Convention révisée

pour la navigation du Rhin, signée à Mannheim le 17 octobre 1868, entre le Grand-Duché de Bade, la Bavière, la France, le Grand-Duché de Hesse, les Pays-Bas et la Prusse¹

(Etat le 1^{er} novembre 2011)

La Convention relative à la navigation du Rhin, conclue le 31 mars 1831 entre les Gouvernements riverains, ayant depuis cette époque subi de nombreuses modifications, et une partie des stipulations qu'elle renferme n'étant plus en harmonie avec les conditions actuelles de la navigations,

Son Altesse Royale le Grand Duc de Bade, Sa Majesté le Roi de Bavière, Sa Majesté l'Empereur des Français, Son Altesse Royale le Grand Duc de Hesse, Sa Majesté le Roi des Pays-Bas et Sa Majesté le Roi de Prusse

ont résolu d'un commun accord de reviser cette Convention, en maintenant toutefois le principe de la liberté de la navigation du Rhin sous le rapport du commerce, et ont, à cet effet, nommé leurs Commissaires plénipotentiaires, savoir:

Suivent les noms des plénipotentiaires

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs trouvés en bonne et due forme, ont arrêté, sous réserve de ratifications, les dispositions suivantes:

Art. 1

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.

Art. 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'événements naturels ou de travaux d'art, l'une des voies navigables reliant la pleine mer au Rhin par Dodrecht, Rotterdam, Hellevœtsluis, 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.²

Art. 3

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 navigant 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'art. 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.

Art. 4³

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 à l'al. 1 de l'art. 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.

² Nouvelle teneur selon l'art. I du Prot. add. n° 2 du 17. oct. 1979, approuvé par l'Ass. féd. le 10 oct. 1980, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} fév. 1985 (RO 1985 239 238; FF 1980 I 1313).

³ Nouvelle teneur selon l'art. II du Prot. add. n° 2 du 17 oct. 1979, approuvé par l'Ass. féd. le 10 oct. 1980, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} fév. 1985 (RO 1985 239 238; FF 1980 I 1313)

Art. 5

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

Tout droit de relâche et l'échelle est en demeure supprimé.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 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 donc cet Etat fait partie.

Art. 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.⁴

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'intérêt de douane, excepté dans le cas de contrebande (art. 12).

⁴ Nouvelle teneur de la dernière phrase selon l'art. I de la Conv. du 20 nov. 1963, approuvée par l'Ass. féd. le 18 déc. 1964, en vigueur pour la Suisse depuis le 14 avril 1967 (RO 1967 1639 1637; FF 1964 II 1536).

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 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.

Art. 10

Quant aux marchandises entrant par le Rhin et destinées à la consommation intérieure, ou bien à la sortie, ou au 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.

Art. 11

Chacun des Etats riverains désignera pour l'étendue de son territoire les ports et lieux de débarquement où, indépendamment des ports francs (art. 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 de 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'art. 9, al. 6, lui seront applicables.

Art. 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.

Art. 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 art. 6 à 12, considérée comme frontière territoriale.

Art. 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.

Art. 15 à 21⁵

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

⁵ Abrogés par l'art. 6 de la Conv. du 14 déc. 1922 relative au régime des patentes de batelier du Rhin, adoptée par la commission centrale pour la navigation du Rhin par le Prot. n° 43 (RO 1956 1391 1389; FF 1953 III 169 édition en allemand).

Ce certificat ou patente de bateau est délivré, à la suite d'une visite d'experts, par l'autorité compétente d'un des Etats contractants⁶.

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'affrèteur. Le résultat en sera constaté dans la patente.

Tout Etat contractant⁷ 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 et de la police sur leur demande.

Art. 23⁸

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 Rhin⁹, les catégories de bâtiments exclues totalement ou partiellement du champ d'application desdits règlements.

