

Distr.
RESTREINT

TRANS/SC.3/R.158/Add.1
9 juillet 1993

Original : FRANCAIS

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail principal des transports
par voie navigable
(Trente-septième session, 17-19 novembre 1993)

DIFFUSION DE RENSEIGNEMENTS SUR LES ACCORDS BILATERAUX ET
MULTILATERAUX EN VIGUEUR DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS
INTERNATIONAUX PAR VOIE NAVIGABLE INTERIEUR

Soumis par le Gouvernement suisse

Additif 1

Note : Le secrétariat reproduit ci-joint les textes des trois accords internationaux en vigueur, reçus du Gouvernement suisse, c'est-à-dire
i) la Convention du 10 mai 1879 entre la Suisse et le Grand-Duché de Bade au sujet de la navigation sur le Rhin, de Neuhausen jusqu'en aval de Bâle;
ii) la Convention du 1er juin 1973 relative à la navigation sur le lac de Constance; et iii) l'accord du 7 décembre 1976 entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement français concernant la navigation sur le Léman.

Les documents du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires font l'objet d'une distribution limitée. Ils ne sont communiqués qu'aux gouvernements, aux institutions spécialisées et aux organisations gouvernementales et non gouvernementales qui participent aux travaux du Comité et de ses organes subsidiaires; ils ne doivent être communiqués ni à des journaux ni à des périodiques.

GE.93-22340 (F)

CONVENTION

entre

la Suisse et le Grand-Duché de Bade au sujet de la navigation
sur le Rhin, de Neuhausen jusqu'en aval de Bâle
(du 10 mai 1879)

Dans le but de régler convenablement et d'une manière qui réponde à la législation actuelle, surtout en matière d'industrie, ainsi qu'aux besoins des communications, l'usage des eaux du Rhin, de Neuhausen jusqu'en aval de Bâle, le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement du Grand-Duché de Bade ont nommé des plénipotentiaires, qui sont convenus des dispositions suivantes, sous réserve de ratification.

Article premier

La navigation et le flottage sur le Rhin, de Neuhausen jusqu'en aval de Bâle, sont permis à tout le monde; ils ne sont soumis qu'aux restrictions exigées par les prescriptions relatives aux impôts et aux douanes, ou par les nécessités de police pour la sûreté et la régularité des communications.

Tous les droits privés pour l'exercice de la navigation ou du flottage sur la partie du cours du Rhin susnommée, et notamment les droits exclusifs de la maîtrise réunie de navigation du Grand et du Petit-Laufenbourg et des compagnons du Rhin entre Säckingen et Grenzach, confirmés par le chiffre 4 du traité conclu le 2/17 septembre 1808 entre le Grand-Duché de Bade et le Canton d'Argovie, sont abolis.

Article 2

Les deux gouvernements édicteront, chacun pour son territoire, les ordonnances de police nécessaires pour la sûreté et la régularité de la navigation et du flottage.

Pour autant qu'il paraîtra nécessaire ou utile de régler d'une manière uniforme ces dispositions pour la partie du cours du fleuve située entre Neuhausen et la frontière entre l'Alsace et la Suisse, les prescriptions de police seront rédigées d'une manière identique sur tous les points essentiels, sur la base d'une entente préalable entre les deux gouvernements.

Article 3

Les personnes qui s'occupent de navigation et de flottage ne seront soumises au paiement d'aucun droit reposant uniquement sur le fait de l'usage des eaux du fleuve ou sur le passage sous des ponts, pas même dans le cas où l'on construirait des ponts de bateaux sur cette partie du Rhin, ou dans celui où l'on prescrirait, pour la sécurité d'un pont permanent, que le passage ne peut avoir lieu qu'avec l'aide d'un pilote désigné dans ce but.

On pourra percevoir des émoluments pour des constructions, arrangements ou services spéciaux, servant à la navigation ou au flottage, en particulier :

- a) pour l'usage des places de débarquement, d'amarrage, etc.;
- b) pour la surveillance spéciale de police organisée en certains endroits dans l'intérêt du flottage;
- c) pour le dégagement, la pêche et la garde des bois flottés qui sont restés aux piles des ponts ou ailleurs, sous réserve du recours pour les dommages qui auraient pu en résulter.

Les émoluments seront fixés par un tarif du gouvernement respectif; ils ne pourront dépasser le chiffre nécessaire pour couvrir les frais résultant des constructions, arrangements ou services qui s'y rapportent.

Article 4

Quant à l'établissement de passages de la rive d'un Etat à celle de l'autre, ainsi que pour la réglementation de l'exploitation - c'est-à-dire aussi bien pour la commission et pour le droit de passage que pour ce qui concerne les prescriptions de police et de douane - les autorités compétentes des deux pays s'entendront dans chaque cas particulier.

Article 5

Dans les limites de son territoire, chacun des gouvernements pourvoira à ce que, dans le cas d'ouvrages artificiels (tels que chaussées de route ou autres, installations permanentes d'appareils de pêche, roues hydrauliques, ponts, etc.), ou de travaux hydrauliques et de travaux d'endiguement, qui seraient établis sur la partie du fleuve située de Neuhausen jusqu'en aval de Bâle, ou qui seraient notablement modifiés, il soit pris les mesures nécessaires pour empêcher que les communications par eau ne soient sensiblement entravées ou compromises et que la rive appartenant à l'autre Etat ne soit endommagée.

