

Session de Paris – 1934

Règlement pour la navigation des fleuves internationaux

(Rapporteur : M. James Vallotton d'Erlach)

Article premier

Le présent Règlement s'applique :

1° Aux fleuves dits internationaux, c'est-à-dire aux cours d'eau qui, dans la partie naturellement navigable de leur cours, traversent ou séparent deux ou plusieurs Etats, ainsi qu'aux affluents qui présentent les mêmes caractères ;

2° Aux voies qui, sans être internationales au sens de la définition ci-dessus, appartiennent aux catégories ci-après : *a)* voies navigables dites eaux intermédiaires entre deux fleuves internationaux ; *b)* voies navigables artificielles ou autres ouvrages qui sont ou seront établis sur ou entre certaines sections du même fleuve international, dans le but de suppléer aux imperfections de la voie fluviale naturellement navigable.

Article 2

La circulation sur une voie fluviale internationale est libre. Cette liberté comprend notamment :

a) Le droit pour tous les navires, bateaux, trains de bois et autres moyens de transport par eau, de circuler librement sur toute l'étendue navigable de la voie, à charge de se conformer aux stipulations du présent Règlement, et, le cas échéant, aux prescriptions supplétives ou d'exécution qui seront établies par les Etats riverains. Ces prescriptions devront ne pas être contraires aux dispositions du présent Règlement ;

b) Le droit pour les usagers d'utiliser en outre, pour eux et leurs marchandises, les voies et ouvrages mentionnés à l'article premier, 2°, lettres a) ou b).

Article 3

Sur une même voie internationale, les ressortissants, les biens et les pavillons (maritimes ou fluviaux) de toutes les nations sont, en tout ce qui concerne directement ou indirectement la navigation, traités sur la base de la plus parfaite égalité et conformément au Droit des Gens.

En particulier, aucune distinction n'est faite entre eux, ni en raison de leur provenance ou destination, ni en raison des ports ou lignes maritimes ou autres, entrepôts ou autres installations utilisés en cours de route, avant ou après leur passage sur la voie d'eau internationale.

Il n'est accordé sur les voies d'eau internationales aucun monopole ou privilège de navigation ni d'usage des ports publics et autres ouvrages, de leurs installations ou de leur outillage.

Si un Etat juge à propos d'établir, pour les transports de personnes et de marchandises de port à port soumis à son autorité, des restrictions analogues à celles qu'un Etat peut apporter à la navigation en ce qui concerne le cabotage maritime, il ne devra le faire que d'une manière qui n'implique pas la cessation de la navigation des autres pavillons sur le fleuve.

Article 4

Tout bateau navigant sur une voie internationale doit avoir un pavillon.

En vue de l'application du présent Règlement, le pavillon de tout bateau est déterminé d'après le lieu d'immatriculation.

A l'égard des Etats dépourvus de littoral sur la mer ou sur la voie internationale, il suffit que ce lieu d'immatriculation soit situé sur leur territoire.

Article 5

Sur le parcours comme à l'embouchure des voies navigables internationales, il ne pourra être perçu aucune taxe ou redevance autre que celles ayant le caractère de rémunération d'un service rendu à la navigation pour l'entretien de la navigabilité ou l'amélioration de la voie navigable.

Ces taxes de navigation seront calculées de manière à couvrir exclusivement les frais et dépenses réels, et établies de manière à rendre inutile un examen détaillé de la cargaison.

Article 6

Chaque Etat riverain peut percevoir, pour l'usage de l'outillage et de l'installation de ses ports, des taxes et redevances qui devront être égales pour tous et correspondre aux dépenses réelles d'établissement, d'entretien et d'exploitation.

Article 7

Tout service public établi dans l'intérêt de la navigation, sur une partie de la voie internationale ou dans un port de cette dernière, doit, s'il n'est pas gratuit, comporter des tarifs rendus publics, et calculés de manière à ne pas excéder le prix équitable du service rendu.

