

N° 175

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1989-1990

---

Rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 22 décembre 1989

Enregistré à la présidence du Sénat le 3 janvier 1990

PROJET DE LOI

*autorisant la ratification d'un protocole additionnel n° 4 à la convention révisée pour la navigation du Rhin (ensemble une déclaration)*

PRÉSENTÉ

au nom de M. MICHEL ROCARD,

Premier ministre,

par M. Roland DUMAS,

Ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères

(Renvoyé à la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

## EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Dans le cadre de la commission centrale pour la navigation du Rhin, un protocole additionnel n° 4 a été adopté le 25 avril 1989 et signé le même jour par la France.

1°) En raison de la crise économique qui frappe actuellement la navigation intérieure européenne, la commission des communautés européennes et la commission centrale pour la navigation du Rhin avaient envisagé, ces dernières années, l'introduction de mesures d'assainissement structurel dans la navigation intérieure ; un projet de règlement communautaire avait été élaboré à cet effet.

Compte tenu des articles premier et trois des actes du Rhin concernant la liberté de navigation et l'interdiction du prélèvement de droits basés sur le fait de la navigation, il a paru indispensable à la commission centrale pour la navigation du Rhin d'adapter la convention de Mannheim afin d'autoriser l'introduction sur le Rhin de telles mesures d'assainissement structurel du marché mettant en cause des principes généraux garantis par ladite convention.

C'est l'objet du protocole additionnel n° 4. Celui-ci s'avère également nécessaire pour assurer l'application à la Suisse, membre de la commission centrale, mais non membre des Communautés européennes, des mesures envisagées à Bruxelles.

La commission centrale pour la navigation du Rhin a ainsi adopté le protocole additionnel n° 4 qui permet l'application uniforme de la réglementation dans tous les Etats riverains du Rhin et la Belgique, en conformité avec les règles adoptées en la matière par la Communauté économique européenne.

Le protocole a été signé par l'ensemble des membres de la commission centrale (France, République fédérale d'Allemagne, Grande-Bretagne, Belgique, Suisse, Pays-Bas). Les différents signataires procèdent actuellement à la ratification de ce texte.

2°) La commission centrale considère que les mesures qui pourront être prises, en vertu du protocole additionnel n° 4, sont justifiées par l'urgence économique et les perturbations graves affectant le marché de la navigation intérieure, mais doivent conserver un caractère exceptionnel et temporaire. Aussi, le protocole additionnel voit sa durée limitée dans le temps, en l'occurrence au 31 décembre 1999.

Les mesures prévues pourront comporter le financement d'actions de déchirage (expression utilisée par la batellerie pour désigner la destruction volontaire de bateaux) au moyen de fonds alimentés par des cotisations obligatoires de propriétaires de bateaux, avec en outre l'obligation d'un déchirage ou d'une contribution spéciale en cas de mise en service d'un nouveau bateau.

Une déclaration des Etats contractants, assortie au protocole, prévoit l'application provisoire de ce dernier à partir du 1<sup>er</sup> mai 1989.

C'est en vertu de cette déclaration qu'a pu être adoptée, le même jour, par la commission centrale, une résolution appliquant au Rhin une réglementation conforme aux dispositions du règlement communautaire relatif à l'assainissement structurel étant entendu que ce règlement, la résolution de la commission et le protocole additionnel n° 4 entreraient en vigueur à la même date : l'entrée en vigueur simultanée de ces trois textes a été agencée afin de ménager les susceptibilités, aucune de ces deux enceintes concernées (commission centrale pour la navigation du Rhin et Communauté économique européenne) ne souhaitant se sentir liée par une décision prise antérieurement à la sienne.

Le protocole additionnel n° 4 a donc permis la mise en œuvre de mesures d'assainissement tout en respectant les compétences respectives de la commission centrale pour la navigation du Rhin et de la Communauté économique européenne.

\* \* \*

Telles sont les principales observations qu'appellent le protocole additionnel n° 4 à la convention révisée pour la navigation du Rhin et la déclaration dont il est assorti, qui est soumis au Parlement en vertu de l'article 53 de la Constitution.

## PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi autorisant la ratification d'un protocole additionnel n° 4 à la convention révisée pour la navigation du Rhin (ensemble une déclaration), délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté au Sénat par le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

### *Article unique*

Est autorisée la ratification du protocole additionnel n° 4 à la convention révisée pour la navigation du Rhin (ensemble une déclaration), signé à Strasbourg le 25 avril 1989 et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 3 janvier 1990.

