

A F D I 1965

LA RÉVISION DE LA CONVENTION DE MANNHEIM POUR LA NAVIGATION DU RHIN

HENRI WALTHER

Le 20 novembre 1963 a été signée, à Strasbourg, la Convention portant amendement de la Convention révisée pour la navigation du Rhin de Mannheim du 17 octobre 1868. La procédure de ratification est en cours.

La Convention de Mannheim a constitué en 1868 — et demeure aujourd'hui encore — l'aboutissement du régime conventionnel rhénan dont les principes avaient été fixés en 1815 dans l'Acte final du Congrès de Vienne (art. CVIII et suiv. et annexe 16 B) (1), qui institua également la Commission centrale. Ces principes furent mis en œuvre par les Etats riverains en 1831 dans la Convention de Mayence pour la navigation du Rhin, convention qui fut révisée en 1868 pour devenir la Convention de Mannheim.

Le présent article est limité aux stipulations les plus importantes, modifiées ou nouvellement introduites dans la Convention de Mannheim, par la Convention de révision (2).

On ne trouvera donc pas ici un exposé général du régime rhénan, qui a fait d'ailleurs déjà l'objet d'une abondante littérature (3). Il est simplement

(*) Henri WALTHER, Docteur en droit, Secrétaire général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. Auteur (outre les études citées dans le texte) de *L'Affaire du Lotus ou de l'abordage hauturier en droit pénal international*, Les Editions internationales, Paris, 1928 et de *Acte illicite et contrat de remorquage devant les juridictions rhénanes*, Schriftenreihe des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt e.V. - Vol. 89, Binnenschiffahrts - Verlag GmbH, Duisbourg-Ruhrort 1960.

(1) DE MARTENS, *Nouveau recueil*, II, p. 434; *Rheinurkunden*, I, 1918, Nijhoff, La Haye; *Recueil des traités du XIX^e siècle*, I; *Annuaire européen*, III, 1957, p. 138, Nijhoff, La Haye.

(2) Le texte des articles cités est donné à la fin du présent exposé. La Convention de Mannheim est reproduite dans : DE MARTENS, *Nouveau recueil général*, XX, 355; *Rheinurkunden*, II, 1918, Nijhoff, La Haye; *Actes du Rhin*, 1957, Editions de la Navigation du Rhin, Strasbourg; *Annuaire européen*, vol. II, 1956, p. 258, Nijhoff, La Haye. La Convention de révision figure dans *Revue de la navigation intérieure et rhénane*, n° 21, 10 décembre 1963, Editions de la Navigation du Rhin, Strasbourg; voir aussi : *Annuaire européen*, XI, 1965, p. 175, Nijhoff, La Haye.

(3) Entre autres (en langue française) :
HOSTIE, *Le statut international du Rhin*, R.C.A.D.I., 1929, III, p. 109.
VAN EYSINGA, *La Commission Centrale pour la navigation du Rhin*, Sijthoff, Leyde, 1935.
MISCHLICH, *Le régime international de la navigation du Rhin*, Paris, 1937.
WALTHER, *Le régime international du Rhin*, *Revue des transports et des communications*, II, n° 4, 1948, O.N.U., New York.

rappelé que le système conventionnel rhénan consacre essentiellement la liberté de navigation, l'égalité de traitement, l'unité du régime et l'interdiction de prélever des droits de navigation. La révision de 1963 ne tend qu'à une modification très limitée de certaines dispositions de la Convention de Mannheim, qui a été entreprise, comme le précise le préambule de la convention de révision, « ... afin d'adapter l'organisation et le fonctionnement de la Commission centrale aux conditions actuelles de ses activités dans l'intérêt de la collaboration internationale, étant entendu que cette révision limitée ne porte pas atteinte aux principes fondamentaux du régime du Rhin ».

Tout autre était la conception de l'article 354 du Traité de Versailles qui donnait mandat à la Commission centrale de réviser la Convention de Mannheim. Après des années de discussion, toutes les délégations donnèrent leur accord en 1935 au projet de Convention de Strasbourg qui modifiait complètement la Convention de Mannheim. La signature en avait cependant été ajournée en attendant le règlement de certains différends opposant les Pays-Bas et la Belgique au sujet du régime conventionnel. Mais, en fin de compte, la dénonciation, en 1936, de la Convention de Mannheim par le Gouvernement allemand fit abandonner le projet de Strasbourg (4).