Ces dispositions s'appliquent notamment aux services des pilotes, avertisseurs, remorqueurs, tracteurs, éclusiers.

Article 8

Les formalités douanières seront limitées au strict nécessaire, de manière à retarder le moins possible la navigation.

Le transit, sur les sections où le fleuve forme frontière, est exempt de tout droit et de toute formalité non indispensable pour prévenir la contrebande ou pour sauvegarder la santé publique ; aux embouchures et sur les autres sections, les formalités relatives au transit sont réglées par accord entre les Etats riverains.

A l'importation et à l'exportation par un port de la voie navigable internationale, les formalités douanières sont réglées par la législation générale de l'Etat dudit port, sous réserve de l'observation des principes généraux de liberté et d'égalité des pavillons.

A moins de motif exceptionnel justifiant, par des nécessités économiques, une dérogation, les droits de douane perçus à l'importation et à l'exportation par un des ports visés dans le présent Règlement ne pourront être supérieurs à ceux qui sont perçus aux autres frontières douanières de l'Etat intéressé sur les marchandises de même nature, de même provenance et de même destination.

Chaque Etat riverain demeure néanmoins libre de fixer ses tarifs douaniers et de prendre les mesures utiles en vue de la sauvegarde de l'ordre et de la santé publique, mais en maintenant dans toute la mesure du possible la liberté de navigation et d'égalité de traitement.

Un bateau ne peut être confisqué à raison d'une infraction douanière commise par un membre de l'équipage ou un passager sur une des voies visées dans le présent Règlement.

Article 9

Les Etats riverains arrêtent entre eux les règles nécessaires en vue d'assurer la liberté et la sécurité de la navigation. Il en est ainsi, notamment, des règles relatives à la capacité du personnel et du matériel navigants.

L'application uniforme de ces règles doit être assurée par chacun des Etats intéressés à la navigation. La police et l'exploitation des ports demeurent dans la compétence exclusive de l'Etat sous la souveraineté duquel ces ports sont placés, sous réserve de l'observation des dispositions du présent Règlement.

Article 10

Les Etats riverains prennent, chacun sur son territoire :

- a) Les dispositions de police et d'inspection destinées à régler l'usage de la voie navigable dans l'intérêt de l'ordre public et de la sécurité ;
- b) Les mesures utiles en vue de sauvegarder les intérêts de la navigation en matière de construction des ponts et autres ouvrages intéressant cette navigation ;

c) Les mesures d'entretien et d'amélioration de la voie navigable, de balisage et de signalisation de celle-ci.

Dans le cas où leur accord est nécessaire, ils s'entendent préalablement, notamment en vue d'assurer l'uniformité du régime juridique et technique de la navigation, le respect des dispositions du présent Règlement, l'uniformité des règles relatives à la création, à la perception et à l'affectation des taxes de navigation, et la solution des conflits pouvant résulter des divers usages du fleuve.

Article 11

Les Etats riverains doivent s'inspirer des besoins de la navigation dans le choix du siège de leurs tribunaux chargés du jugement des litiges intéressant cette navigation.

La procédure de ces tribunaux doit être aussi simple que possible.

Article 12

Les règles de police et de navigation en vigueur sur une section du fleuve sont applicables aux bâtiments militaires ou affectés à un service public non commercial sur cette section.

Article 13

Toutes les dispositions du présent Règlement s'appliquent aux bateaux, autres que ceux visés à l'article précédent, qui sont la propriété d'un Etat, ou qui sont soit affrétés soit réquisitionnés par lui.

Article 14

Les Etats signataires du présent Règlement demeurent libres d'adopter, par des conventions particulières, un régime plus favorable à la navigation.

Article 15

Les différends relatifs à l'interprétation ou à l'application du présent Règlement seront soumis, à défaut d'arrangement amiable entre les Etats intéressés, à la procédure de conciliation, à l'arbitrage, ou au règlement judiciaire.

*

(18 octobre 1934)