

89.050

Rheinschiffahrt. Abkommen Navigation du Rhin. Convention

Botschaft und Beschlussentwurf vom 16. August 1989 (BBI III, 330)
Message et projet d'arrêté du 16 août 1989 (FF III, 325)

Antrag der Kommission
Eintreten
Proposition de la commission
Entrer en matière

M. Maitre, rapporteur: Le Conseil fédéral nous soumet deux projets d'arrêté, l'un se rapportant au Protocole additionnel no 4 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin, l'autre concernant la mise en oeuvre de mesures d'assainissement structurel dans la navigation rhénane.

La situation économique des entreprises actives dans le secteur de la navigation rhénane n'a cessé, au cours de ces dernières années, de se détériorer. Cela provient essentiellement d'une surcapacité, les bateaux étant en effet trop nombreux.

La Communauté européenne, d'une part, et la Commission centrale pour la navigation sur le Rhin, dont la Suisse fait partie, d'autre part, ont pris la décision d'engager une action de déchirage, c'est-à-dire une action de mise hors service, hors d'état de naviguer. Cette action est conçue sous forme d'une prime versée pour chaque bateau retiré de la circulation. Ces mesures portent atteinte à la liberté de la navigation telle qu'elle est garantie par la Convention révisée pour la navigation du Rhin et c'est ce qui justifie le Protocole additionnel no 4. La mise en place de l'action de déchirage doit être entreprise sans attendre afin d'éviter des spéculations qui pourraient consister, notamment, en l'achat de vieux bateaux, pour toucher ultérieurement la prime de déchirage. Les Etats membres de la Commission centrale pour la navigation sur le Rhin ont, dans cette perspective, convenu d'appliquer provisoirement le Protocole additionnel dès le mois de mai 1989.

Qu'en est-il pour la Suisse? La Suisse a 236 bateaux naviguant sur le Rhin, ce qui représente un tonnage de 433 000 tonnes, et cela constitue environ 3,5 pour cent de l'ensemble de la flotte rhénane. Il est évidemment capital que la Suisse, seul Etat concerné non membre de la Communauté européenne, participe à cette action de déchirage car sinon, les mesures prises par les autres Etats européens seraient détournées en utilisant à cette fin notre pays. Il sied de préciser que les entreprises suisses actives dans la navigation rhénane sont favorables aux mesures d'assainissement proposées.

La participation de notre pays implique, d'une part, des engagements financiers: il s'agit d'une avance sans intérêts, qui est tout simplement rendue nécessaire par le fait que les primes de déchirage, payées au cours de la première année, dépasseront le total des contributions que les propriétaires de bateaux verseront pendant cette même période. Cette avance est chiffrée à environ 13 500 000 francs suisses. La charge de ces primes sera, en définitive, supportée par la profession. Il ne s'agit donc que d'une avance de notre pays, qui sera remboursée. La participation de notre pays implique, d'autre part, certaines tâches administratives. Il faudra en effet administrer le fonds de déchirage que nous devons instituer puisque la flotte suisse dépasse 100 000 tonnes, les pays dont la flotte nationale dépasse ce tonnage devant introduire un fonds de déchirage. Ce fonds sera géré par la Caisse suisse de déchirage qui, pour éviter une constitution effective avec des personnes juridiques etc., sera tout simplement affiliée à l'Office suisse de la navigation maritime à Bâle.

En ce qui concerne les deux arrêtés qui nous sont soumis, le Protocole additionnel no 4 voit sa validité limitée à dix ans. Cela n'entraîne pas d'adhésion à une organisation internationale ni d'unification unilatérale du droit, c'est donc un arrêté fédéral simple. Quant à l'arrêté fédéral sur la mise en oeuvre

des mesures d'assainissement structurel, il contient des dispositions formatrices de droit. Il doit donc revêtir la forme d'un arrêté fédéral de portée générale, c'est-à-dire être ouvert au référendum facultatif. Mais les mesures qu'il préconise ne souffrent aucun retard, raison pour laquelle il faut le munir d'une clause d'urgence, ce qui lui permettra d'entrer en vigueur immédiatement et cela, conformément à l'article 89bis de la Constitution fédérale.