Les principales modifications apportées par la révision aux stipulations de la Convention de Mannheim, sont les suivantes :

I

COMPOSITION DE LA COMMISSION CENTRALE

La composition de la Commission centrale, au cours des 150 ans de son existence, a subi un certain nombre d'avatars. Les Etats qui la constituèrent en 1816 furent la France, les Pays-Bas et cinq Etats allemands; en 1868, lors de la conclusion de la Convention de Mannheim, un des Etats allemands, Nassau, n'était plus parmi les signataires. La France pût encore ratifier la Convention en 1869, mais cessa d'être membre de la Commission centrale en 1871.

Le Traité de Versailles introduisit la Suisse, la Belgique, la Grande-Bretagne et l'Italie; en 1937, l'Italie se retira, quelques mois après l'Allemagne.

En 1945, quand la Commission centrale reprit son activité, les Etats-Unis d'Amérique devinrent membre de la Commission centrale à la suite

(4) Pour plus de détails voir :
WALTHER, dans *Annuaire européen*, vol. II, 1956, p. 8 et suiv.; *Le statut international du Rhin*, Nijhoff, La Haye.

d'un échange de lettres entre les ambassades américaine, britannique et française à Londres (5); ils se retirèrent à la fin de 1964.

Suivant la Convention de Mannheim (art. 43), chaque Etat membre était représenté à la Commission centrale par un commissaire et disposait d'une voix. Le Traité de Versailles (art. 355) modifia ce système en prévoyant une représentation différenciée des Etats avec un nombre de voix correspondant. En 1945, la Commission centrale revint à la règle antérieure accordant une voix à chaque Etat, sans que le nombre des commissaires de chaque délégation soit exactement précisé.

La composition de la Commission centrale, quel qu'ait été le nombre des membres des délégations, a toujours été une composition formelle par désignation personnelle et permanente des membres, un commissaire au moins par délégation étant muni des pleins pouvoirs par son Gouvernement.

La Convention de révision a consacré (art. 43 révisé) la pratique suivie depuis 1945, en limitant cependant le nombre des commissaires de chaque délégation à quatre et à deux suppléants; la fonction de ces derniers, créée par la pratique, est définie pour la première fois.

Jusqu'en 1916, dernière session de l'ancien régime, seuls les commissaires apparaissent dans les protocoles de la Commission centrale. C'est donc à l'unique commissaire de chaque Etat qu'incombait la charge d'intervenir dans les discussions et de voter. Or, la variété des matières traitées exige que chaque Etat soit représenté par une délégation plus nombreuse, selon le système créé par le Traité de Versailles, bien que ce ne soit sans doute pas cette considération qui ait motivé l'institution de délégations comprenant plusieurs membres assistés de surcroît d'un assez grand nombre d'experts et de secrétaires.

Présidence.

La présidence a également été remaniée. Jusqu'au Traité de Versailles, le président était désigné par tirage au sort entre les commissaires (Convention de Mannheim, art. 44) pour la durée d'une session. Il ne disposait pas de prérogative particulière, sauf en cas de partage des voix à l'occasion des votes sur des décisions judiciaires, ce qui pouvait se produire sous l'empire de la Convention de Mannheim.

Sur ce point aussi, le Traité de Versailles (art. 355) apporta une modification en donnant à la France le droit de nommer le président qui devient permanent; cinq personnalités françaises remplirent ces fonctions depuis 1920.

La Convention de révision (art. 44 révisé) revient au système de la présidence à durée fixe. Chacun des Etats membres, à tour de rôle, selon

l'ordre alphabétique français, désigne nommément un membre de sa délégation qui exerce la présidence pendant une période de deux ans. Afin d'assurer une certaine permanence de la présidence, la révision a innové en instituant la fonction de vice-président, qui succédera au président au terme des deux ans, et qui est désigné par l'Etat qui suit, dans l'ordre alphabétique, celui qui a nommé le président. La seule fonction qui est prévue pour le vice-président (art. 44^{bis} nouveau) est celle de suppléer le président en cas d'empêchement ou de vacance et jusqu'à la désignation d'un nouveau président. La présidence est donc une fonction personnelle du président désigné et non une attribution collective de chaque délégation.

Vote des résolutions.

