toute satisfaction aux Etats contractants. Votre Commission des Affaires étrangères, qui a examiné le présent rapport au cours de sa séance du jeudi 11 décembre 1980, vous demande d'adopter le projet de loi qui nous est soumis.

## PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)

### Article unique.

Est autorisée la ratification :

1° Du Protocole additionnel n° 2 et du Protocole de signature qui en fait partie intégrante ;

2° Du Protocole additionnel n° 3,

à la Convention révisée pour la navigation du Rhin, signée à Mannheim le 17 octobre 1868 et amendée par la Convention de Strasbourg du 20 novembre 1963.

Lesdits Protocoles signés à Strasbourg le 17 octobre 1979, et dont le texte est annexé à la présente loi (1).

---

(1) Voir le document annexé au numéro 1787 de l'Assemblée Nationale.