Dans ce but, les deux gouvernements s'engagent à pourvoir à ce qu'on n'établisse ni ne modifie notablement des ouvrages de cette nature, ni, en général, des travaux qui pourraient exercer une influence sensible sur l'écoulement des eaux, dans le fleuve même ou sur ses rives, pour autant que celles-ci se trouveraient en dessous du plus haut niveau connu des eaux (zone d'inondation), avant que l'on ait communiqué à l'autorité compétente de l'autre Etat, pour sauvegarder les intérêts en jeu, les plans de l'ouvrage projeté, afin d'amener, si possible, une entente.

Article 6

Les deux gouvernements veilleront à ce que toutes les prescriptions actuellement existantes, qui seraient en contradiction avec la présente convention et avec les mesures de police qui seront édictées en exécution de celle-ci, soient abrogées.

De ce nombre sont, entre autres, les anciennes ordonnances, telles que les dispositions de la "lettre de mai" (nouvelle ordonnance) de 1808 relatives à la navigation et au flottage, l'ordonnance sur le flottage (Flosskehrordnung) de 1808, les ordonnances de 1808 dites "Wochengefährtordnung", "Steinfuhrkehrordnung" et "Büchsegeldordnung", l'ordonnance de 1812 sur la navigation des bateliers de Laufenbourg, et les compléments qui y ont été introduits.

Article 7

Les deux gouvernements organiseront, chacun sur son territoire, la surveillance nécessaire, au point de vue technique et de police, sur la partie du fleuve dont il est question. Les contraventions aux prescriptions relatives à la police du fleuve seront punies par les autorités compétentes d'après les lois respectives. Si un contrevenant se dérobe à la peine en se réfugiant dans l'un des Etats, la contravention sera poursuivie dans l'autre Etat, à la juridiction pénale duquel il est soumis.

Les gouvernements se communiqueront réciproquement les noms des autorités qui sont compétentes pour la surveillance technique et de police, ainsi que pour la répression des contraventions.

Article 8

La présente convention entrera en vigueur le 1er janvier 1880.

En foi de quoi, la présente convention a été signée par les plénipotentiaires des deux Etats, qui y ont apposé leur cachet.

Fait à Bâle, le 10 mai 1879.

(L.S.) (Signé) A.v. Salis
(L.S.) (Signé) R. Falkner
(Signé) E. Imhof

(L.S.) (Signé) Hardock
(Signé) Schenkel
(L.S.) (Signé) Honsell

CONVENTION RELATIVE A LA NAVIGATION SUR LE LAC DE CONSTANCE

Conclue le 1er juin 1973
Approuvée par l'Assemblée fédérale le 26 juin 1974
Instrument de ratification déposé par la Suisse le 28 novembre 1975
Entrée en vigueur pour la Suisse le 1er janvier 1976

La République fédérale d'Allemagne,
La République d'Autriche,
La Confédération suisse,

animées du désir d'adapter la réglementation de la navigation sur le lac de Constance aux conditions nouvelles et à l'état de la technique, et à cet effet

de remplacer la Convention du 22 septembre 1867 instituant un règlement international pour la navigation et le service des ports sur le lac de Constance par une nouvelle Convention et des prescriptions uniformes pour la navigation

sont convenues de ce qui suit :

CHAPITRE PREMIER

DISPOSITIONS GENERALES

Article premier

1. La présente Convention règle la navigation sur le lac de Constance dans le secteur du lac Supérieur, y compris le lac d'Ueberlingen.
2. Aucun des autres droits de souveraineté étatique sur le lac de Constance, notamment le tracé des frontières, n'est touché par la présente Convention.
3. La navigation sur le lac Inférieur et sur les deux cours du Rhin entre Constance et Schaffhouse sera réglée dans un traité particulier entre la République fédérale d'Allemagne et la Confédération suisse, la navigation sur le cours du Vieux Rhin de l'embouchure jusqu'à Rheineck-Gaissau sera réglée dans un traité particulier entre la République d'Autriche et la Confédération suisse, d'après les principes de la présente Convention et dans la mesure où les conditions locales spéciales ne requièrent pas de dérogations; ainsi les bateaux des trois Etats contractants seront traités réciproquement de la même façon. Ceci vaut également en ce qui concerne les prescriptions à édicter sur la base de l'article 5 (appelées ci-après "prescriptions de navigation"). En particulier, les permis pour les bateaux, les autorisations ou les permis de conduire ainsi que toute autre autorisation, accordés conformément à la présente Convention et aux traités particuliers mentionnés ci-dessus dans la première phrase, sont réciproquement reconnus.

Article 2

1. La navigation est libre pour chacun, moyennant l'observation des dispositions contenues dans la présente Convention et les prescriptions de navigation.

2. Les Etats contractants traitent d'une manière égale tous les bateaux qui ont le droit de naviguer selon la présente Convention et les prescriptions de navigation.

Article 3

Le simple accostage d'un bateau dans les ports et dans les lieux d'abordage accessibles au public est gratuit. Néanmoins, des taxes peuvent être prévues pour des prestations particulières fournies dans ces ports ou ces lieux d'abordage, moyennant l'observation de l'article 2, deuxième alinéa.

Article 4

Les Etats contractants veillent à ce que la navigation ne soit entravée par des constructions et installations quelconques ou de toute autre manière que dans la mesure où cela apparaît inévitable pour la sauvegarde d'autres intérêts publics.

CHAPITRE II

PRESCRIPTIONS UNIFORMES DE NAVIGATION

Article 5

1. Les Etats contractants édictent pour la navigation des prescriptions uniformes (prescriptions de navigation) sur la sécurité et la fluidité du trafic ainsi que pour prévenir les dangers et inconvénients pouvant résulter de la navigation.

