

COMISION CENTRAL DEL RHIN

por ANTONIO POCH Y GUTIÉRREZ DE CAVIEDES (*)

TIENE por objeto esta crónica la reseña de las actividades desarrolladas, en 1971, por la Comisión Central del Rin. La finalidad de esta institución europea es, como se sabe, la de la administración centralizada de este río internacional, su conservación y mejoramiento de las condiciones de navegación en el mismo. Es, quizá, la Comisión Central del Rin la más modesta y rudimentaria de las organizaciones europeas, pero es asimismo, la más venerable, aunque no sea por otra cosa que ser la decana de todas ellas. En efecto, aparte de sus antecedentes próximos o remotos —Convenio de ciudades Renanas de 1254; Tratados de Ryswick y Baden; Convenio del «Octroi», de 1804...— tiene su verdadero nacimiento en los Tratados de París, de 1814 (art. 15), y de Viena, de 1815 (arts. 108 y ss. del Acta final); con las modificaciones que a lo largo de un siglo le fueron imprimiendo los Convenios de Maguncia (1831), Manheim (1868), Versalles (1919, arts. 341 a 343), y Londres (1945).

Debido a esta rudimentaria organización, la Comisión Central del Rin es, sin duda y ante todo, una Conferencia diplomática y por ello se caracteriza: primero, por una ausencia casi total de poderes de gestión constitucionales —que pertenecen a los Estados Ribereños— y carencia asimismo de un funcionariado; en segundo lugar, por ser un órgano de control y vigilancia, una autoridad central que sirve de medio de comunicación entre los Estados Partes en todo lo relativo a la navegación del río.

No era, pues, en origen al menos, la Comisión Central del Rin, una institución de gestión, sino de control, y, en cierta medida de jurisdicción (arts. 33 y ss. del Estatuto de Maenheim). Servía, como su nombre indica, de órgano central de unión de los Estados, pero sin administrar ni gestionar. Ahora bien, esta simple Conferencia diplomática, este elemental órgano de unión y control, ha llegado a ser algo más importante por la adquisición paulatina de competencias de decisión y de gestión, cobrando así funciones reglamentarias que era muy dudoso poseyese por estatuto fundacional.

Esta actividad reglamentaria es muy abundante por parte de la Comisión Central —Reglamentos generales de ruta, policía, seguridad náutica, señalamiento y luces, libramiento de patentes de bateleros, clausura aduanera de los barcos, transporte de materias corrosivas, inflamables y venenosas...—. Estas mutaciones son prueba de la dinámica que anima a las instituciones internacionales, como a todo cuerpo social, las cua-

(*) Catedrático de Derecho Internacional. Jefe de la Asesoría Jurídica Internacional del Ministerio de Asuntos Exteriores.

les están muy lejos de permanecer en el reposo institucional establecido por el Convenio que les sirve de fundamento y asiento jurídico.

Veamos como una prueba más de ello el resumen de las actividades desenvueltas por la Comisión Central del Rhin durante el año 1971:

I

Composición y personal de la Comisión Central del Rhin en 1971

El día 4 de agosto de 1971 ha sido nombrado Comisario suplente de Francia, reemplazando al señor Christian Malaurie, el señor Jorge Dobías, ingeniero encargado del servicio de transportes de mercancías en el Ministerio de Transportes.

El 21 de octubre de 1971, ha sido nombrado Comisario suplente de Alemania el Consejero ministerial, señor Joaquín Hübener, Jefe de la División de Navegación Fluvial Internacional en el Ministerio Federal de Transportes de Bonn.

El 1 de diciembre de 1971 ha sido nombrado Comisario de Alemania, reemplazando al señor Gustavo Poppe, el señor Rümelin Director ministerial y Jefe del Servicio de vías navegables en el Ministerio Federal de Transportes de Bonn.

Consiguientemente, la composición de la Comisión Central era la siguiente, a fines del año 1971.

ALEMANIA

Comisarios, señores:

Gropper.
Rümelin
Reemts
Hüber

Comisarios suplentes, señores:

Hoffmann.
Hübener.