La Commission des affaires étrangères vous recommande d'approuver l'arrêté fédéral concernant le Protocole additionnel no 4 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin par 13 voix, sans opposition, et d'approuver également l'arrêté fédéral relatif à la mise en oeuvre de mesures d'assainissement structurel par 14 voix, sans opposition.

Auer, Berichterstatter: Die Notwendigkeit und die Dringlichkeit der beiden Bundesbeschlüsse sind in der Botschaft des Bundesrates ausführlich dargelegt. Ich möchte nichts wiederholen, sondern ergänzend drei Bemerkungen anbringen, die sich aus den Beratungen der Kommission ergeben haben.

1. Der EG-Binnenmarkt ist auch bei uns zum politischen Bestellerthema geworden. Man verlangt von uns zu Recht Europafähigkeit. Dieses Gebot wird mit den zwei Bundesbeschlüssen erfüllt.

In diesem Zusammenhang ist an die Mannheimer Rheinschiffahrtsakte von 1868 zu erinnern. Sie darf als erstes erfolgreiches völkerrechtliches europäisches Integrationsabkommen betrachtet werden. Sie sichert die Freiheit auf dem wirtschaftlich bedeutenden, aber auch in manch anderer Hinsicht schicksalsträchtigen Strom. Die Schweiz war von Anfang an mit dabei. Im Jahre 1904 traf in Basel das erste Transportschiff auf dem Rhein ein. Heute gelangen rund acht Millionen Tonnen oder ein Fünftel der mengenmässigen Einfuhr via die Rheinhäfen der beiden Basel in die Schweiz.

2. Man könnte einwenden: Die Abwrackaktion – notwendig wegen der grossen Ueberkapazitäten an Schiffsraum – sei ordnungspolitisch nicht gerade koscher. Dazu drei Bemerkungen:

Einmal ist seit Jahren ein echter Wettbewerb deshalb nicht möglich, weil der Hauptkonkurrent der Rheinschiffahrt, nämlich die Bahn, vom Staat subventioniert wird und daher mit Dumpingpreisen die Frachten immer wieder unterbietet. Die Bahnen, auch die SBB, bieten Preise an, welche teilweise die Kosten nicht decken. Die Differenz bezahlt der Steuerzahler. Es ist doch unsinnig, dass ein Bahntransport von Rotterdam nach Mailand nur ganz wenig mehr kostet als ein solcher von den Basler Rheinhäfen nach Mailand. Nachdem der Elbe-Seitenkanal (Braunschweig–Hamburg) – mit teurem Steuergeld erbaut – eröffnet worden war, setzte die Deutsche Bundesbahn prompt ihre Tarife herunter, um konkurrenzfähig zu sein, auch dies auf Kosten der Steuerzahler. Das Resultat: Auf dem Kanal fährt zwar hie und da noch ein Frachtschiff vorbei, im übrigen ist er zum kostspieligen Freizeitgewässer für Segler und Paddler geworden.

Des weiteren sind die Ueberkapazitäten nicht zuletzt deshalb entstanden, weil die Niederlande, mit einem Anteil von über 50 Prozent am totalen Schiffsraum der bedeutendste Rheinschiffer, bis vor kurzem an den Neubau von Schiffen erhebliche staatliche Subventionen ausgerichtet haben. Derweil haben die deutschen Reeder schon vor einigen Jahren auf freiwilliger Basis einen Teil ihres Schiffsraums abgewrackt.

Zuletzt entstehen aus der Abwrackaktion zwar auch für unser Land durch Zinsverluste auf der Vorfinanzierung und durch Verwaltungskosten öffentliche Ausgaben. Doch das Schiffahrtsgewerbe bezahlt die Prämien innert zehn Jahren zurück. Die dem Bund in dieser Zeit erwachsenden Kosten entsprechen ungefähr der Hälfte des täglichen Defizites der Bundesbahnen.