2. Les prescriptions de navigation règlent notamment :

- a) les exigences de construction, l'équipement, l'identification et l'admission des bateaux,
- b) les exigences quant à l'effectif, aux capacités et aux aptitudes du personnel nécessaire à la conduite et à l'exploitation de bateaux,
- c) la circulation et l'exploitation des bateaux,
- d) les signes et les signaux pour la navigation,
- c) la protection de l'environnement contre les atteintes portées par la navigation.

3. Des dispositions pour les installations flottantes sont également édictées dans les prescriptions de navigation, si cela apparaît nécessaire pour la sécurité et la fluidité du trafic ou pour la protection de l'environnement.

4. La réglementation du deuxième alinéa, lettre e), peut aussi prévoir des dispositions en vue de restreindre la navigation; elle peut notamment interdire la navigation sur le lac de certains genres de bateaux, et la navigation sur certaines parties du lac ou durant des périodes déterminées.

5. Chaque Etat contractant peut édicter des dispositions, dérogeant aux prescriptions uniformes de navigation, dans la mesure où cela apparaît nécessaire pour la réglementation de situations locales particulières ainsi que du trafic et de l'exploitation dans les ports. Les principes de la présente Convention et des prescriptions de navigation doivent alors être observés.

Article 6

1. Les bateaux ont besoin, en tant que cela est prévu dans les prescriptions de navigation, d'un permis de circulation délivré par l'Etat compétent selon le deuxième alinéa.

2. L'Etat dans lequel le bateau a son lieu habituel de stationnement est compétent pour délivrer le permis de circulation. Si le bateau n'a pas de lieu habituel de stationnement dans un des Etats contractants, l'Etat compétent est celui dans lequel le propriétaire réside habituellement. Si aucune de ces conditions n'est remplie, chaque Etat contractant est compétent. L'Etat qui a délivré l'autorisation est également compétent pour tout changement et retrait.

3. Chaque Etat peut faire dépendre l'octroi d'un permis de circulation de l'existence d'une assurance en responsabilité civile.

Article 7

1. Pour conduire un bateau une autorisation ou un permis de conduire délivré par l'Etat compétent en vertu du deuxième alinéa est nécessaire, dans la mesure où cela est prévu dans les prescriptions de navigation.

2. L'Etat dans lequel le requérant a sa résidence habituelle est compétent pour délivrer l'autorisation ou le permis de conduire. Si le requérant n'a pas de résidence habituelle dans un des Etats contractants, chaque Etat contractant est compétent pour délivrer l'autorisation ou le permis. L'Etat qui a délivré l'autorisation ou le permis est également compétent pour tout changement et retrait.

Article 8

Chaque Etat contractant peut, outre les dispositions de ce chapitre, édicter des prescriptions pour l'exercice de la navigation à titre professionnel.

CHAPITRE III

APPLICATION DE LA CONVENTION

Article 9

1. Pour l'application de la présente Convention et des prescriptions de navigation, le lac Supérieur est divisé en trois secteurs, qui sont délimités dans l'annexe.

2. A moins que la présente Convention n'en dispose autrement, chaque Etat contractant est compétent pour l'application de la Convention et des prescriptions de navigation dans le secteur situé au large de sa rive.

Article 10

1. Les organes compétents d'un Etat contractant sont habilités à prendre des mesures sur la base de la présente Convention et des prescriptions de navigation également dans les secteurs dépendant des autres Etats contractants,

- a) lorsqu'ils constatent, notamment en rapport avec un accident, des faits qui laissent fortement présumer qu'une infraction aux prescriptions de navigation a été commise,
- b) afin de poursuivre un bateau, si les conditions de la lettre a) sont remplies,
- c) pour régler le trafic et à l'occasion de manifestations particulières dans le cadre d'une demande de l'Etat compétent selon l'article 9, deuxième alinéa.

2. Les organes agissant dans le cas du premier alinéa sont habilités à constater les faits et à prendre d'autres mesures qui ne peuvent être différées. En particulier, il peuvent

- a) arrêter un bateau et monter à bord,
- b) contrôler les documents personnels et autres papiers officiels qui doivent être sur le bateau en vertu des prescriptions de navigation,
- c) interroger les personnes se trouvant à bord,
- d) rédiger des procès-verbaux,
- e) encaisser des sommes d'argent, à condition que les personnes concernées soient d'accord,
- f) mettre en sûreté les bateaux en cause et les objets servant de preuve,

- g) retenir des personnes fortement soupçonnées d'avoir commis une infraction aux prescriptions de navigation.

3. Les mesures mentionnées au deuxième alinéa, lettres e), f) et g), ne sont admises que si elles sont conformes à l'ordre juridique de l'Etat auquel les organes appartiennent et si elles ne sont pas fondamentalement incompatibles avec l'ordre juridique de l'Etat compétent pour le secteur concerné.

Article 11

1. L'article 10 n'est pas applicable

- a) au lac d'Ueberlingen et à une bande située devant la rive de chaque secteur, délimitée dans l'annexe à la présente Convention, et dans laquelle les organes de l'Etat auquel le secteur est attribué sont exclusivement compétents (zone exclusive),
- b) aux contrôles de routine de tous genres,
- c) à l'encontre de bateaux de service d'un autre Etat contractant.

2. Les mesures prévues à l'article 10, deuxième alinéa, lettres a) à d), sont permises, dans le cadre d'une requête aux termes de l'article 10, premier alinéa, lettre c), également dans les zones exclusives.

Article 12

1. Dans les cas de l'article 10, premier alinéa, l'Etat compétent pour le secteur concerné doit être informé immédiatement des mesures prises en vertu de l'article 10, deuxième alinéa, lettres f) et g).

