

Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17.10.1868
[Acte de Mannheim]¹

[Preamble]

Article 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.

Article 2²

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

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

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

Article 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'article 2.

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

¹ S'appliquent les principes d'interprétation du Protocole CCR 2003-II-10 - y compris l'annexe - du 26/27.11.2003 (CC/R (03) 2).

² Paragraphe 3 amendé et complété par l'article I du Protocole additionnel n° 2 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17.10.1979 et par le Protocole n° 1 du Protocole de signature.

Article 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 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 5

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

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

Article 6

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

Article 7

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

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

Article 8

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

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

³ Article amendé par l'article II du Protocole additionnel n° 2 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17.10.1979.

Article 9⁴

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

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

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

Les gardiens placés à bord des bateaux n'auront d'autre droit que de surveiller ces bateaux et leur cargaison pour empêcher la fraude. Ils prendront part gratuitement à la nourriture de l'équipage ; le batelier leur fournira à ses frais le feu et la lumière nécessaires, mais ils ne pourront ni exiger ni accepter aucune rétribution.

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

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

Article 10

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

⁴ Paragraphe 1 complété par l'article I de la Convention portant amendement à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 20.11.1963.

Article 11

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

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

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

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

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

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

Article 12

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

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

Article 13

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

Article 14

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

Article 15 (nouveau)⁵

Le droit de conduire un bâtiment sur le Rhin en amont du pont de Duisburg-Hochfeld n'appartient qu'au titulaire d'une patente de batelier du Rhin délivrée par l'autorité compétente de l'un des Etats contractants.

Article 16 (nouveau)⁶

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

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

Article 17 (nouveau)⁷

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

Article 18 (nouveau)⁸

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

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

⁵ Inséré par l'article 1 de la Convention relative au régime des patentes de batelier du Rhin du 14.12.1922, amendé par l'article 1 du Protocole additionnel n° 3 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17.10.1979. L'article 15 initial a expiré conformément à l'article 6 de la Convention relative au régime des patentes de batelier du Rhin du 14.12.1922.

⁶ Inséré par l'article 2 de la Convention relative au régime des patentes de batelier du Rhin du 14.12.1922. L'article 16 initial a expiré conformément à l'article 6 de la Convention relative au régime des patentes de batelier du Rhin du 14.12.1922.

⁷ Inséré par l'article 3 de la Convention relative au régime des patentes de batelier du Rhin du 14.12.1922. L'article 17 initial a expiré conformément à l'article 6 de la Convention relative au régime des patentes de batelier du Rhin du 14.12.1922.

⁸ Inséré par l'article 4 de la Convention relative au régime des patentes de batelier du Rhin du 14.12.1922. L'article 18 initial a expiré conformément à l'article 6 de la Convention relative au régime des patentes de batelier du Rhin du 14.12.1922.

Article 19 (nouveau)⁹

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

Article 20-21¹⁰ supprimés

Article 22¹¹

Avant qu'un bateau entreprenne son premier voyage sur le Rhin, le propriétaire ou le conducteur doit se pourvoir d'un certificat constatant que ce bateau a la solidité et le gréement nécessaires à la navigation de la partie du fleuve à laquelle il est destiné.

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

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

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

Tout Etat contractant 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.

Article 23¹²

La Commission Centrale détermine dans les règlements pris en exécution de l'article 22 de la présente Convention ainsi que de la Convention du 14 décembre 1922 relative au régime des patentes de batelier du Rhin, les catégories de bâtiments exclues totalement ou partiellement du champ d'application desdits règlements.

⁹ Inséré par l'article 5 de la Convention relative au régime des patentes de batelier du Rhin du 14.12.1922. L'article 16 initial a expiré conformément à l'article 6 de la Convention relative au régime des patentes de batelier du Rhin du 14.12.1922.

¹⁰ A expiré conformément à l'article 6 de la Convention relative au régime des patentes de batelier du Rhin du 14.12.1922.

¹¹ Paragraphe 2 et paragraphe 5 amendés par l'article I du Protocole additionnel n° 7 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 27.11.2002.

¹² Paragraphe 1 amendé par l'article I du Protocole additionnel n° 3 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17.10.1979, paragraphe 2 inséré par l'article I du Protocole additionnel n° 7 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 27.11.2002.

Nonobstant de l'article 22, paragraphe 2, et l'article 1er 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.

Article 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'article 32.

Article 25

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

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

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

Article 26

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

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

Article 27¹³

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

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

¹³ Paragraphe 1 amendé par l'article I de la Convention pour la révision de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 20.11.1963.

Article 28

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

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

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

Article 29¹⁴

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 des dits travaux.