3. Die derzeitige Verkehrsteilung auf und entlang dem Rhein und anderen schiffbaren Binnengewässern ist nicht nur wegen der ungleichen Spiesse – und an deren ungleicher Länge ist der Staat schuld – problematisch. Die Schiffahrt – jedenfalls was den Transport von schweren Massengütern betrifft – ist in mancherlei Hinsicht anderen Verkehrsmitteln überlegen. Die Arbeitsproduktivität, an der Tonne gemessen, ist höher als bei

der Bahn. Der Energieverbrauch ist wesentlich kleiner als jener auf der Schiene und vor allem als jener auf der Strasse. Der Flächenbedarf ist kleiner als bei der Konkurrenz, und die Verkehrssicherheit ist grösser.

Noch stärker – teilweise durch den relativ geringen Energieverbrauch bedingt – fällt der ökologische Aspekt ins Gewicht: Die Schifffahrt ist leise. Bahn und Lastwagen erzeugen Lärm. Auch was die Emission von Abgasen und die Entsorgung betrifft, ist das Schiff Schiene und Strasse überlegen.

Es wäre wünschenswert, wenn diese Aspekte im Verkehrssektor des zu schaffenden europäischen Binnenmarktes vermehrt beachtet würden und wenn auch unser Land im Hinblick auf den stark zunehmenden Nord-Süd-Verkehr und das helvetische Transitproblem vermehrt auf die erwähnten Vorteile pochen würde.

Ich bitte Herrn Bundesrat Felber, diesen Wunsch mit einem freundlichen Gruss seinem Kollegen Ogi weiterzuleiten.

Die Kommission hat die beiden Bundesbeschlüsse oppositionslos gutgeheissen, den ersten mit einer Enthaltung, den zweiten mit zwei Enthaltungen, und sie stellt Ihnen entsprechend Antrag.

Präsident: Es folgen die Fraktionserklärungen. Die Fraktionen der LdU/EVP, der CVP und der SVP sowie die grüne Fraktion lassen mitteilen, dass sie für Eintreten stimmen werden und den Anträgen der Kommission zustimmen.

Euler: Der Rückgang der Rheinschifffahrt – es wurde schon erwähnt – ist nicht zuletzt auf den Rückgang von Getreide und Kohletransporten zurückzuführen und hat zu grossen wirtschaftlichen und strukturellen Schwierigkeiten in dieser Branche geführt. Die hauptsächlichste Ursache für diese Entwicklung liegt in der Ueberkapazität an Schiffsraum, dadurch fallen die Frachtraten unter die Selbstkosten. Auch wenn die Schweizer Rheinflotte nur 3,5 Prozent der Gesamtkapazität ausmacht, hat sie eine grosse gesamtschweizerische Bedeutung für die Landesversorgung, und sie hat regional Bedeutung für Basel-Stadt und Baselland bei der Sicherung der Arbeitsplätze. Die Schifffahrt hat auch – ich muss das noch einmal erwähnen – einen wichtigen ökologischen Aspekt, sie hat ihre Naturbahn, den Fluss, und ist tatsächlich das energiegunstigste Verkehrsmittel. Sie verdient deshalb die Förderung unseres Rates, so wie auch wirtschaftlich bedrohte Regionen von uns gefördert werden.

Die auf zehn Jahre befristete Abwrackaktion – sie ist auch schon von den Kommissionsprechern betont worden, ich möchte hier nicht ausführen, um was es sich handelt – hat allerdings einen Schönheitsfehler: Ueberkapazitäten sollen infolge der verringerten Transporte vernichtet werden. Unschöne Erinnerungen kommen mir dabei hoch, Erinnerungen beispielsweise an die Vernichtung überschüssiger Tomaten im Wallis. Es ist nicht sehr gut, einfach die Ueberkapazitäten zu vernichten. Dieser Vergleich ist vielleicht hier nicht ganz statthaft, wird aber trotzdem gezogen, damit dieser Gedanke eingebracht worden ist. Dennoch sollten wir diesem Zusatzprotokoll in der heutigen Situation zustimmen. Wegen der Befristung auf zehn Jahre und den geringen finanziellen Belastungen sollte diesem Protokoll ohne weiteres und ohne Bedenken zugestimmt werden. Wenn die Schweiz diesem Zusatzprotokoll nicht zustimmt, wird sich an der EG-Abwrackaktion nichts ändern. Nur wird die Schweiz im künftigen Rheingeschehen nicht mehr mitreden können. Schon aus diesem Grunde sollten wir nicht abseits stehen.