2. Les ressortissants de l'Etat compétent pour le secteur concerné, qui ont été retenus conformément à l'article 10, deuxième et troisième alinéas, doivent être remis immédiatement à cet Etat. Ceci vaut également pour les personnes qui ont leur résidence habituelle dans ledit Etat, si elles ne sont pas ressortissantes de l'Etat dont les organes ont procédé à leur arrestation. Les personnes qui, d'après cette disposition, ne doivent pas être remises à l'Etat compétent pour le secteur peuvent être emmenées dans l'Etat dont les organes ont procédé à leur arrestation.

3. Les bateaux et les objets servant de preuve, mis en sûreté conformément à l'article 10, deuxième et troisième alinéas, peuvent être emmenés provisoirement dans l'Etat dont les organes ont procédé à leur mise en sûreté. Si un autre Etat contractant est compétent pour la poursuite de la contravention qui a donné lieu à la mise en sûreté, ces bateaux et ces objets servant de preuve doivent lui être remis immédiatement.

Article 13

1. Chaque Etat contractant est compétent pour poursuivre toute infraction aux prescriptions de navigation, sans égard au secteur où elle a été commise.
2. Est compétent selon le premier alinéa l'Etat contractant dans lequel la personne soupçonnée d'avoir commis une infraction aux prescriptions de navigation a sa résidence habituelle. Si cette personne n'a de résidence habituelle dans aucun des Etats contractants, l'Etat dont les organes sont intervenus en premier est compétent.
3. Est applicable à la poursuite des infractions aux prescriptions de navigation le droit de l'Etat contractant dans lequel l'infraction est poursuivie conformément aux premier et deuxième alinéas. Ceci vaut également pour la procédure et la prescription. L'interruption de la prescription dans un Etat contractant vaut cependant aussi pour les autres Etats contractants.

Article 14

Dans la mesure où le droit interne le permet, les jugements et décisions rendus en matière d'infractions aux prescriptions de navigation pris dans un Etat contractant, entrés en force et exécutoires d'après le droit de cet Etat, sont, à la demande de celui-ci, exécutés dans un autre Etat contractant.

Article 15

1. Les autorités judiciaires et administratives compétentes des Etats contractants s'accordent réciproquement, dans l'application de la présente Convention et des prescriptions de navigation, toute aide judiciaire et administrative, et elles entreprennent, à la demande d'un Etat contractant, la poursuite d'infractions aux prescriptions de navigation, dans la mesure où cela n'est pas impossible d'après le droit interne. Elles appliquent alors leur propre droit, à moins que la présente Convention n'en dispose autrement.
2. Tous les documents et autres objets en relation avec une procédure entamée pour infraction aux prescriptions de navigation doivent être remis à l'Etat contractant compétent pour poursuivre au sens de l'article 13, deuxième alinéa.
3. Les Etats contractants s'informent mutuellement du retrait d'une autorisation de naviguer et du retrait d'un permis de conduire un bateau, de la menace d'un retrait ainsi que de tous les faits qui peuvent être déterminants à ce sujet.

Article 16

Les sommes d'argent encaissées en application de la présente Convention ne sont pas réparties entre les Etats contractants. Il en va de même pour les frais occasionnés aux Etats contractants.

Article 17

Les autorités des Etats contractants compétentes pour appliquer la présente Convention et les prescriptions de navigation peuvent communiquer directement entre elles, à moins que la présente Convention n'en dispose autrement. Les requêtes ou les communications adressées à une autorité incompétente doivent être transmises à l'autorité compétente.

Article 18

Les Etats contractants se communiquent par la voie diplomatique la liste des autorités compétentes pour appliquer la présente Convention et les prescriptions de navigation.

CHAPITRE IV

COMMISSION INTERNATIONALE POUR LA NAVIGATION
SUR LE LAC DE CONSTANCE

Article 19

1. Une Commission internationale pour la navigation sur le lac de Constance (ci-après dénommée "la Commission") est instituée.
2. La Commission doit, en considération des besoins du trafic sur le lac, des nécessités de la protection de l'environnement ainsi que des connaissances scientifiques et techniques,
 - a) déterminer les questions qui doivent être réglées de façon uniforme dans les prescriptions de navigation et élaborer des propositions à ce sujet,
 - b) assurer l'application uniforme des prescriptions valables pour la navigation,
 - c) délibérer de tous les problèmes, notamment de nature technique et nautique, qui concernent la navigation sur le lac de Constance et échanger des informations à ce sujet,
 - d) adresser des recommandations aux Etats contractants relatives à la navigation sur le lac de Constance et proposer des modifications aux prescriptions en vigueur.
3. La Commission doit encore veiller à l'information réciproque quant aux prescriptions qui concernent directement la navigation sur le lac.
4. Chaque Etat contractant délègue trois membres dans la Commission et désigne un membre comme président de sa délégation. Il peut être fait appel à des experts. Les présidents de délégation communiquent directement entre eux.

5. La Commission prend ses décisions à l'unanimité, chaque délégation disposant d'une voix. A la demande d'un président de délégation, la Commission doit se réunir dans un délai de deux mois. La Commission adopte son propre règlement, dans lequel peut être prévue la formation de comités et de groupes d'experts.

CHAPITRE V

REGLEMENT DES DIFFERENDS

Article 20

1. Si un différend surgit entre les Etats contractants au sujet de l'interprétation ou de l'application de la présente Convention ou des prescriptions de navigation, son règlement doit être recherché, en premier lieu, au sein de la Commission prévue à l'article 19 et ensuite par la voie diplomatique.

2. Si aucune entente n'a pu être réalisée par la voie diplomatique, chaque Etat contractant intéressé peut demander que l'affaire soit soumise à une commission arbitrale.