Nonobstant l'art. 22, par. 2, et l'art. 1 de la Convention du 14 décembre 1922 relative au régime des patentes de batelier du Rhin, la Commission Centrale peut reconnaître d'autres certificats de bateaux et d'autres patentes de bateliers, lorsqu'ils sont délivrés sur la base de prescriptions équivalentes à celles qu'elle fixe en application de la présente Convention et de procédures qui en garantissent le respect effectif. Cette reconnaissance pourra être retirée si la Commission Centrale constate que les conditions fixées ne sont plus remplies. Les modalités seront définies dans les règlements d'application correspondants.¹⁰

Art. 24

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

⁶ Nouveaux termes selon l'art. I du Prot. add. n° 7 du 27 nov. 2002, approuvé par l'Ass. féd. le 19 déc. 2003, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} déc. 2004 (RO 2005 175 173; FF 2003 3563).

⁷ Nouveaux termes selon l'art. I du Prot. add. n° 7 du 27 nov. 2002, approuvé par l'Ass. féd. le 19 déc. 2003, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} déc. 2004 (RO 2005 175 173; FF 2003 3563).

⁸ Nouvelle teneur, selon l'art. 1 du Prot. add. n° 3 du 17 oct. 1979, approuvé par l'Ass. féd. le 10 oct. 1980, en vigueur par la Suisse depuis le 1^{er} sept. 1982 (RO 1982 1810 1809; FF 1980 I 1313).

⁹ RS 0.747.224.121

¹⁰ Par. introduit par l'art. II du Prot. add. n° 7 du 27 nov. 2002, approuvé par l'Ass. féd. le 19 déc. 2003, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} déc. 2004 (RO 2005 175 173; FF 2003 3563).

Art. 25

Les flotteurs 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 du manifeste exigé par l'art. 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 art. 9 à 14 sont également applicables aux trains de bois et à leurs conducteurs.

Art. 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.

Art. 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. ...¹¹

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.

Art. 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.

¹¹ Dernière ph. abrogée par l'art. I de la Conv. du 20 nov. 1963, approuvée par l'Ass. féd. le 18 déc. 1964 (RO 1967 1639 1637; FF 1964 II 1536).

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.

Art. 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.

Art. 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.

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

Art. 32¹²

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 maximum à 25 000 euros ou leur contrevalet dans la monnaie nationale de l'Etat dont relève l'administration qui prononce la sanction ou la juridiction saisie.

¹² Nouvelle teneur selon l'art. 1 du Prot. add. n° 6 du 21 oct. 1999, approuvé par l'Ass. féd. le 23 mars 2001, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} nov. 2011 (RO 2012 3605 3603; FF 2000 4482).

Art. 33

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

Les Gouvernements des Etats riverains se communiqueront réciproquement les informations relatives à l'établissement sur leur territoire 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.

Art. 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 biens fonds.

Art. 34^{bis}¹³

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.

Art. 35

La compétence appartiendra en matière pénale (art. 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 (art. 34, II, a), ou le dommage aura été causé (art. 34, II, b, c, d).

¹³ Introduit par l'art. II de la Conv. du 20 nov. 1963, approuvée par l'Ass. féd. le 18 déc. 1964, en vigueur pour la Suisse depuis le 14 avril 1967 (RO 1967 1639 1637; FF 1964 II 1536).

Art. 35^{bis} 14

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.

Art. 35^{ter} 15

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 art. 35 et 35^{bis}, soit, si la loi nationale ne s'y oppose pas, une autre juridiction ou une instance arbitrale.

Art. 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 fluteur 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.

Art. 37

Lorsque le débat portera sur une valeur supérieure à 20 Droits de tirage spéciaux tel que définis à l'art. 32 de la présente Convention,¹⁶ les parties pourront se pourvoir en appel et recourir à cet effet soit à la Commission centrale (art. 43), soit au tribunal supérieur du pays dans lequel le jugement a été rendu (art. 38).

¹⁴ Introduit par l'art. II de la Conv. du 20 nov. 1963, approuvée par l'Ass. féd. le 18 déc. 1964, en vigueur pour la Suisse depuis le 14 avril 1967 (RO 1967 1639 1637; FF 1964 II 1536).