Die sozialdemokratische Fraktion empfiehlt Ihnen daher Zustimmung zu den beiden Beschlüssen. Ich möchte noch abschliessend bemerken, dass die Rheinschifffahrt sehr von der europäischen Verkehrspolitik abhängt, wie auch Herr Auer betont hat. Eine allseitig akzeptierte europäische Gesamtverkehrspolitik würde unserer Rheinschifffahrt sicherlich helfen. Das Verhältnis Europäische Gemeinschaft–Schweiz fordert von uns in diesem Bereich einmal mehr ein Abwägen und ein Ueberdenken.

Burckhardt: Es ist möglich, dass dieses Rheingeschäft als ein nicht sehr gewichtiges betrachtet wird. Näheres Studium bed-

weist allerdings, dass dem nicht ganz so ist. Zunächst sei in diesem Zusammenhang auf eine politische Komponente des Geschäftes hingewiesen. Das Abwrackgeschäft wird zwischen fünf Mitgliedländern der EG – der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, England, Holland und Belgien – sowie der Schweiz als gleichberechtigter Partnerin der Mannheimer Akte und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt abgeschlossen. Es hätte auch sein können, dass die EG aufgrund der Beschlüsse ihres Verkehrsministerrates das Abwrackgeschäft ohne die Schweiz erledigt hätte. Die Schweiz wäre dann frei geblieben, zu tun und zu lassen, was sie will, was sie allerdings in ihrer Glaubhaftigkeit gegenüber Europa hätte schädigen können. Dass dies nicht geschehen ist, dass vielmehr durch das Zusatzprotokoll zur Rheinschifffahrtsakte ein gemeinsamer einstimmiger Beschluss zwischen sechs Staaten, wovon einer, die Schweiz, Nichtmitglied der EG ist, gefällt worden ist, hat bezüglich des Rheins eine natürliche Integration unseres Landes in ein Stück EG-Politik bewirkt, also genau das, was wir wollen, nämlich uns Schritt für Schritt in die EG hineinzuleben. Diese Tatsache ist ein grosser Erfolg und als grosser Erfolg der Bundespolitik zu verbuchen. In der an sich ordentlich verworrenen europäischen Verkehrspolitik, insbesondere in den schwierigen Verhandlungen der Schweiz bezüglich Schienen-, Strassen- und Luftverkehrsintegration ist der offene Weg von Basel, das heisst von der Schweiz bis zum Meer für die Schweiz dank dem Zusatzprotokoll auf alle Fälle gesichert geblieben. Die Mannheimer Akte bleibt ein wesentlicher Bestandteil des gesamten europäischen Verkehrswezens, und die Schweiz ist dabei.

Was das Verhältnis des Wasserweges Rhein zu Schiene und Strasse betrifft, so ist folgendes kurz zu vermerken: Die Deutsche Bundesbahn macht zurzeit der Rheinschifffahrt – man hat es schon gesagt – mit von Steuergeldern alimentierten Dumpingpreisen heftige Konkurrenz. Wir Schweizer können offenbar wenig dagegen tun. Vielleicht wollen wir auch nicht soviel dagegen tun. Aber ein wenig sollten wir doch darüber nachdenken. Eine Schubkomposition auf dem Rhein hat hinsichtlich Containertransport die Kapazität von drei normalen Güterzügen. Darüber hinaus kann sie, was gefährliche Güter betrifft, eine ganz erheblich höhere Sicherheit anbieten. Und allgemein weist sie eine Umweltfreundlichkeit auf, welche kein anderes Transportsystem auch nur annähernd kennt. Zum Vergleich mit der Strasse nur ein kleiner Hinweis: Ein Lastwagenchauffeur transportiert maximal 28 Tonnen. Bei einem 3000-Tonnen-Rheinfrachtschiff, welches von drei Mann bedient wird, fallen pro Mann 1000 Tonnen an. Ich bitte Sie, diese Zahlen im Kopf zu behalten. Sie zeigen zumindest einen Punkt: Eine nicht subventionierte Bahn wäre gegenüber dem Wasserweg schon heute in vielen Beziehungen weit abge schlagen.