BELGICA

Comisarios, señores:

Devadder
François

Comisario suplente, señor:

Erkens

FRANCIA

Comisarios, señores:

De Lacharriere

COMISION CENTRAL DEL RHIN

Denoueix
Graff
Bernheim

Comisarios suplentes, señores:

Bonet-Maury
Dobias

GRAN BRETAÑA

Comisario, señor:

Hill

Comisario suplente, señorita:

Bristow

PAISES BAJOS

Comisarios, señores:

Riphagen
Oyevaar
Van Till
Van der Noordt

Comisarios suplentes, señores:

Nieuwenhujsen
Glazenburg

SUIZA

Comisarios, señores:

Schaller
Diez
Oesterhaus
Mangold

Comisario suplente, señor:

Müller

El Secretariado, por las mismas fechas, estaba compuesto como sigue:

Secretario general, señor R. Doerflinger.
Ingeniero Jefe, señor O. Schoppe.
Secretario general adjunto, señor H. Watermann

La Cámara de Apelaciones comprendía, al fin del año 1971, los miembros siguientes:

Jueces señores:

- Bonet-Maury
- Müller
- Quanjard
- Royer
- Specht

Comisarios suplentes señores:

- Bonet-Maury
- Dopias

GRAN BRETAÑA

Jueces suplentes, señores:

- De Jonk
- Schmitz
- Smeesters
- Wairich
- Zurbrügg

Comisario señor:

Hill

Comisario suplente señores:

Bristow

En la reunión del 24 de junio de 1970, de la Cámara de Apelaciones, ha sido elegido Presidente de la misma el señor Müller, el cual ejerció estas funciones desde el 1 de enero de 1971.

Comisarios señores:

Rippsen

II

Oyevaar

Van Till

Van der Noordt

Actividad de la Comisión Central

Comisarios suplentes señores:

1. Sesiones Plenarias y reuniones de Comités que han tenido lugar durante el año 1971.

- a) La Comisión Central ha tenido dos sesiones ordinarias, el 28 y 29 de abril y el 27 y 28 de octubre, en Estrasburgo, bajo la presidencia del señor Devadder.
- b) Los Comités se reunieron en las fechas que a continuación se citan:

Comité Económico bajo la presidencia del señor Devadder, los días 27 de abril y 26 de octubre en Estrasburgo.

Comité Restringido Económico bajo la presidencia del señor Van der Noordt, los días 31 de marzo, 26 de abril, 25 de octubre y 21 de diciembre, en Estrasburgo.

Comité de Aduanas bajo la presidencia del señor Glazenburg, los días 9 y 30 de marzo y 7 de septiembre en Estrasburgo.

Grupo de Trabajo encargado de examinar la comunicación de la delegación alemana del 24 de marzo de 1971, referente a un proyecto de Protocolo adicional a la Convención revisada para la navegación del Rhin de 17 de octubre de 1868, bajo la presidencia del señor Bonet-Maury, reunido el 1 de julio en Estrasburgo, y el 12 de octubre del mismo año, bajo la presidencia del señor Erkens.

Grupo de trabajo gubernamental encargado de examinar los problemas planteados por el proyecto de Protocolo adicional al Acuerdo revisado en 1963, relativo a las condiciones de trabajo de los bateleros renanos, reunido el 31 de marzo y 30 de junio en Estrasburgo bajo la presidencia del señor Bonet-Maury.

Grupo de estadísticos, reunido el 13 de julio en París, bajo la presidencia del Secretario general adjunto.

Comité «ad hoc» encargado de examinar las cuestiones que plantea la numeración de los buques, reunido el 8 de septiembre y el 2 de diciembre en Estrasburgo, bajo la presidencia del señor Bonet-Maury.

Comité de Reglamento de Policía, reunido el 25 de marzo, 21 de septiembre y 28 de octubre en Estrasburgo, bajo la presidencia del señor Mangold.

Comité de Reglamento de Visita, reunido el 25 de febrero, 24 de marzo, 27 de abril, 16 de junio y 21 de septiembre en Estrasburgo, bajo la presidencia del señor Poppé.

Comité restringido de navegación, reunido los días 18 y 19 de febrero en Friburgo, y los días 31 de marzo y 1 de abril en Duisburgo, los días 7 y 8 de julio en Lavera, los días 12 y 13 de agosto en Coblenza, el día 22 de octubre en Basilea y los días 2 y 3 de diciembre en Neckargemün, bajo la presidencia del Ingeniero Jefe señor O. Schoppe.