Article 21

1. La Commission arbitrale se compose de trois membres, lesquels ne doivent pas être ressortissants d'un Etat contractant ni avoir déjà été saisis de l'affaire à une autre occasion.

2. Chaque partie intéressée à la procédure d'arbitrage désigne un membre dans la Commission arbitrale. Au cas où une partie est composée de deux Etats contractants, ceux-ci désignent un membre d'un commun accord. Les deux membres désignés par les parties choisissent un surarbitre.

3. Si une partie n'a pas désigné son membre dans les deux mois qui suivent la notification de l'invitation à entamer la procédure d'arbitrage, ce membre est désigné par le Président de la Cour européenne des droits de l'homme, sur proposition de la partie adverse.

4. Si les deux membres ne peuvent pas se mettre d'accord sur le choix du surarbitre dans les deux mois qui suivent leur nomination, celui-ci est désigné par le Président de la Cour européenne des droits de l'homme, sur proposition d'une des parties.

5. Si le Président de la Cour européenne des droits de l'homme, dans un des cas cités aux troisième et quatrième alinéas, est empêché ou est ressortissant d'un Etat contractant, la désignation incombe au Vice-Président. Si celui-ci est également empêché ou est ressortissant d'un Etat contractant, le membre le plus ancien de la Cour qui n'est pas ressortissant d'un Etat contractant procède à la désignation.

Article 22

1. La Commission arbitrale recherche à tous les stades de la procédure un règlement amiable de l'affaire. Au cas où un tel règlement n'apparaît pas possible, la Commission prend une décision à la majorité des voix. Cette décision est définitive et obligatoire pour tous les Etats contractants.

2. La Commission arbitrale prend en considération pour ses propositions de transaction et ses décisions

- a) les dispositions de la présente Convention, et tout spécialement l'article premier, deuxième alinéa,
- b) les accords généraux et particuliers en vigueur entre les Etats contractants,
- c) le droit des gens coutumier,
- d) les principes généraux du droit.

Article 23

1. Au cas où les parties n'en sont pas convenues autrement, la Commission arbitrale fixe ses propres règles de procédure.

2. L'Etat contractant ne participant pas comme partie à la procédure d'arbitrage peut à tout moment accéder à la procédure comme intervenant.

3. Chaque partie supporte les frais du membre de la Commission arbitrale qu'elle a désigné; les frais du surarbitre ainsi que tous les autres frais sont supportés par les parties par parts égales.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 24

La présente Convention est également valable pour le Land de Berlin, à moins que le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne ne fasse une déclaration contraire aux Gouvernements de la République d'Autriche et de la Confédération suisse dans les trois mois à partir de l'entrée en vigueur de la Convention.

Article 25

La présente Convention est soumise à ratification. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement fédéral autrichien.

Article 26

1. La présente Convention est conclue pour un temps indéterminé. Elle entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la fin du mois au cours duquel le dernier instrument de ratification a été déposé.

2. Chaque Etat contractant peut dénoncer la présente Convention par écrit et par la voie diplomatique. La dénonciation est effective en même temps pour tous les Etats contractants à la fin de l'année civile suivante.

3. En cas de dénonciation de la présente Convention, les Etats contractants entament immédiatement des négociations en vue d'une nouvelle réglementation commune de la navigation sur le lac de Constance. La présente Convention continuera à être appliquée jusqu'à l'entrée en vigueur d'une nouvelle réglementation.

Article 27

1. Sont abrogés, dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, tous les conventions, protocoles et autres accords concernant la réglementation de la navigation sur le lac de Constance, notamment la Convention du 22 septembre 1867 instituant un règlement international pour la navigation et le service des ports sur le lac de Constance, le protocole de Bregenz du 6 mai 1892, le protocole de révision de Bregenz du 30 juin 1894, le protocole de Constance du 8 avril 1899 ainsi que les accords de 1909, 1915, 1927 et 1933.

2. Les Etats contractants continuent à appliquer les prescriptions actuelles édictées pour la navigation sur le lac en vertu des conventions, protocoles et accords mentionnés au premier alinéa, ainsi que les conventions, protocoles et accords eux-mêmes dans la mesure où ils renferment des prescriptions relatives à la navigation, mais au plus trois ans après l'entrée en vigueur de la présente Convention.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Fait sur le lac de Constance le 1er juin 1973, en trois originaux en langue allemande.

Pour la République
fédérale d'Allemagne :

Frank

Pour la République
d'Autriche :

Karl Fischer
Elmar Grabherr

Pour la Confédération
suisse :

Diez

ANNEXE AUX ARTICLES 9 ET 11

DELIMITATION DES SECTEURS ET DES ZONES EXCLUSIVES

I. Secteurs

1. La limite entre les secteurs de la République fédérale d'Allemagne et de la République d'Autriche va du milieu de l'embouchure du Leiblach en ligne droite vers le promontoire, à la hauteur de la Maison blanche, à l'embouchure du Rhin, jusqu'au point d'intersection d'une ligne droite reliant la tour de télévision sur le Pfänder et la nouvelle église catholique à Romanshorn (point 1). Du point 1 elle va en direction de la nouvelle église catholique à Romanshorn jusqu'au point d'intersection avec une ligne droite reliant le dernier point-frontière sur le Vieux Rhin et le milieu de l'embouchure de l'Argen (point 2).

2. La limite entre les secteurs de la République d'Autriche et de la Confédération suisse va du point 2 en ligne droite jusqu'au dernier point-frontière sur le Vieux Rhin.