Nun noch zur Frage der Subvention der Abwrackung. Vielleicht ist da und dort jemand befremdet, dass die Finanzierung dieser Aktion vom Bund mit etwa 13 Millionen Franken zinsfrei bevorschusst wird. Das Prinzip der Subventionierung, von Holland eingebracht, wurde bei der Abfassung des Zusatzprotokolles schon auf dem Niveau des EG-Verkehrsministerrates abgelehnt. Geblieben ist das Prinzip der zinsfreien Bevorschussung auf Verlangen der privat betriebenen Reedereien. Im Laufe der 10 Jahre, in welchem dieser Vorschuss zurückzahlen ist, wird wahrscheinlich ein Zinsverlust von etwa 2 Millionen Franken anfallen. Diese Summe entspricht jener, welche der Bund pro Tag den SBB zukommen lässt.

In der Gewissheit, dass man in absehbarer Zeit wieder um das Mittel der Rheinschifffahrt im europäischen Gesamttransportwesen sehr froh sein wird, bitte ich Sie namens meiner Fraktion, der Vorlage zuzustimmen.

Bonny: Im Namen der FDP-Fraktion beantrage ich Ihnen Zustimmung. Ich verhehle nicht, dass sich die Begeisterung für diese Vorlage in unserer Fraktion in Grenzen hielt.

Diese Abwrackaktion ist sicher keine Sternstunde für die internationale Wirtschafts- und Verkehrspolitik. Wir meinen aber, dass es falsch wäre, gerade diese Aktion zum Prügelknaben zu machen. Sie ist nämlich die Folge von früher begangenen Fehlern. Wir denken da insbesondere an die Wettbewerbsver-

zerrungen in der Transportpolitik und an früher beschlossene, zu weit gehende staatliche Interventionen in diesem Bereich. Diese beiden Faktoren hängen natürlich zusammen.

Wenn wir dieser Vorlage zustimmen, so geschieht es vor allem aus zwei Gründen:

1. Es geht hier darum, eine gewisse internationale Solidarität unter den Rheinanliegerstaaten beizubehalten. Es ist klar: Wenn einer dieser Staaten ausscheren würde, würde die ganze Aktion ins Wanken geraten.

2. Wir Schweizer dürfen nicht vergessen, dass es auch in einer Zeit internationaler Entspannung darum geht, eine gewisse minimale Versorgungskapazität in unserer Rheinflotte zu erhalten, über die wir vielleicht in einem späteren Zeitpunkt – man muss hier langfristig denken – noch einmal froh sein werden.

Zum Schluss noch ein leises Bedauern: Ich habe den Eindruck, dieser Beschluss hätte nicht so massiv ausfallen müssen, wenn man sich früher zu einer ähnlichen Aktion entschlossen hätte.

Trotz all dieser Vorbehalte beantragen wir Zustimmung.

M. Friderici: Durant cette session, je suis intervenu en faveur de la protection du tracé des voies navigables et je n'ai pas nié les difficultés que rencontraient les armateurs. Mon intention n'est pas de m'opposer aujourd'hui au Protocole additionnel no 4 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin, mais de stigmatiser une fois de plus la cause principale de la surcapacité de la flotte rhénane. Certes, la modernisation des unités condamne à terme les artisans bateliers qui n'ont pu se convertir à temps et n'en ont plus les moyens financiers, mais les tarifs de dumping pratiqués par les compagnies européennes de chemins de fer en trafic international jouent un rôle encore plus important dans les problèmes que rencontre la flotte fluviale.