Grupo de Trabajo encargado de establecer normas referentes a los colores e intensidad luminosa de las luces de posición, reunido los días 28 y 29 de enero y el 8 de octubre en Estrasburgo, bajo la presidencia del señor Wiedemann.

Grupo de Trabajo encargado de establecer normas para las señales sonoras de los buques del Rhin, reunido los días 1 de marzo, 18 de mayo y 16 de noviembre en Estrasburgo, bajo la presidencia del señor Blaise.

Grupo preparatorio de la revisión del Reglamento de Visita, reunido los días 23 y 24 de febrero, 6 y 7 de abril, 15 y 16 de junio, 14 y 15 de septiembre en Estrasburgo, así como el 7 y el 8 de diciembre en Basilea, bajo la presidencia del Ingeniero Jefe señor O. Schoppe.

Comité de cuestiones sociales de trabajo y de formación profesional, reunido los días 26 de febrero, 24 de marzo, 27 de abril, 17 de junio y 12 de octubre en Estrasburgo, bajo la presidencia del señor Poppé.

Comité de materias peligrosas, reunido los días 26 de marzo, 27 de abril, 22 de septiembre y 26 de octubre en Estrasburgo, bajo la presidencia del señor François.

Grupo de trabajo de materias peligrosas, reunido los días 12, 13 y 14 de enero en Coblenza, 16, 17 y 18 de febrero en Estrasburgo, 17, 18 y 19 de marzo en Bonn, 12, 13 y 14 de mayo en Estrasburgo, bajo la presidencia del señor Hoekstra.

Comité Técnico permanente, reunido los días 23 de marzo, 27 de abril y 23 de septiembre en Estrasburgo, bajo la presidencia del señor Van Tijn, y también el señor O. el

c) **La Cámara de Apelaciones** se ha reunido los días 18 y 19 de marzo y 14 y 15 de junio en Estrasburgo, bajo la presidencia del señor Müller.

2. Relaciones de la Comisión Central del Rhin con otras organizaciones internacionales.

a) Han tenido lugar conversaciones exploratorias entre los representantes de los Estados miembros de las Comunidades europeas, de la Comisión de Comunidades Europeas y representantes de las partes contratantes de la Convención revisada de Mannheim, concernientes a un sistema de inmovilización temporal de buques, aplicable a las vías de agua sometidas al régimen definido por la Convención, que han tenido lugar el 29 y 30 de marzo en Estrasburgo, bajo la presidencia del señor Graff.

b) El Comité restringido ha negociado con el «Consortium» de la navegación renana sobre problemas económicos relativos a dicha navegación, durante los días 27 de abril y 29 de diciembre en Estrasburgo, bajo la presidencia del señor Van der Noordt.

c) El Secretario ha representado a la Comisión Central:

En el Comité de Transportes Interiores de la Comisión Económica de las Naciones Unidas con sede en Ginebra y en sus Subcomités:

En el Grupo de Trabajo de Transportes por Vías navegables; en el Grupo de Relatores para la unificación de documentos de a bordo y prescripciones técnicas relativas a los barcos; en el Grupo de Trabajo de Estadísticas de transportes; en la Reunión mixta IMCO —CEE— para el estudio del proyecto de convención relativa al contrato de transporte combinado; en la Asociación Internacional Permanente de los Congresos de Navegación; en la Asociación Internacional del Registro de barcos del Rhin; en la Agencia Internacional de la Energía Atómica, y en el Subcomité de Inversiones en las vías navegables de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes.

3. Trabajos de la Comisión Central.

a) Cuestiones generales.

CONVENCION REVISADA DE LA NAVEGACION DEL RHIN

Con motivo de su sesión de primavera de 1971, la Comisión Central ha tomado nota de una comunicación de la Delegación alemana que hace saber que, con motivo de una reforma del Código Penal de la República Federal de Alemania, tendente de sustraer a las infracciones en el dominio del transporte su carácter penal, era necesario una adaptación de los artículos 32 a 40 de la Convención revisada, con miras a permitir la represión de las infracciones previstas por el artículo 32 de la mencionada Convención. Y considerando también que se hacía necesario estudiar todas las implicaciones planteadas por esta cuestión, decidió la constitución de un grupo de trabajo encargado de examinar el destino que debía darse a esta comunicación de la República Federal Alemana.