3. La limite entre les secteurs de la République fédérale d'Allemagne et de la Confédération suisse commence au point 2 et suit une ligne droite en direction de la nouvelle église catholique à Romanshorn jusqu'au point d'intersection avec une ligne droite reliant le dernier point-frontière sur le Vieux Rhin à l'église de Haltnau (point 3). Du point 3 elle va en ligne droite jusqu'au point d'intersection de la ligne droite reliant la nouvelle église catholique à Romanshorn à l'église Saint-Maltnus à Fischbach, et celle reliant la Maison blanche à l'embouchure du Rhin à l'église de Hagnau (point 4). Du point 4 elle suit une ligne droite en direction de la tour Bismarck à Constance jusqu'au point d'intersection avec la ligne droite reliant l'église de Scherzingen à la maison d'habitation à Haltnau (point 5). Du point 5 elle continue en ligne droite jusqu'au milieu d'une ligne droite entre le châtelet de Bottighofen et Constance, Hinteres Eichhorn (point 6). Du point 6 elle suit une ligne droite jusqu'au dernier point-frontière dans le golfe de Constance, puis la frontière territoriale fixée par traité.

II. Zones exclusives

1. A l'ouest d'une ligne droite reliant le dernier point-frontière sur le Vieux Rhin au milieu de l'embouchure de l'Argen, la zone exclusive a une largeur de 3 km, mesurée à partir de la rive sur un plan d'eau de hauteur moyenne. A l'est de cette ligne, la largeur de la zone exclusive est de 2 km, mesurée à partir de la rive sur un plan d'eau de hauteur moyenne.

2. La limite entre la zone exclusive de la République fédérale d'Allemagne et celle de la République d'Autriche est déterminée par une ligne droite qui va du milieu de l'embouchure du Leiblach jusqu'au point 1.

3. La limite entre la zone exclusive de la République d'Autriche et celle de la Confédération suisse est déterminée par une ligne droite reliant le dernier point-frontière sur le Vieux Rhin et le point 2.

4. La limite entre la zone exclusive de la République fédérale d'Allemagne et celle de la Confédération suisse est déterminée par une ligne allant du point 5 au point 6 et de là au dernier point-frontière dans le golfe de Constance et par la frontière territoriale fixée par traité.

5. Dès qu'une nouvelle délimitation de la frontière aura été convenue entre la République fédérale d'Allemagne et la République d'Autriche, le milieu de l'embouchure du Leiblach mentionné sous points I et II sera remplacé par le dernier point-frontière fixé à cette hauteur en direction du lac.

PROTOCOLE ADDITIONNEL A LA CONVENTION RELATIVE A LA
NAVIGATION SUR LE LAC DE CONSTANCE DU 1er JUIN 1973

I.

Aux fins de compléter les traités relatifs à la navigation sur le lac Inférieur sur les deux cours du Rhin entre Constance et Schaffhouse d'une part, et sur le cours du Vieux Rhin, de l'embouchure jusqu'à Reineck-Gaissau d'autre part, traités complémentaires prévus à l'article premier, chiffre 3, de la Convention relative à la navigation sur le lac de Constance (Convention), ainsi que d'appliquer les prescriptions édictées sur la base de ces accords, les Etats contractants sont convenus de ce qui suit :

1. Chaque Etat contractant est compétent pour poursuivre les infractions aux prescriptions de navigation commises sur les voies d'eau mentionnées à l'article premier, chiffre 3, de la Convention quel que soit l'Etat contractant dans lequel l'infraction a été commise. Cette compétence ne peut cependant être exercée pour les infractions commises dans un des autres Etats contractants que si cet Etat requiert la poursuite de ces contraventions.
2. L'article 13, chiffre 3, et les articles 14 à 18 de la Convention sont applicables à la navigation dans les eaux décrites à l'article premier, chiffre 3, de la Convention, étant entendu que
 - a) les traités complémentaires remplaceront la Convention,
 - b) les prescriptions édictées sur la base des traités complémentaires remplaceront les prescriptions de navigation,
 - c) l'Etat contractant compétent selon le présent protocole prendra la place de l'Etat contractant compétent d'après la Convention en ce qui concerne la poursuite d'infractions.
3. Les attributions de la Commission internationale pour la navigation sur le lac de Constance prévue à l'article 19 de la Convention s'étendront également aux questions qui entrent exclusivement ou partiellement dans le champ d'application d'un traité complémentaire, étant entendu que l'Etat contractant qui n'est pas partie à l'accord complémentaire ne participera pas au vote.
4. Pour le règlement des différends qui peuvent surgir au sujet de l'interprétation ou de l'application des traités complémentaires ou des prescriptions édictées sur la base de ces traités, les articles 20 à 23 de la Convention sont applicables, les Etats contractants parties au traité complémentaire se substituant aux Etats contractants parties à la Convention.

II.

Ce protocole constitue une partie intégrante de la Convention; il sera appliqué aussitôt et aussi longtemps que chacun des traités complémentaires sera lui-même applicable.

Fait sur le lac de Constance le 1er juin 1973 en trois originaux en langue allemande.

Pour la République
fédérale d'Allemagne :

Frank

Pour la République
d'Autriche :

Karl Fischer
Elmar Grabherr

Pour la Confédération
suisse :

Diez

ACCORD ENTRE LE CONSEIL FEDERAL SUISSE ET LE GOUVERNEMENT
DE LA REPUBLIQUE FRANCAISE CONCERNANT LA NAVIGATION SUR LE LEMAN

Conclu le 7 décembre 1976

Approuvé par l'Assemblée fédérale le 27 février 1978 1/

Entré en vigueur par échange de lettres le 1er janvier 1979

Le Conseil fédéral suisse
et
le Gouvernement de la République française,

désirant adapter la réglementation de la navigation sur le Léman à l'évolution de la technique et aux exigences nouvelles sont convenus de ce qui suit :

I. Dispositions générales

Article premier

1. Les règles régissant la navigation sur le Léman sont énoncées dans le présent accord et dans le Règlement de la navigation sur le Léman, dénommé ci-après le Règlement qui lui est annexé.