Je me permettrai de citer ici M. Maurice Rüscher, rédacteur en chef de la revue *Navigation, ports et industrie* à Strasbourg, à l'appui de cette affirmation: «Les exemples de cette politique ne manquent pas: offensives tarifaires sur les trafics de minerais – ces derniers temps les chemins de fer appliquent sur les relations où ils entrent en concurrence avec la voie d'eau des baisses de 20 à 30 pour cent sur des tarifs déjà qualifiés par eux-mêmes d'exceptionnels.» Le long du Rhin, pour faire pièce à la concurrence de la voie d'eau, Inter-Container a brutalement réduit ses prix de 30 pour cent. Sur ce marché des conteneurs, la situation est proprement aberrante.

Actuellement, comme l'a signalé M. Auer, le transport direct d'un conteneur par chemin de fer de Rotterdam à Milan par la Suisse coûte 625 francs suisses. Si ce même conteneur est acheminé sur le Rhin et, de là, par chemin de fer jusqu'à Milan, il en coûte 940 francs, soit 330 francs pour le parcours rhénan, 180 pour le brouettage Bâle-Port-Bâle-CFF, et 430 pour le parcours Bâle-CFF-Milan. Dans ce schéma, on paie donc 610 francs de Bâle-Port à Milan pour 387 kilomètres et 625 francs de Rotterdam à Milan, pour 1227 kilomètres. Il est dès lors surprenant, et vous en conviendrez vous-même, Monsieur le Conseiller fédéral, que vous nous demandiez aujourd'hui de ratifier le Protocole additionnel no 4 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin, qui prévoit une participation financière des Etats signataires pour déchirer un certain nombre d'unités servant au transport fluvial, alors que dans tous les Etats contractants les compagnies nationales de chemins de fer sont largement déficitaires. Or, ce déficit est partiellement dû aux tarifs de dumping pratiqués par ces mêmes compagnies de chemins de fer lorsqu'elles sont en concurrence avec la voie navigable. Il est heureux que, dans le cas présent, les dossiers soient défendus par deux conseillers fédéraux en charge de départements distincts. Vous ne vous trouvez pas dans la situation paradoxale du président de la Schweizerische Reederei qui a demandé des mesures d'aide à la flotte rhénane suisse lorsqu'il portait sa casquette de marinier, alors qu'il a lui-même contribué à la situation délicate dans laquelle se trouve la société qu'il préside en coiffant sa casquette de chef de gare et en siégeant au conseil d'administration des chemins de fer.

En conséquence, j'adhère pleinement aux conclusions du

message présenté par le Conseil fédéral et vous invite à accepter les deux arrêtés fédéraux et le texte du protocole additionnel qui vous sont soumis, tout en relevant l'absurdité de la situation qui prévaut dans ce secteur du marché des transports.

M. Felber, conseiller fédéral: Je vous remercie au nom du Conseil fédéral d'entrer en matière et d'accepter les deux arrêtés que nous vous soumettons. Je n'aurai donc ainsi pas besoin de reprendre par le détail la substance du message du Conseil fédéral et des deux arrêtés. Permettez-moi simplement de souligner les éléments importants.

Il y a tout d'abord l'élément politique qu'il ne faut pas négliger. C'est une réponse partielle à l'intervention de M. Friderici en particulier. Cette action qui vous est soumise a naturellement un but de politique économique à long terme. Cela signifie que le Conseil fédéral ne veut plus assister passivement à la suppression des capacités de transport par voie fluviale suisse, en mains suisses. C'est un élément important que nous tenons à souligner. En outre, comme l'a dit très justement M. Auer et d'autres intervenants, MM. Euler et Bonny, nous devons considérer ce problème du transport par le Rhin comme une des composantes de la politique globale des transports Suisse-Europe. Il y a là probablement beaucoup de chemin à faire.

Je remercie également les intervenants qui ont souligné l'intérêt qu'il y avait de pouvoir nous mettre d'accord avec un groupe d'Etats de la Communauté économique européenne qui appartiennent – comme nous – à la Commission centrale pour la navigation sur le Rhin.