Le problème qui a causé le plus de difficultés à la Commission centrale fut incontestablement la révision du système de vote. Il faut bien constater que le système de vote établi par la Convention de Mannheim (art. 46), déjà peu clair, fut rendu encore plus confus par les termes du second protocole des Pays-Bas, du 29 mars 1923, complétant le Protocole d'adhésion des Pays-Bas, du 21 janvier 1921, aux art. 65, 354 à 356 et 358 à 362 du Traité de Versailles (6), qui stipulait :

« Les résolutions de la Commission centrale pour la navigation du Rhin sont prises à la majorité des voix. Aucun Etat n'est tenu d'assurer l'exécution de celles de ces résolutions auxquelles il refuserait son approbation. »

Cette confusion n'a cependant pas eu d'inconvénient majeur. En effet, la Commission centrale par ses attributions a comme tâche de donner des solutions à des questions d'actualité. Ses décisions n'ont de raison d'être et de sens que si elles impliquent l'engagement des Etats de les exécuter. Qu'une décision soit acceptée d'emblée par le vote d'une délégation ou ratifiée ultérieurement par une déclaration d'acceptation, elle ne peut avoir d'effet utile que si elle rencontre l'accord de tous les Etats, ou au moins de ceux qui ont à l'exécuter.

En fait, la Convention de Mannheim stipulait que des décisions sont prises « à la pluralité absolue des voix ». Cela donnait une certaine personnalité autonome à la Commission centrale, mais en réalité de telles décisions n'avaient que le caractère de recommandations aux gouvernements, puisque l'art. 46 ajoutait « qu'elles ne seront toutefois obligatoires qu'après avoir été approuvées par les gouvernements »; c'était en réalité le système de l'unanimité qui était consacré et qui fut constamment pratiqué.

Le problème du choix entre les deux systèmes de vote majoritaire ou de vote unanime, qui est bien connu, ainsi que celui du droit de veto qu'implique le système de l'unanimité, est un problème essentiellement contingent. C'est

(5) *Actes du Rhin*, p. 22; *Annuaire européen*, II, 1956, p. 278.

(6) *Actes du Rhin*, p. 17; *Annuaire Européen*, II, 1956, p. 275.

dans l'ensemble des conditions de fonctionnement, conditions historiques, économiques, politiques et psychologiques, peut-être surtout psychologiques, que l'opportunité ou l'efficacité des systèmes doit être appréciée.

Le nouvel article 46 révisé constitue un compromis entre les deux conceptions. La thèse majoritaire n'a pas recueilli l'accord de toutes les délégations, car dans un système qui, dès son origine, tendait à l'unité du régime et qui en a très largement réalisé l'intégration, la pratique de décisions majoritaires représentait une aventure dont les conséquences étaient difficilement prévisibles.

On peut penser que la règle de l'unanimité était dans la nature des choses rhénanes, qu'elle a assuré la pérennité du système d'intégration qui a résisté à toutes les guerres et toutes les révolutions pendant 150 ans. Les divergences très réelles entre Etats riverains ont été surmontées grâce à la communauté d'intérêts et à la collaboration réalisée dans la gestion unifiée de ce bien commun qu'est le Rhin. La primauté du sentiment communautaire a donc pallié les inconvénients évidents du système de l'unanimité, considéré dans l'abstrait.

L'alinéa 3 de l'art. 46 révisé consacre donc l'effet obligatoire d'une résolution en le soumettant, d'une part, à la condition de l'unanimité et, d'autre part, à la condition suspensive de l'écoulement d'un délai de réflexion d'un mois; le vote lui-même étant ainsi émis sous condition résolutoire tacite. Bien que la disposition soit tout à fait générale, elle vise en pratique principalement le cas où les instructions d'une délégation ne lui permettraient pas d'émettre un vote qui lierait son gouvernement; dans un tel cas, au lieu de demander le renvoi de la discussion à une réunion ultérieure, la délégation qui présume l'accord de ses mandants, au vu de l'opinion unanime des autres délégations, pourra émettre un vote positif, puisqu'elle ne le fait que sous condition résolutoire et qu'il lui est possible de modifier son attitude dans le délai d'un mois.

Ce délai pouvant être insuffisant lorsqu'il y a lieu d'obtenir l'accord des organes législatifs, il a paru utile en l'occurrence de mentionner expressément cette circonstance précise.

La thèse de ceux, qui auraient voulu voir adopter le système de décisions majoritaires obligatoires pour tous, a cependant reçu, dans une certaine mesure, à la vérité assez faible, une consécration sous deux aspects.