2. Les deux gouvernements peuvent, par un échange de notes, après avis de la Commission mixte prévue à l'article 12 du présent accord, apporter toutes les modifications qu'ils jugent utiles au Règlement.

Article 2

La police et la sécurité de la navigation sont assurées par les autorités compétentes des Parties contractantes conformément aux pouvoirs qui leur sont conférés par le présent accord, le Règlement, les législations et les réglementations nationales.

Article 3

La pollution de l'eau et de l'air ainsi que le bruit causé par la navigation sont prévenus et réprimés par les autorités compétentes des Parties contractantes conformément aux conventions conclues à cet effet, aux dispositions du Règlement, des législations et des réglementations nationales.

II. Dispositions relatives aux bateaux

Article 4

1. Au sens du présent accord, on entend par bateaux les véhicules de tous genres destinés au déplacement sur et dans l'eau.

1/ RO 1978 1986.

2. En ce qui concerne leur construction, leur équipement et leur équipage, les bateaux doivent satisfaire aux dispositions du Règlement et aux prescriptions de la réglementation nationale applicable au lieu de leur stationnement.
3. Le Règlement précise les documents et marques d'identification dont les bateaux d'une longueur hors tout supérieure à 2,50 m, à l'exception des canoës et des bateaux de compétition à l'aviron, doivent être munis pour naviguer sur le Léman.
4. Les documents et les marques d'identification délivrés par chacune des Parties contractantes sont valables sur tout le Léman.
5. Pour le bateau n'ayant pas de stationnement en Suisse ou en France, la Partie contractante compétente est celle du lieu où le bateau est mis à l'eau au Léman.
6. En cas de transfert du lieu de stationnement habituel du bateau du territoire de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre, de nouveaux documents et marques d'identification sont délivrés.

Article 5

Pour les bateaux enregistrés ou immatriculés sur son territoire, chaque Partie contractante peut, en application de sa propre législation, subordonner la délivrance des documents et marques d'identification à la conclusion d'une assurance responsabilité civile couvrant les dommages corporels et matériels pouvant résulter de l'emploi du bateau et du remorquage d'engins de sport.

III. Dispositions relatives aux conducteurs

Article 6

1. La conduite des bateaux est soumise à la réglementation nationale des Parties contractantes, un permis étant toutefois nécessaire pour conduire un bateau muni d'un moteur d'une puissance supérieure à 10 CV.
2. Ce permis est délivré par la Partie contractante sur le territoire de laquelle le conducteur a sa résidence habituelle. A défaut d'une telle résidence, le permis de conduire est délivré par la Partie contractante sur le territoire de laquelle le bateau stationne ou est mis à l'eau au Léman. La Partie contractante qui a délivré le permis de conduire est seule compétente pour le modifier ou le retirer.
3. Le permis de conduire est valable sur tout le lac.

IV. Dispositions relatives à la navigation

Article 7

1. La navigation est subordonnée à l'observation des dispositions du présent accord et du Règlement.

Les réglementations nationales peuvent énoncer des règles particulières pour la navigation des bateaux affectés à un service de l'Etat, pour la navigation à titre professionnel et pour le louage de bateaux.

2. Toute manifestation nautique utilisant à la fois les eaux suisses et les eaux françaises ne peut avoir lieu qu'après accord des autorités compétentes des Parties contractantes.

3. Le stationnement des bateaux le long des rives et dans les ports ainsi que l'utilisation des débarcadères et des terre-pleins relèvent de la législation nationale de chacune des Parties contractantes.

4. L'autorité compétente de chacune des Parties contractantes peut restreindre ou interdire momentanément la navigation pour des raisons de sécurité ou d'ordre public. De telles mesures sont rapportées aussitôt que possible.

Les interdictions et les restrictions sont portées à la connaissance des navigateurs par des avis ou des signalisations appropriées.

5. Des restrictions permanentes à la pratique de la navigation ou à l'admission de certains bateaux ou de certains moyens de propulsion, notamment celles nécessitées par la protection de l'environnement, sont décidées d'un commun accord par les Parties contractantes après avis de la Commission mixte prévue à l'article 12 du présent accord.

V. Dispositions particulières s'appliquant aux bateaux en service régulier

Article 8

1. Sont considérés comme étant en "service régulier", les bateaux des entreprises assurant un service public selon un horaire publié.

2. Les bateaux en service régulier suivent une route dont ils ne doivent pas s'écarter sans motif. Les autres bateaux ne doivent pas gêner leur passage.

3. Les bateaux en service régulier ne peuvent embarquer ou débarquer des voyageurs qu'à des débarcadères aménagés à cet effet.

Article 9

Toute entreprise dont les bateaux assurent un service régulier entre la Suisse et la France soumet à l'autorité compétente de chacune des Parties contractantes ses projets d'horaire au moins deux mois avant leur mise en vigueur. Les horaires approuvés par l'autorité nationale compétente,

ainsi que les modifications en cours de saison sont affichés à bord des bateaux en service régulier et dans tous les ports et débarcadères régulièrement desservis.

Article 10

Les entreprises assurant un service public de navigation sont tenues de transporter gratuitement les agents des autorités chargés de tâches de surveillance sur le lac lorsqu'ils se déplacent dans l'exercice de leurs fonctions.