Article 30

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

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

Article 31

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

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

¹⁴ Voir également les articles 358 et 359 du Traité de Versailles du 16.07.1919.

Article 32¹⁵

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 contrevaieur dans la monnaie nationale de l'Etat dont relève l'administration qui prononce la sanction ou la juridiction saisie¹⁶.

Article 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'article 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.

Article 34

Les tribunaux pour la navigation du Rhin seront compétents :

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

¹⁵ Paragraphe 1 amendé par l'article I de la Convention portant amendement à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 20.11.1963 et article II du Protocole additionnel n° 3 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17.10.1979 ainsi que article I du Protocole additionnel n° 6 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 21.10.1999. Paragraphe 2 inséré par l'article II du Protocole additionnel n°3 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17.10.1979 et supprimé par l'article I du Protocole additionnel n° 6 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 21.10.1999.

Pour des informations plus détaillées sur la procédure d'infraction, voir l'article I du Protocole additionnel (n° 1) du 25.10.1972.

¹⁶ Interprétation commune de l'article 1 du Protocole additionnel n° 6, conformément au protocole 10 : « Le montant des sanctions en matière de contraventions aux prescriptions de police en matière de navigation constitue un plafond dans la limite duquel les Etats parties sont libres d'adapter les peines encourues en fonction de la gravité des infractions considérées. ».

Article 34bis¹⁷

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

Article 35

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

Article 35bis¹⁸

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

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

Article 35ter¹⁹

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

Article 36

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

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

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

¹⁷ Inséré par l'article II de la Convention portant amendement à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 20.11.1963.

¹⁸ Inséré par l'article II de la Convention portant amendement à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 20.11.1963.

¹⁹ Inséré par l'article II de la Convention portant amendement à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 20.11.1963.

Article 37²⁰

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,²¹ les parties pourront se pourvoir en appel et recourir à cet effet soit à la Commission Centrale (article 43), soit au tribunal supérieur du pays dans lequel le jugement a été rendu (article 38).

Si l'appel doit être porté devant la Commission Centrale, il sera signifié au tribunal qui aura rendu le jugement de première instance, dans les 30 jours à partir de la notification de ce jugement légalement faite suivant les formes adoptées dans chaque Etat. Cette signification sera accompagnée de la déclaration expresse que l'on entend recourir à la décision de la Commission Centrale. Elle sera faite également à la partie adverse au domicile élu en première instance, ou, à défaut d'élection de domicile, également au tribunal. La signification au tribunal aura lieu d'après le mode indiqué par les lois du pays.

Dans les 30 jours à dater du jour de la signification de l'acte d'appel l'appelant remettra au tribunal qui aura rendu le premier jugement un mémoire exposant les motifs de son recours en seconde instance. Le tribunal donnera communication de ce mémoire à la partie adverse, qui sera tenue d'y répondre dans le délai qui lui sera fixé à cette fin. Le tout ensemble avec les pièces de la procédure de première instance sera transmis à la Commission Centrale (article 43).

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

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

Article 37bis²²

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

L'appel porté devant la Commission Centrale est réputé formé aussitôt qu'il a été signifié, dans les formes et conditions prévues à l'alinéa 2 de l'article 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.

²⁰ Paragraphes 1, 2 et 3 amendés par l'article I de la Convention portant amendement à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 20.11.1963. Paragraphes 1 et 3 amendés par l'article III du protocole additionnel n° 3 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17.10.1979.

²¹ Il s'agit des droits de tirage spéciaux du Fonds monétaire international. La référence à l'article 32 ne s'applique plus depuis l'amendement du Protocole additionnel n° 6 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 21.10.1999.

²² Inséré par l'article II de la Convention portant amendement à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 20.11.1963.

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

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

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

Article 38

Chaque Etat riverain désignera une fois pour 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.

Article 39

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

Article 40

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

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

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

Article 41 – 42²³ supprimés.

Article 43²⁴

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

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

Article 44²⁵

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

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

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

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

Article 44*bis*²⁶

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

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

Article 44*ter*²⁷

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 Supprimé par l'article I de la Convention portant amendement à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 20.11.1963.

²⁴ Modifié par l'article I f) de la Convention portant amendement à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 20.11.1963.

²⁵ Modifié par l'article I g) de la Convention portant amendement à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 20.11.1963.

²⁶ Inséré par l'article II de la Convention portant amendement à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 20.11.1963.

²⁷ Inséré par l'article II de la Convention portant amendement à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 20.11.1963.

