

00.066

**Message  
concernant le protocole additionnel n° 6  
à la Convention révisée pour la navigation du Rhin**

du 23 août 2000

---

Messieurs les Présidents,  
Mesdames et Messieurs,

Nous vous soumettons par ce message le projet d'arrêté fédéral concernant l'approbation du protocole additionnel n° 6 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin, qui a été signé le 21 octobre 1999 à Strasbourg.

23 août 2000

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Adolf Ogi

La chancelière de la Confédération, Annemarie Huber-Hotz

# Message

## 1 **Partie générale: La navigation suisse sur le Rhin**

La réglementation internationale de la navigation sur le Rhin repose sur la Convention révisée pour la navigation du Rhin (Convention de Mannheim) du 17 octobre 1868 dans sa teneur du 20 novembre 1963 (*RS 0.747.224.10*). La convention contient, comme principes fondamentaux les plus importants, la libre navigation (y compris l'interdiction de prélever des droits basés uniquement sur le fait de la navigation) et l'unité du régime du Rhin. La convention de Mannheim garantit ainsi aux bateaux des États membres le libre passage jusqu'à la mer.

Le champ d'application de la convention de Mannheim s'étend du pont „Mittlere Brücke“ à Bâle jusqu'à la pleine mer.

La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCR), une organisation internationale ayant son siège à Strasbourg, veille au respect des principes de la Convention de Mannheim et au développement du régime du Rhin. Elle édicte notamment des règles techniques et de police, qui servent au maintien de la sécurité de la navigation sur le Rhin. Depuis quelque temps, la CCR légifère aussi davantage dans le domaine de la protection de l'environnement.

Le régime rhénan prévoit lui-même, dans ses prescriptions de police, les infractions et sanctions indépendamment du droit national. Ainsi, un batelier suisse qui violerait certaines prescriptions de police à Cologne sera jugé par un tribunal de Cologne sur la base du régime rhénan exclusivement.

Les États membres de la CCR sont l'Allemagne, la Belgique, la France, les Pays-Bas et la Suisse. A l'exception de la Suisse, tous les membres de la CCR appartiennent également à l'UE. Grâce au principe de l'unanimité au sein de la CCR, la Suisse peut codécider sur un pied d'égalité dans cette organisation aujourd'hui la plus ancienne en activité d'Europe. L'intérêt de la Suisse à une CCR influente est évident.

Les intérêts de la Suisse dans la CCR sont représentés par le DFAE (Direction du droit international public) et le DETEC (Office fédéral des eaux et de la géologie).

## 2 **Partie spéciale**

### 2.1 **Le protocole additionnel n° 6 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin**

Le protocole additionnel n° 6 a été signé par les représentants des États membres à l'occasion de la session d'automne de la CCR, le 21 octobre 1999 à Strasbourg.

Le texte de l'actuel art. 32 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin, dans sa teneur du 17 octobre 1979, est modifié par le protocole additionnel.

Le *considérant* introductif prévoit clairement qu'avec le protocole additionnel, le développement du régime des sanctions dans chacun des États doit être pris en compte. Ainsi, les peines maximales applicables dans le régime rhénan, notamment

en cas de violation des prescriptions sur la protection de l'environnement, se rapprocheront de celles figurant dans les normes nationales correspondantes.

Les régimes nationaux sont justement devenus plus sévères ces dernières années dans le domaine de la protection de l'environnement. Comme seules les prescriptions CCR sont applicables sur le Rhin, cette évolution n'a eu aucun effet sur la navigation rhénane. Conformément aux vœux des États membres, le protocole additionnel n° 6 aggrave les sanctions en cas d'infraction aux prescriptions de police de la navigation. La notion d'infraction aux prescriptions de police doit être comprise ici largement, en ce qu'elle comprend les infractions à toutes les prescriptions de la CCR.

L'actuel art. 32 de la Convention de Mannheim est ainsi remplacé par la teneur de l'*art. 1* dudit protocole.

L'art. 32 fixe un régime de sanctions uniforme pour les infractions aux prescriptions communes en matière de police de la navigation. Dans la teneur en vigueur<sup>1</sup>, l'amende maximale est limitée à 2500 droits de tirage spéciaux (DTS) et correspond, à un cours moyen de 2 francs, à un montant maximum de 5000 francs.