VI. Dispositions relatives aux ports et débarcadères

Article 11

1. Les accès des ports et les abords des débarcadères sont maintenus libres.
2. Aucune entrave ne doit être mise à l'accostage des bateaux.
3. Aux débarcadères réservés aux bateaux en service régulier et signalés comme tels, l'accostage des autres bateaux est interdit.

VII. Commission mixte consultative

Article 12

1. Une commission mixte consultative est constituée dès l'entrée en vigueur du présent accord.
2. Chaque Partie contractante désigne les membres de sa délégation dont le nombre ne doit pas dépasser cinq. La commission établit son règlement intérieur.
3. Cette commission a notamment pour mission :
 - a) De veiller à l'application du présent accord;
 - b) De préparer à l'intention des Parties contractantes les propositions visant à modifier le Règlement conformément à l'article premier, deuxième alinéa, du présent accord;
 - c) De faciliter les rapports entre les autorités des Parties contractantes chargées de l'exécution des prescriptions prévues dans le présent accord et le Règlement;
 - d) De s'efforcer de résoudre les difficultés résultant de l'application du présent accord et du Règlement en formulant des propositions aux Parties contractantes.
4. La Commission se réunit après accord des deux chefs de délégation. La présidence est assurée alternativement par chaque chef de délégation.

VIII. Exécution de l'accord et du règlement

Article 13

1. Chacune des Parties contractantes prend les mesures nécessaires pour l'exécution sur son territoire des dispositions du présent accord et du Règlement.
2. Lorsqu'en application du présent accord et du Règlement l'une des Parties contractantes n'est pas compétente pour retirer un permis de conduire ou tout autre document de navigation, elle peut notifier à son titulaire l'interdiction de naviguer sur son territoire. Elle soumet le cas à l'autorité qui a établi le document.
3. En cas d'infractions aux dispositions du présent accord et du Règlement, chacune des Parties contractantes applique, sous réserve des dispositions énoncées au paragraphe précédent, les sanctions pénales et les mesures administratives prévues par sa législation et sa réglementation.
4. Les autorités compétentes des Parties contractantes peuvent correspondre directement pour l'application du présent accord et du Règlement.

IX. Clause d'arbitrage

Article 14

Tout différend entre les Parties contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent accord qui n'aura pu être réglé par voie de négociation est, sauf si les Parties en disposent autrement, soumis, à la requête de l'une d'entre elles, à l'arbitrage dans les conditions fixées à l'annexe du présent accord.

X. Dispositions finales

Article 15

1. Le présent accord et le Règlement entrent en vigueur le premier jour du troisième mois suivant l'échange des instruments constatant l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises dans chacun des deux Etats.
2. Chaque Partie contractante peut dénoncer le présent accord à tout moment moyennant un préavis d'un an.
3. Le présent accord abroge la convention entre la Suisse et la France concernant la police de la navigation sur le lac Léman du 10 septembre 1902.

Fait à Berne, le 7 décembre 1976 en deux exemplaires originaux en langue française.

Pour le Conseil
fédéral suisse :

Graber

Pour le Gouvernement de
la République française :

Lebel

ANNEXE RELATIVE A L'ARBITRAGE

1. A moins que les Parties au différend n'en disposent autrement, la procédure d'arbitrage est conduite conformément aux dispositions de la présente annexe.

2. Le tribunal arbitral est composé de trois membres. Chacune des Parties au différend nomme un arbitre. Les deux arbitres ainsi nommés désignent d'un commun accord le troisième arbitre qui assure la présidence du tribunal.

Si au terme d'un délai de deux mois à compter de la désignation du deuxième arbitre, le Président du tribunal n'a pas été désigné, le Président de la Cour Européenne des droits de l'homme procède à sa désignation à la requête de la partie la plus diligente.

3. Si dans un délai de deux mois après la réception de la requête, l'une des parties au différend n'a pas procédé à la désignation qui lui incombe d'un membre du tribunal, l'autre partie peut saisir le Président de la Cour européenne des droits de l'homme qui désigne le Président du tribunal arbitral dans un nouveau délai de deux mois. Dès sa désignation, le Président du tribunal arbitral demande à la partie qui n'a pas nommé d'arbitre de le faire dans un délai de deux mois. Passé ce délai, il saisit le Président de la Cour européenne des droits de l'homme qui procède à cette nomination dans un nouveau délai de deux mois.

4. Si, dans les cas visés aux paragraphes précédents, le Président de la Cour européenne des droits de l'homme se trouve empêché ou s'il est le ressortissant de l'une des parties au différend, la désignation du Président du tribunal arbitral ou la nomination de l'arbitre incombe au Vice-Président de la Cour ou au membre le plus ancien de la Cour qui ne se trouve pas empêché et qui n'est pas le ressortissant de l'une des parties au différend.

5. Les dispositions qui précèdent s'appliquent, selon le cas, pour pourvoir aux sièges devenus vacants.

6. Le tribunal arbitral décide selon les règles du droit international et en particulier du présent accord.

7. Les décisions du tribunal arbitral, tant sur la procédure que sur le fond, sont prises à la majorité des voix de ses membres, l'absence ou l'abstention d'un des membres du tribunal désignés par les parties n'empêchant pas le tribunal de statuer. En cas de partage égal des voix, la voix du Président est prépondérante. Les décisions du tribunal lient les parties. Celles-ci supportent les frais de l'arbitre qu'elles ont désigné et se partagent à part égale les autres frais. Sur les autres points, le tribunal arbitral règle lui-même sa procédure.