¹⁵ Introduit par l'art. II de la Conv. du 20 nov. 1963, approuvée par l'Ass. féd. le 18 déc. 1964, en vigueur pour la Suisse depuis le 14 avril 1967 (RO 1967 1639 1637; FF 1964 II 1536).

¹⁶ Nouvelle teneur selon l'art III du Prot. add. n° 3 ch. 17 oct. 1979, approuvé par l'Ass. féd. le 10 oct. 1980, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} sept. 1982 (RO 1982 1810 1809; FF 1980 I 1313).

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 jours¹⁷ à partir de la notification de ce jugement légalement faite suivant les formes adoptées dans chaque Etat. Cette signification sera accompagnée ...¹⁸ 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 jours¹⁹ 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 ...²⁰ (art. 43).

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

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.

Art. 37^{bis} 21

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'al. 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.

¹⁷ Nouvelle teneur selon l'art. II de la Conv. du 20 nov. 1963, approuvée par l'Ass. féd. le 18 déc. 1964, en vigueur pour la Suisse depuis le 14 avril 1967 (RO 1967 1639 1637; FF 1964 II 1536).

¹⁸ Abrogé par l'art. I de la Conv. du 20 nov. 1963, approuvée par l'Ass. féd. le 18 déc. 1964, avec effet pour la Suisse au 14 avril 1967 (RO 1967 1639 1637; FF 1964 II 1536).

¹⁹ Nouvelle teneur selon l'art. III du Prot. add. n° 3 ch. 17 oct. 1979, approuvé par l'Ass. féd. le 10 oct. 1980, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} sept. 1982 (RO 1982 1810 1809; FF 1980 I 1313).

²⁰ Abrogé par l'art. I de la Conv. du 20 nov. 1963, approuvée par l'Ass. féd. le 18 déc. 1964, avec effet pour la Suisse au 14 avril 1967 (RO 1967 1639 1637; FF 1964 II 1536).

²¹ Introduit par l'art. II de la Conv. du 20 nov. 1963, approuvée par l'Ass. féd. le 18 déc. 1964, en vigueur par la Suisse depuis le 14 avril 1967 (RO 1967 1639 1637; FF 1964 II 1536).

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.

Art. 38

Chaque Etat riverain désignera une fois pour toutes 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.

Art. 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.

Art. 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.

Art. 41 et 42²²

²² Abrogés par l'art. I de la Conv. du 20 nov. 1963, approuvée par l'Ass. féd. le 18 déc. 1964, avec effet pour la Suisse au 14 avril 1967 (RO 1967 1639 1637; FF 1964 II 1536).

Art. 43²³

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.

Art. 44²⁴

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 décline la présidence ou la vice-présidence.

Art. 44^{bis 25}

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.

Art. 44^{ter 26}

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.

²³ Nouvelle teneur selon l'art. I de la Conv. du 20 nov. 1963, approuvée par l'Ass. féd. le 18 déc. 1964, en vigueur pour la Suisse depuis le 14 avril 1967 (RO **1967** 1639 1637; FF **1964** II 1536).

²⁴ Nouvelle teneur selon l'art. I de la Conv. du 20 nov. 1963, approuvée par l'Ass. féd. le 18 déc. 1964, en vigueur pour la Suisse depuis le 14 avril 1967 (RO **1967** 1639 1637; FF **1964** II 1536).

²⁵ Introduit par l'art. II de la Conv. du 20 nov. 1963, approuvée par l'Ass. féd. le 18 déc. 1964, en vigueur pour la Suisse depuis le 14 avril 1967 (RO **1967** 1639 1637; FF **1964** II 1536).

²⁶ Introduit par l'art. II de la Conv. du 20 nov. 1963, approuvée par l'Ass. féd. le 18 déc. 1964, en vigueur pour la Suisse depuis le 14 avril 1967 (RO **1967** 1639 1637; FF **1964** II 1536).