Je souligne enfin, que les 13 millions qui sont actuellement nécessaires, sont en fait un prêt qui sera remboursé – sans intérêts – et nous souhaitons que les actions de déchirage aient lieu dans l'espace de quelques mois seulement. Il ne s'agit pas d'étaler le déchirage sur dix ans, c'est-à-dire de permettre d'acheter des bateaux pour les déchirer dans sept ou huit ans, mais de véritablement assainir brutalement et le plus rapidement possible la situation des diverses compagnies de la flotte rhénane. Ainsi, nous aurons atteint le but que nous nous fixons. C'est en fait le remboursement par les cotisations payées pendant dix ans qui permettront à la Confédération, comme aux autres Etats rhénans, de retrouver leurs fonds.

Le Conseil fédéral a donc, dans une première phase, donné son consentement à l'application provisoire du protocole, de manière à ce qu'il n'y ait pas d'abus, c'est-à-dire d'achats de bateaux qui seraient ensuite remboursés lorsqu'ils seraient déchirés ou retirés de l'eau. Nous soulignons, une fois encore, que nous tenons – c'est d'un intérêt vital pour la Suisse – à sauvegarder cette branche de notre économie des transports.

Monsieur Bonny, nous pouvons vous rassurer, le Conseil fédéral n'a pas l'intention de procéder par intervention étatique directe dans ce secteur, mais, avec les autres pays intéressés à la navigation du Rhin, nous procédons simplement à cette tentative d'assainissement.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

**Bundesbeschluss betreffend das Zusatzprotokoll Nr. 4 zur Revidierten Rheinschiffahrtsakte
Arrêté fédéral concernant le Protocole additionnel no 4 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin**

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 108 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Bundesbeschluss über die Durchführung der Massnahmen zur Strukturbereinigung in der Rheinschifffahrt
Arrêté fédéral sur la mise en oeuvre de mesures d'assainissement structurel de la navigation rhénane

*Detailberatung – Discussion par articles***Titel und Ingress, Art. 1 – 7***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1 – 7*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes 106 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

89.016

Europarat. Bericht**Conseil de l'Europe. Rapport**

Bericht des Bundesrates vom 13. Februar 1989 (BBl I, 1295)
Rapport du Conseil fédéral du 13 février 1989 (FF I, 1249)

Antrag der Kommission

Kenntnisnahme vom Bericht

Proposition de la commission

Prendre acte du rapport

M. Maitre, rapporteur: Si vous le voulez bien, nous ferons un seul rapport sur le rapport du Conseil fédéral d'une part, et, d'autre part, sur celui de la Délégation parlementaire auprès du Conseil de l'Europe, tant il est vrai que les problèmes évoqués à propos de l'un et de l'autre des deux rapports se recoupent largement.

En 1988, les quelques faits marquants à relever sont les suivants: tout d'abord, s'agissant des membres et de la composition du Conseil de l'Europe, on doit relever l'adhésion de la République de Saint-Marin et de la Finlande. En outre, à propos des deux textes adoptés qui sont extrêmement importants, nous relevons l'adoption de la Convention sur la télévision transfrontières et l'adoption de la Convention sur la prévention de la torture qui, par la suite, a été évoquée dans le cadre des Chambres fédérales. Le Conseil de l'Europe a également à son actif, en 1988, la création du Fonds Eurimage par lequel on peut apporter un soutien à la co-production d'oeuvres cinématographiques et audio-visuelles.

Au cours des travaux de la Commission des affaires étrangères, c'est bien entendu à nouveau le rôle du Conseil de l'Europe dans le cadre du processus d'intégration européenne qui a été évoqué. Plus particulièrement, les relations entre la Communauté européenne et le Conseil de l'Europe ont été au coeur de notre débat et cela de manière peut-être plus engagée, compte tenu du fait que cette année est celle du 40ème anniversaire du Conseil de l'Europe.

Une fois encore, et à juste titre, au travers de son rapport, le Conseil fédéral attire l'attention sur le fait que le Conseil de l'Europe représente aux yeux de la Suisse une institution d'importance particulièrement marquée. Mais une fois encore, nous avons pu constater au cours de nos travaux, lors de nos délibérations, que les pays de la Communauté, membres du Conseil de l'Europe, voyaient leurs objectifs mobilisés vers la réalisation des prescriptions de l'Acte unique et du Livre blanc. En d'autres termes, l'attention des pays membres de la Communauté est aujourd'hui manifestement plus tournée vers Bruxelles que vers Strasbourg. C'est l'une des difficultés du Conseil de l'Europe, c'est un des problèmes qu'il doit affronter.