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

Article 44^{quater}²⁸

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

Article 44^{quinquies}²⁹

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

Article 45

Les attributions de la Commission Centrale consisteront :

- a) à examiner toutes les plaintes auxquelles donneront lieu l'application de la présente Convention ainsi que l'exécution des règlements concertés entre les Gouvernements riverains et des mesures qu'ils auront adoptés d'un commun accord ;
- b) à délibérer sur les propositions des Gouvernements riverains concernant la prospérité de la navigation du Rhin, spécialement sur celles qui auraient pour objet de compléter ou de modifier la présente Convention et les règlements arrêtés en commun ;
- c) à rendre des décisions dans les cas d'appel portés devant la Commission contre les jugements des tribunaux de première instance pour la navigation du Rhin (article 37).

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

Article 45^{bis}³⁰

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

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.

²⁸ Inséré par l'article II de la Convention portant amendement à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 20.11.1963.

²⁹ Inséré par l'article II de la Convention portant amendement à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 20.11.1963.

³⁰ Inséré par l'article II de la Convention portant amendement à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 20.11.1963.

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

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

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

Article 45^{ter}³¹

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

Article 46³²

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.

Article 47³³

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.

³¹ Inséré par l'article II de la Convention portant amendement à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 20.11.1963.

³² Modifié par l'article I h) de la Convention portant amendement à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 20.11.1963.

³³ Modifié par l'article I i) de la Convention portant amendement à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 20.11.1963.

Article 48

La présente Convention est destinée à remplacer la Convention relative à la navigation du Rhin du 31 Mars 1831, les articles supplémentaires et additionnels à cet acte, ainsi que toutes les autres résolutions concernant des matières sur lesquelles il est statué dans cette Convention. Elle sera exécutoire à dater du 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.

A. Manifest³⁴

B. Certificat de flottage

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

... le

(Signature du flottageur)

(L.S.)

(Dénomination et signature de l'autorité)

³⁴ Abrogé par l'article III de la Convention portant amendement à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 20.11.1963.

Protocole de Clôture

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

1. Concernant l'article 1 de la Convention

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

2. Concernant l'article 3 de la Convention

- A. Il a été reconnu à l'unanimité que les stipulations du 1^{er} alinéa de cet article ne s'appliquent pas aux rétributions pour l'ouverture et la fermeture des ponts qui sont perçues sur d'autres voies navigables que le Rhin, ni aux droits à percevoir pour l'usage des voies navigables artificielles ou de travaux d'art, tels qu'écluses, etc.
- B. Le Plénipotentiaire de Prusse a fait observer que sur la Ruhr il se perçoit encore un faible droit de navigation ; que son Gouvernement a l'intention d'abolir ce droit dans un court délai, mais qu'il doit réserver à son Gouvernement la fixation ultérieure du moment où cette abolition pourra avoir lieu.

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

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

3. Concernant l'article 8 de la Convention

Les ports-francs existant actuellement sont les suivants :

en France : Strasbourg ;

en Bade : Kehl, Maxau, Leopoldshafen, Mannheim ;

en Bavière : Neubourg, Spire, Ludwigshafen ;

en Hesse : Mayence ;

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

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

4. Concernant l'article 15 de la Convention³⁵

5. Concernant l'article 22 de la Convention

- A. On est convenu que le mode actuel de désigner la limite extrême du plus fort tirant d'eau admissible au moyen de crampons en fer sera maintenu.
- B. Sera considéré comme réparation ou changement importants le renouvellement des côtes du bateau.
- C. Les stipulations contenues dans l'article 17 de la Convention du 31 Mars 1831 concernant le jaugeage de bateaux appartenant à la navigation du Rhin étant motivé exclusivement par la perception du droit de reconnaissance, et ce droit ne devant plus être perçu à l'avenir, il est inutile de renouveler les dites 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. Supprimé³⁶

7. Concernant l'article 30 de la Convention

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

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

Les autres Plénipotentiaires ont donné leur adhésion à cette déclaration.

8. Concernant l'article 32 de la Convention.

- A. Supprimé.
- B. Dans les affaires urgentes les membres de la Commission Centrale pourront prendre des résolutions par voie de correspondance avec l'autorisation de leurs Gouvernements.
- C. Supprimé.

³⁵ Article 15 supprimé par l'article 6 de la Convention relative au régime des patentes de batelier du Rhin du 14.12.1922.

³⁶ Abrogé par l'article 1er, paragraphe 3, du protocole additionnel n° 3 du 17.10.1979.

9. Concernant l'article 47 de la Convention

- A. Supprimé.³⁷
- B. Dans les affaires urgentes les membres de la Commission Centrale pourront prendre des résolutions par voie de correspondance avec l'autorisation de leurs Gouvernements.
- C. Supprimé.³⁸

³⁷ Abrogé par l'article III de la Convention portant amendement à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 20.11.1963.

³⁸ Abrogé par l'article III de la Convention portant amendement à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 20.11.1963.