L'alinéa 4 de l'article 46 révisé donne à ce genre de décisions l'effet de recommandations. Celles-ci ne possèdent pas de caractère obligatoire par elles-mêmes, mais expriment une volonté dominante sous une forme ayant une valeur juridique. L'alinéa 4 permet donc de sortir d'une impasse éventuelle, conséquence du système de l'unanimité : non seulement il donne aux délégations (tant de la majorité que de la minorité) la possibilité, mais il leur en fait même, dans une certaine mesure, l'obligation morale, de recon-

siderer la question faisant l'objet de la résolution, à la lumière des enseignements dégagés par le scrutin. Les délégations ont alors toute latitude d'apprécier la situation en pleine indépendance et sans se sentir engagées par le vote, positif ou négatif, émis antérieurement.

D'autre part, le fait de ne pas compter les abstentions dans le calcul des voix permet d'aboutir pratiquement à une décision unanime des votants, mais majoritaire par rapport à l'ensemble des membres et néanmoins valable. Il reste naturellement sous-entendu que l'abstention n'a pas à exécuter la décision; cette hypothèse est fréquente sur le Rhin, où l'introduction p. ex. de dispositions de police pour la rade de Duisbourg ou de Bâle n'implique aucune action d'exécution des autres Etats, sinon une mise en vigueur formelle de ces dispositions; la Belgique ou la Grande-Bretagne ne peuvent exécuter aucun ouvrage sur le fleuve, elles participent néanmoins au vote des décisions s'y rapportant.

Reste la règle de l'alinéa 2 de l'article 46 révisé. Elle vise le cas où une délégation, qui émet un vote favorable, prévoit que son Gouvernement ne pourra pas prendre position dans le délai d'un mois fixé par l'alinéa 3.

Mais, la question du délai mise à part, il faut reconnaître que la différence entre un vote émis sous réserve d'approbation et un vote émis sous réserve de non-opposition est bien mince et se ramène à l'obligation de faire une déclaration au lieu de garder le silence d'une approbation tacite.

Le système, à la vérité passablement complexe, de l'art. 46 révisé présente surtout l'avantage d'une grande souplesse.

II

ORGANISATION JUDICIAIRE

Plusieurs articles de la Convention de révision sont consacrés à des questions d'ordre juridictionnel.

Une des particularités de la Convention de Mannheim, comme d'ailleurs de la Convention de 1831, est l'institution de tribunaux spéciaux de navigation du Rhin, dont l'organisation incombe aux Etats riverains, mais dont la compétence est fixée par la Convention de Mannheim. Ils sont chargés de connaître des litiges pouvant découler des aléas de la profession ambulante de bateliers, autres que les questions de contrats, soit principalement les litiges concernant les droits de ports, les dommages causés par les abordages, les contraventions en matière de police de la navigation, et quelques autres chefs de compétences devenus désuets. Les parties ont le droit de recourir en appel soit à la Commission centrale, selon une procédure qui est réglée par la Convention de Mannheim, soit au tribunal supérieur national du pays dans

lequel le jugement a été rendu. Dans ce dernier cas, la procédure est régie par la législation dudit pays. La révision n'a pas modifié ces dispositions, mais la réglementation de la matière étant très succincte dans les art. 33 à 40 de la Convention de Mannheim et ne couvrant pas certains cas de conflit de compétences que la pratique a fait apparaître (7), la Convention de révision a remédié à ces lacunes.

a) *Compétence territoriale et matérielle des tribunaux du Rhin.*

La Commission centrale a toujours considéré que les attributions de compétence matérielle ou territoriale des tribunaux de navigation du Rhin, en leur qualité de tribunaux spéciaux, étaient exclusives et d'application stricte, mais il n'en a pas toujours été de même dans certains pays riverains où les parties pouvaient convenir de saisir un autre tribunal. Estimant que les parties pouvaient avoir des motifs légitimes de renoncer aux avantages que la Convention de Mannheim entendait leur assurer, la Commission centrale a consacré ces pratiques dans l'art. 35 ter de la révision.

b) *Pluralité d'appels.*

Le système juridictionnel rhénan donne aux parties le droit de choisir entre deux instances d'appel (Convention de Mannheim, art. 37) : l'une internationale et l'autre, nationale. Mais la Convention n'avait pas donné de solution au conflit de compétence dans le cas où chacune des parties choisit une instance différente, en respectant par ailleurs les règles relatives à la recevabilité de chaque appel.