Il y a un certain nombre de signes positifs et d'autres moins encourageants, postérieurs d'ailleurs aux travaux de la Commission des affaires étrangères. Le fait que la France occupe le Secrétariat général du Conseil de l'Europe est l'un des signes positifs car il est important qu'un des grands pays de la Communauté assume cette responsabilité de tout premier ordre au sein du Conseil de l'Europe.

Le rôle et l'importance du Conseil de l'Europe a été une nouvelle fois marqué dans les domaines suivants: tout d'abord, la politique culturelle, ensuite l'ensemble de la problématique des droits de l'homme. Sur ce point, il n'y a pas de doute que l'activité du Conseil de l'Europe, qui a conduit à la mise au point de la Convention sur la prévention de la torture, se trouve dans le droit fil de l'action de cette institution dès son origine. En outre, une conférence européenne sur la politique de l'asile est en perspective et cela a été notamment rappelé par le chef du Département des affaires étrangères.

L'un des volets les plus récents et sur lesquels le Conseil de l'Europe doit marquer une attention soutenue, est celui de la politique de réforme engagée par certains pays de l'Est. Il n'y a pas de doute que cette politique ouvre de nouvelles perspectives de coopération dont le Conseil peut se saisir avec lucidité et détermination. Avec lucidité, car l'action du Conseil de l'Europe repose dès sa fondation sur la volonté de promouvoir les droits de l'homme et, dans ce domaine, il reste évidemment beaucoup à faire dans les pays du bloc de l'Est. Mais cette action de coopération possible avec les pays de l'Est doit être engagée avec détermination parce que le Conseil de l'Europe peut être un instrument privilégié pour que des ponts soient jetés dans la perspective – pour reprendre les termes du Général de Gaulle – d'une «Europe de l'Atlantique à l'Oural».

Un fait nouveau s'est produit cet été et, par conséquent, n'a pas été évoqué devant la commission puisqu'elle a eu à débattre de ces rapports dans le courant du mois d'avril de cette année. Ce fait nouveau a vu les pays présents au Sommet de Paris, c'est-à-dire le groupe des sept pays les plus industrialisés du monde, confier à la Commission des Communautés européennes le mandat très précis de développer un certain nombre d'actions vis-à-vis des pays de l'Est. Le fait que non seulement les pays européens mais également, par exemple, les Etats-Unis et le Japon aient choisi la Communauté en tant que telle comme mandataire, comme interlocuteur vis-à-vis des pays de l'Est, est à n'en pas douter très préoccupant pour le Conseil de l'Europe. Cela montre bien, me semble-t-il, que la Communauté est reconnue comme étant un partenaire qui bénéficie à la fois de l'instrument dynamique nécessaire et qui a le poids spécifique adéquat pour entreprendre des négociations avec un certain nombre de pays de l'Est.

Il nous faut donc être très attentifs à cette évolution parce que, une fois encore, si elle devait s'affirmer dans le sens d'un véritable leadership de la Communauté européenne dans le cadre des rapports avec les pays de l'Est, c'est la force et le pouvoir du Conseil de l'Europe qui seraient à nouveau amoindris. L'une des conclusions sur lesquelles la Commission des affaires étrangères a tenu à marquer son appui est que, pour que le Conseil de l'Europe puisse véritablement jouer le rôle que l'on doit attendre de lui, il lui faut les ressources nécessaires. Sans ressources adéquates, sans ressources supplémentaires, le Conseil de l'Europe aura véritablement de la difficulté à jouer le rôle crédible que l'on doit attendre de lui et c'est dans ce sens que nous pouvons marquer la satisfaction de la commission parce que le Conseil fédéral avait accepté le postulat

Rheinschiffahrt. Abkommen

Navigation du Rhin. Convention

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.050
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.10.1989 - 14:30
Date	
Data	
Seite	1537-1540
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 741

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.