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.

Art. 44^{quater 27}

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

Art. 44^{quinquies 28}

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

Art. 45

Les attributions de la Commission centrale consisteront:

- a. A 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 adoptées d'un commun accord;
- b. A 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. A 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 (art. 37).

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

Art. 45^{bis 29}

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

27 Introdut par l'art. II de la Conv. du 20 nov. 1963, approuvée par l'Ass. féd. le 18 déc. 1964, en vigueur pour la Suisse depuis le 14 avril 1967 (RO 1967 1639 1637; FF 1964 II 1536).

28 Introdut par l'art. II de la Conv. du 20 nov. 1963, approuvée par l'Ass. féd. le 18 déc. 1964, en vigueur pour la Suisse depuis le 14 avril 1967 (RO 1967 1639 1637; FF 1964 II 1536).

29 Introdut par l'art. II de la Conv. du 20 nov. 1963, approuvée par l'Ass. féd. le 18 déc. 1964, en vigueur pour la Suisse depuis le 14 avril 1967 (RO 1967 1639 1637; FF 1964 II 1536).

La Commission centrale désigne pour une durée de 6 ans les juges et les 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 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.

Art. 45^{ter} ³⁰

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

Art. 46³¹

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 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.

³⁰ Introduit par l'art. II de la Conv. du 20 nov. 1963, approuvée par l'Ass. féd. le 18 déc. 1964, en vigueur pour la Suisse depuis le 14 avril 1967 (RO **1967** 1639 1637; FF **1964** II 1536).

³¹ Nouvelle teneur selon l'art. I de la Conv. du 20 nov. 1963, approuvée par l'Ass. féd. le 18 déc. 1964, en vigueur pour la Suisse depuis le 14 avril 1967 (RO **1967** 1639 1637; FF **1964** II 1536).

Art. 47³²

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.

Art. 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 1^{er} juillet 1869. Elle sera ratifiée et les ratifications seront échangées à Mannheim dans le délai de six mois.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs l'ont signée, et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Mannheim, le 17 octobre 1868.

(Suivent les signatures)

³² Nouvelle teneur selon l'art. I de la Conv. du 20 nov. 1963, approuvée par l'Ass. féd. le 18 déc. 1964, en vigueur pour la Suisse depuis le 14 avril 1967 (RO 1967 1639 1637; FF 1964 II 1536).

A. Manifeste³³**B. Certificat de flottage**

Le train de bois conduit par ..... demeurant à ..... et destiné pour ..... est composé de ..... de bois de ..... mesurant ..... mètres cubes et pesant ..... quintaux.

..... le .....

(Signature du flottageur)

(L. S.)

(Dénomination et
signature de l'autorité)

³³ Abrogé par l'art. III de la Conv. du 20 nov. 1963, approuvée par l'Ass. féd. le 18 déc. 1964, avec effet pour la Suisse au 14 avril 1967 (RO **1967** 1639 1637; FF **1964** II 1536).

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'art. 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'art. 3 de la Convention

- A. Il a été reconnu à l'unanimité que les stipulations de l'al. 1 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 Plénipotentiaires 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 l'al. 2 de l'art. 3 en ce qui regarde ladite partie de la Meuse.

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

3. Concernant l'art. 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 Hesse: Mayence;

en Prusse: Biebrich, Oberlahnstein, Coblenze, Cologne, Neuss, Düsseldorf,

Uerdingen, Duisbourg, Ruhrort, Wesel, Emmerich;

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

4. *Concernant l'art. 15 de la Convention*³⁴

5. *Concernant l'art. 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 important le renouvellement des côtes du bateau.
- C. Les stipulations contenues dans l'art. 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'art. 23 de la Convention*³⁵

7. *Concernant l'art. 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 du Rhin à la mer par Dodrecht, Rotterdam, Hellevœtsluis et Brielle et auxquelles les dispositions de l'art. 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'art. 2.