*Signé* : MICHEL ROCARD

Par le Premier ministre :

*Le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères,*

*Signé* : ROLAND DUMAS

# ANNEXE

## PROCOLE ADDITIONNEL N° 4

### à la Convention révisée pour la navigation du Rhin (ensemble une déclaration)

La République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, le Royaume des Pays-Bas, la Confédération suisse,

Considérant,

- que le marché de la navigation rhénane et de la navigation intérieure sur les voies navigables reliées au Rhin est frappé d'une grave crise économique à laquelle il ne peut être remédié sans des mesures obligatoires d'assainissement structurel,
- qu'à cet effet il importe d'entreprendre des actions de déchargement coordonnées sur le plan international et financées par des fonds alimentés par la profession de la navigation intérieure, assorties de conditions relatives à la mise en service de cale supplémentaire,
- que ces mesures d'assainissement structurel, qui sont justifiées par l'urgence économique et les perturbations graves affectant le marché de la navigation intérieure, doivent revêtir un caractère exceptionnel et temporaire,
- que pour être efficaces ainsi que pour éviter des disparités de régime et des distorsions de concurrence, celles-ci doivent être introduites d'une manière uniforme dans tous les Etats riverains du Rhin et la Belgique,

sont convenus de ce qui suit :

#### Article 1<sup>er</sup>

1. La navigation rhénane peut être soumise à des mesures temporaires d'assainissement structurel, nonobstant les principes généraux contenus dans la Convention révisée pour la navigation du Rhin.

2. Ces mesures pourront comporter :

a) Une action de déchargement au moyen de fonds de déchargement alimentés par des cotisations obligatoires des propriétaires de bateaux ;

b) L'établissement de conditions relatives à la mise en service de cale supplémentaire, telles que l'obligation pour les propriétaires mettant en service de la cale supplémentaire de décharger simultanément un volume équivalent de cale ou de verser une contribution spéciale au fonds de déchargement.

3. Pour que les mesures visées aux alinéas précédents ainsi que leurs modifications ultérieures soient applicables d'une façon uniforme dans tous les Etats riverains du Rhin et la Belgique, la Commission centrale pour la navigation du Rhin est habilitée à prendre une résolution en conformité avec les règles adoptées en la matière par la Communauté économique européenne.

Les Etats riverains du Rhin et la Belgique auront, en ce qui concerne l'application de ces mesures, des droits et obligations égaux.

#### Article 2

Le présent Protocole additionnel restera en vigueur jusqu'au 31 décembre 1999.

#### Article 3

Le présent Protocole additionnel est soumis à ratification.

Les instruments de ratification seront déposés au secrétariat de la Commission centrale pour être conservés dans ses archives.

Un procès-verbal du dépôt des instruments de ratification sera dressé par les soins du secrétaire général qui remettra à chacun des Etats signataires une copie certifiée conforme des instruments de ratification ainsi que du procès-verbal de dépôt.

#### Article 4

Le présent Protocole additionnel entrera en vigueur le premier jour du mois suivant le dépôt du sixième instrument de ratification au secrétariat de la Commission centrale. Le secrétaire général en informera les autres Etats signataires.

#### Article 5

Le présent Protocole additionnel est rédigé en un seul exemplaire en allemand, en français et en néerlandais ; en cas de divergences, le texte français fait foi ; il sera déposé dans les archives de la Commission centrale.

Une copie certifiée conforme par le secrétaire général en sera remise à chacun des Etats contractants.

En foi de quoi, les soussignés, ayant déposé leurs pleins pouvoirs, ont signé le présent Protocole additionnel.

Fait à Strasbourg, le 25 avril 1989.

#### Déclaration des Etats contractants à l'occasion de la signature du Protocole additionnel n° 4

Compte tenu de l'urgence de l'assainissement structurel du marché de la navigation intérieure, les Etats contractants consentent à ce que le Protocole additionnel n° 4 soit appliqué provisoirement à partir du 1<sup>er</sup> mai 1989, avant que tous les instruments de ratification aient été déposés, étant entendu que l'entrée en vigueur définitive sera subordonnée à l'accomplissement des procédures constitutionnelles propres à chacun des Etats contractants.

Les mesures prises en application de ce Protocole ne pourront produire effet avant l'entrée en vigueur des règles de la Communauté économique européenne visées à l'article 1<sup>er</sup>.

Fait à Strasbourg, le 25 avril 1989.