La Commission centrale, suivie par les tribunaux d'appel nationaux, décida que la juridiction d'appel saisie en premier serait compétente et que, si les deux appels étaient introduits le même jour, la juridiction compétente serait celle saisie par le défendeur. Cette solution a été consacrée par l'art. 37 bis de la révision, qui comporte en même temps quelques dispositions de détails pour l'application du système.

La règle ainsi posée ne s'applique qu'au cas où il y a identité d'objet litigieux; elle ne tranche donc pas le cas où les recours dans l'action principale et dans l'action reconventionnelle ont été présentés l'un à la Commission centrale et l'autre au tribunal d'appel national, ni celui des appels multiples en cas de pluralité des parties. La solution de ces cas a dû être laissée à la jurisprudence, car aucune règle objective ne peut être trouvée. Les décisions, contradictoires ou non, susceptibles d'être prises dans de tels cas ne se heurtent pas à l'impossibilité d'exécution, puisqu'elles portent sur des objets litigieux différents, encore que connexes.

(7) Pour plus de détails voir :
WALTHER, *La jurisprudence de la Commission centrale pour la navigation du Rhin*, 1948, Editions de la navigation du Rhin, Strasbourg.

c) *Secteurs frontières.*

La frontière politique qui sépare les Etats riverains passe en plusieurs endroits du Rhin dans le fleuve même, c'est le cas notamment de la frontière franco-allemande sur 180 km, où elle suit le thalweg qui détermine hydro-techniquement le chenal de navigation. Il est donc fréquent que les bâtiments impliqués dans un accident se trouvent à cheval sur la frontière, et relèvent donc des tribunaux de deux pays différents ou qu'il soit impossible de déterminer avec certitude de quel côté de la ligne frontière ils se trouvaient.

Le cas n'étant pas réglé par la Convention de Mannheim, on était en présence d'un conflit de compétence territoriale insoluble, aucun principe général ne permettant de trancher le conflit qui, étant international, ne pouvait être réglé que par une convention entre les Etats. Lorsque plusieurs parties étaient engagées dans l'accident et qu'elles saisissaient des tribunaux différents, on aboutissait à des décisions qui étaient toutes exécutoires et éventuellement contradictoires quant à la décision au fond. L'art. 35 bis a donc introduit deux règles nouvelles, dont l'une donne compétence pour connaître de l'ensemble des litiges au tribunal seul saisi ou premier saisi : la seconde est une règle d'ordre au cas où le tribunal compétent sur l'une des rives s'est déclaré incompétent : le tribunal de l'autre rive est alors tenu pour compétent.

d) *Cumul des actions contractuelles et quasi délictuelles.*

Le droit de certains Etats riverains admet le cumul des actions contractuelles et quasi délictuelles. La question se pose notamment dans le cas de dommages subis par un chaland remorqué, à la suite d'un accident de navigation, en raison de la faute prétendue du remorqueur auquel le chaland est lié par un contrat de remorquage.

Dans de nombreux jugements, la Commission centrale a longuement débattu la question et a fixé sa position en décidant qu'elle était incontestablement compétente et seule compétente pour connaître des quasi-délits, nonobstant l'existence d'un contrat, mais qu'elle n'avait pas à connaître d'une action fondée sur un contrat. Cette jurisprudence, qui est conforme aux stipulations de la Convention de Mannheim et à la qualité de tribunal spécial de la Commission centrale, était cependant gênante pour les parties, car elle les obligeait à intenter deux procès devant deux tribunaux différents, si elles voulaient faire valoir les deux actions.

En conséquence, le nouvel art. 34 bis étend la compétence des tribunaux de navigation du Rhin et de la Commission centrale aux actions contractuelles, quand elles sont connexes à une action quasi délictuelle et introduites cumulativement.

Pour éviter toute confusion, il est précisé dans le 2^e alinéa que les litiges entre transporteurs et chargeurs ou personnes se trouvant à bord restaient soumis à la juridiction du contrat et au droit applicable à celui-ci.

e) *Chambre des appels.*

La principale innovation de la révision est la modification de l'organisation de la Commission centrale en tant que Cour d'appel. Selon la Convention de Mannheim, c'était la Commission centrale elle-même qui jugeait les recours. Conçue dans le cadre d'un organe composé d'un seul commissaire par Etat et expressément désigné d'une manière permanente, la fonction judiciaire était bien personnelle, mais le juge n'en restait pas moins un représentant du gouvernement; comme, d'autre part, la Commission centrale a dans ses attributions l'élaboration des règlements communs, il y avait confusion des pouvoirs réglementaires et judiciaires.