Les autres Plénipotentiaires ont donné leur adhésion à cette déclaration.

8. *Concernant l'art. 32 de la Convention*

Le 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.

³⁴ Sans objet (voir note aux art. 15 à 21).

³⁵ Abrogé par l'art. I du prot. add. n° 3 du 17 oct. 1979, approuvé par l'Ass. féd. le 10 oct. 1980, en vigueur par la Suisse depuis le 1^{er} sept. 1982 (RO 1982 1810 1809; FF 1980 I 1313).

9. *Concernant l'art. 47 de la Convention*

- A. ...³⁶
- B. Dans les affaires urgentes, les membres de la Commission centrale pourront prendre des résolutions par voie de correspondance avec l'autorisation de leur Gouvernement.
- C. ...³⁷

Fait à Mannheim, le 17 octobre 1868.

(Suivent les signatures)

³⁶ Abrogé par l'art. III de la Conv. du 20 nov. 1963, approuvée par l'Ass. féd. le 18 déc. 1964, avec effet pour la Suisse depuis le 14 avril 1967 (RO **1967** 1639 1637; FF **1964** II 1536).

³⁷ Abrogé par l'art. III de la Conv. du 20 nov. 1963, approuvée par l'Ass. féd. le 18 déc. 1964, avec effet pour la Suisse depuis le 14 avril 1967 (RO **1967** 1639 1637; FF **1964** II 1536).

Protocole additionnel

Certains doutes s'étant élevés en ce qui concerne l'interprétation de quelques articles de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868, les différents Gouvernements riverains ont décidé d'écarter ces doutes par un protocole additionnel devant être annexé au protocole de clôture établi au moment de la signature de ladite Convention.

(Suivent les noms des plénipotentiaires)

se sont réunis à la date de ce jour dans la salle des séances de la Commission centrale du Rhin et se sont mis d'accord sur ce qui suit:

Les art. 32 à 40 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 doivent être entendus dans ce sens que les décisions exécutoires d'ordre judiciaire et de police édictant des peines (*richterliche Strafbefehle und polizeiliche Strafverfügungen*) et rendues conformément à la législation pénale des Etats riverains, ont la même valeur que les jugements de condamnation prévus aux articles ci-dessus visés de la Convention pour la navigation du Rhin, pourvu que lesdits décisions ne soient exécutoires qu'après un délai d'au moins une semaine après la signification à la personne condamnée et qu'il soit donné à celle-ci la possibilité de faire opposition dans ce délai et d'obtenir, par cette voie, que l'affaire soit examinée et jugée par un tribunal pour la navigation du Rhin, dans les formes ordinaires de la procédure pénale.

Cette Convention, dont on a communiqué une copie à chacun des Plénipotentiaires désignés, entrera en vigueur dès que tous les Gouvernements intéressés l'auront ratifiée.

Fait à Mannheim, le 18 septembre 1895.

Protocole de signature

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'art. 2 par. 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 transport 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 Economique Européenne. Le même traitement peut être accordé par décision prise conformément à la procédure de l'art. II, premier alinéa, deuxième phrase, du Protocole additionnel n° 2, aux bateaux battant pavillon d'un autre Etat.
4. Les art. 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)

Champ d'application de la Convention dans la version du Protocole additionnel n° 6, le 6 juin 2012³⁸

Etats parties	Ratification		Entrée en vigueur	
Allemagne	18 décembre	2002	1 ^{er} novembre	2011
Belgique	11 avril	2004	1 ^{er} novembre	2011
France	5 octobre	2011	1 ^{er} novembre	2011
Pays-Bas	20 avril	2000	1 ^{er} novembre	2011
Suisse*	24 septembre	2001	1 ^{er} novembre	2011

* Déclaration, voir ci-après.

Déclaration

Suisse

En ce qui concerne le Protocole de signature, le Plénipotentiaire suisse a fait observer que le Gouvernement suisse pouvait accepter les dispositions convenues au ch. 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.

³⁸ RO 1985 239, 2012 3605