Ce montant est aujourd'hui jugé trop bas. Les violations des prescriptions doivent être punies de manière adéquate. Cela vaut non seulement pour les violations des prescriptions de protection de l'environnement et de maintien de l'ordre et de la sécurité de la navigation du Rhin, mais aussi par exemple pour les infractions aux dispositions en matière d'équipage. Lorsqu'un propriétaire de bateau, en ne se conformant pas à ces prescriptions, peut réaliser une plus grande économie que ce que lui coûterait une amende possible, la sanction ne remplit plus sa fonction. Les États membres de la CCR ont décidé par conséquent d'augmenter substantiellement le plafond maximum de l'amende.

Ils se sont ainsi mis d'accord sur 25 000 Euro ou leur contre-valeur dans la monnaie nationale de l'État dont l'administration inflige la peine, ou dont les tribunaux seront saisis.

Le cours de l'euro est fixé quotidiennement, comme celui des devises, et subit certaines fluctuations. Actuellement, le cours moyen pour un Euro correspond à environ 1,60 francs: le nouveau plafond maximum de l'amende se situe donc aux alentours de 40 000 francs.

Le rapprochement visé entre le régime des sanctions rhénanes et celui des sanctions nationales est atteint par le protocole additionnel. De plus, l'augmentation du plafond des sanctions devrait limiter le nombre des violations graves des règles de la navigation du Rhin.

Finalement, on a renoncé dans le nouvel art. 32 à prévoir une amende minimale et un système de conversion dans la monnaie nationale. Les indications sur la conversion de la monnaie nationale sont superflues, le cours de l'Euro étant fixé et publié chaque jour comme celui des autres devises.

L'*art. 2* prévoit que le protocole additionnel est soumis à ratification. Les modalités y relatives sont précisées et le secrétaire général de la CCR est désigné dépositaire.

<sup>1</sup> L'art. 32 de la Convention de Mannheim a déjà été modifié par le protocole additionnel n° 3 du 17 octobre 1979 (RO 1982 1811). Le franc-or a été alors remplacé comme unité de compte par des droits de tirage spéciaux, et simultanément, le plafond équivalent, de l'ordre de 800 francs, augmenté à environ 5300 francs.

L'art. 3 dispose que le protocole additionnel entre en force le premier jour du mois suivant le dépôt du cinquième acte de ratification.

Enfin, l'art. 4 prévoit que le protocole additionnel est rédigé en allemand, en français et en néerlandais, chaque texte faisant foi.

## **2.2 Appréciation de la modification**

La modification introduite par le protocole additionnel n° 6 ne porte pas atteinte aux principes fondamentaux de la convention de Mannheim. La convention de Mannheim est adaptée à l'évolution des régimes nationaux de sanctions intervenue depuis la dernière modification.

Les violations de prescriptions sur la protection de l'environnement pourront ainsi être sévèrement sanctionnées, sur le Rhin comme dans les États membres. Ainsi, le but spécifique du protocole additionnel n° 6 devrait pouvoir être atteint.

## **2.3 Résultat de la procédure préalable**

Les cantons riverains concernés de Bâle-Ville, Bâle-Campagne et Argovie, de même que l'Association suisse de navigation et d'économie portuaire (Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenvirtschaft, SVS), en tant que groupement interprofessionnel des armateurs et des exploitants d'installations de manutention, approuvent le protocole additionnel n° 6.

## **3 Effets**

L'adoption du protocole additionnel n° 6 n'entraîne pas de charges financières ou en matière de personnel pour la Confédération. Elle n'a pas non plus de conséquences économiques ou autres pour la Confédération et les cantons.

Les amendes seront, comme auparavant, prononcées et encaissées par les tribunaux des cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne et Argovie, sur la base d'une dénonciation de la Direction de la navigation rhénane de Bâle (Rheinschiffahrtsdirektion Basel).

## **4 Programme de la législation**

Le message concernant le présent protocole n'est pas prévu dans le rapport sur le programme de la législation. Le projet n'a pas été pris en compte dans ce programme, car il n'était pas encore clairement établi s'il pouvait être traité en procédure simplifiée par le Conseil fédéral.

## **5**

### **Relation avec le droit européen**

La convention de Mannheim est la base du régime international du Rhin. Le protocole additionnel n° 6 contient une modification nécessaire de ce régime.

## **6**

### **Bases juridiques**

En vertu de l'art. 54, al. 1, de la Constitution fédérale, il appartient à la Confédération de conclure des traités internationaux avec l'étranger. L'approbation relève, selon l'art. 166, al. 2, de la Constitution fédérale, de l'Assemblée fédérale.

Comme le protocole additionnel n° 6 n'est pas limité dans le temps ni dénonçable unilatéralement, il remplit les conditions de l'art. 141, al. 1, let. d, ch. 1, de la Constitution fédérale et est donc sujet au référendum facultatif prévu pour les traités internationaux.