La confusion du réglementaire et du judiciaire n'était d'ailleurs pas sans présenter quelques avantages : la connaissance de l'intention des auteurs des règlements facilitait l'application juridictionnelle de ces derniers. A l'inverse, la connaissance des cas pratiques présentait certains avantages : elle permettait de mettre à l'épreuve la valeur des règles adoptées et elle a conduit, à l'occasion, à une modification de ces textes. Il ne faut pas oublier que les problèmes de navigation sont très particuliers et que l'instruction d'une affaire d'abordage, qui exige une grande expérience des choses de la navigation, peut mettre la sagacité du juge à rude épreuve.

Quoi qu'il en soit, à la suite de la modification des délégations dont chacune comporte maintenant plusieurs membres, la fonction judiciaire cessait d'être rigoureusement personnelle. La composition de la Commission centrale comme Cour d'appel n'était plus considérée par toutes les délégations comme étant conforme aux conceptions actuelles de la fonction judiciaire (indépendance, permanence, impartialité, qualification). Aussi la révision, par l'art. 45 bis, a-t-elle institué une Chambre des appels, composée de personnalités qualifiées désignées par la Commission centrale. La Chambre jugera néanmoins en toute indépendance.

III

LA SUISSE ET LA CONVENTION DE MANNHEIM

Il y a lieu de relever encore une stipulation, celle de l'art. V de la Convention de révision, qui dispose que la ratification de la Convention de révision vaut ratification de la Convention de Mannheim comme partie intégrante de la Convention de révision.

Cette stipulation a été introduite à la demande de la Suisse qui se trouve dans une situation particulière; elle est le seul Etat membre de la Commission centrale qui n'ait pas signé la Convention de Mannheim ou n'y ait pas adhéré par le truchement du Traité de Versailles, comme ce fut le cas pour la Belgique, la Grande-Bretagne et l'Italie.

Cette situation a quelquefois été interprétée dans le sens qu'aucun droit ni obligation ne pouvait découler pour la Suisse de la Convention de Mannheim. En réalité, si la Suisse n'était pas signataire, elle était néanmoins partie contractante à cette convention par manifestation officielle de volonté concordante des parties : l'art. 354 du Traité de Versailles, par une pollicitation inconditionnelle, donnait un siège à la Suisse qui devint membre à part entière de la Commission centrale en vertu de sa déclaration d'acceptation. Pour un Etat riverain, il n'est en effet pas possible d'être membre de la Commission centrale sans assumer les obligations découlant des conventions. A cela s'est ajoutée une pratique qui dure aujourd'hui depuis 44 ans (8). Si une telle forme de conclusion d'un accord international, sans signature ni ratification, n'est pas très habituelle en droit international, elle n'a rien d'incompatible avec un système juridique dont les règles ne sont très souvent que la constatation d'une pratique plus ou moins générale (9).

De plus, l'objet de l'accord était parfaitement précis et ne pouvait laisser le moindre doute sur sa portée.

La situation de la Suisse à l'égard de la Convention de Mannheim a été rapprochée récemment de celle de l'Allemagne, en conséquence de la dénonciation par celle-ci de la Convention en 1936 et sa remise en application en 1945 par une série de décisions et d'actes concordants.

La situation était cependant différente, car la dénonciation de la Convention de Mannheim, traité conçu et appliqué comme non dénonçable unilatéralement (10), avait été considérée par les autres parties contractantes comme une rupture du droit conventionnel et donc sans valeur juridique internationale, quelle que fut la situation sur le plan du droit interne. Juridiquement, la convention subsistait donc et liait l'Allemagne au moment de sa remise en application dans ce pays en 1945.

(8) Voir W. MÜLLER, *Die Rechtstellung der Schweiz in Bezug auf die revidierte Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868*, dans *Schweiz. Jahrbuch für Internationales Recht*, 15 (1958).

(9) Voir WASSERMEYER, « Zur Haftung aus einem Schiffzusammenstoß auf dem niederländischen Rhein », dans *Versicherungsrecht*, Karlsruhe, 1^{er} août 1965.

(10) *Acte final du Congrès de Vienne*, art. CXVI.