Durante su sesión de otoño de 1971, la Comisión Central ha tomado acta de las informaciones que le han sido dadas en lo referente al estado de los trabajos del grupo.

UNIFICACION DEL DERECHO FLUVIAL

En su sesión de primavera de 1971, la Comisión Central ha sido informada de que la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas había pedido a la Comisión

Central su parecer sobre un proyecto de Convenio relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de barcos de navegación interior.

Subrayando la importancia que reviste un proyecto tal de Convenio para los Estados renanos, la Comisión Central ha encargado al secretario general, que reúna las observaciones de todas las Delegaciones y que las comunique a la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.

b) Cuestiones económicas.

MEDIDAS TENDENTES AL SANEAMIENTO DEL MERCADO DE LA NAVEGACION RENANA

En su sesión de primavera de 1971, la Comisión Central ha tomado conocimiento, con satisfacción, de la evolución favorable de la situación de la navegación renana, debida esencialmente a la buena coyuntura que se ha manifestado en los países renanos, así como a los esfuerzos de cooperación emprendidos por las asociaciones profesionales y que se han traducido en la búsqueda de la actividad de «pools» y convenios y en la publicación de fletes de referencia. Si los fletes han quedado establecidos a nivel bastante satisfactorio, la situación no ha mejorado, sin embargo, más que en apariencia, por razón del alza de costes de mano de obra y de precios, de una amplitud desconocida, y que ha absorbido ampliamente el aumento de los fletes, haciendo imposible una acción de inversión en larga escala con miras a la modernización de la flota renana.

Sin embargo, en su sesión de otoño de 1971, la Comisión Central ha podido comprobar un cierto retraso en el curso de los últimos meses de la actividad de la navegación renana. Este deterioro de la situación, debido a la inflexión de la alta coyuntura que caracterizó la economía hasta aquella fecha, ha repercutido igualmente en la formación de los fletes. Por razón de la evolución económica antedicha, los esfuerzos de cooperación emprendidos por las asociaciones profesionales no han permitido llegar a nuevos desarrollos de «pools» y convenios y, a pesar del aumento continuo, muy importante, de los gastos y costes de explotación, el Comité de Rotterdam no ha podido recomendar un aumento.

La Comisión Central ha tomado acta, con satisfacción, de las medidas de desguace decididas o previstas por la República Federal Alemana y los Países Bajos, con miras al saneamiento del mercado.

ACCESO AL MERCADO DE LOS TRANSPORTES DE MERCANCIAS POR VIA NAVEGABLE

Durante su período de sesiones de la primavera de 1971, la Comisión Central ha tomado acta de los resultados de las conversaciones que han tenido lugar los días 29 y 30 de marzo de 1971 entre los representantes de los Estados miembros y la Comisión Central en lo relativo a la elaboración de un sistema de inmovilización temporal de buques aplicable a la navegación renana. Ha comprobado con satisfacción que se ha podido llegar a un acuerdo sobre la mayor parte de los elementos técnicos de un tal sistema y ha expresado su deseo de que una nueva reunión pueda tener lugar en fecha próxima a fin de examinar el problema de la organización del Fondo de inmovilización, y, si fuese posible, de las cuestiones de orden institucional.

La Comisión Central, por otra parte, ha tomado nota, con interés, de la intención expresada por la profesión de proseguir su cooperación en estas materias.

REGLAS DE COMPETENCIA

Respondiendo a una carta del presidente del Consejo de las Comunidades Europeas, la Comisión Central, en el curso de su sesión de primavera de 1971, ha hecho saber a dicho presidente que había tomado conocimiento, con satisfacción, del vivo deseo del Consejo de dar curso, en los plazos más breves posibles, al ofrecimiento de negociación presentado en sus conversaciones del 6 de octubre de 1970 entre los Estados miembros, la Comisión de las Comunidades europeas y la Comisión Central con miras a lograr un acuerdo internacional sobre la aplicación de reglas de competencia al conjunto de la navegación renana, y que la Comisión Central es del parecer que las negociaciones deberán ser entabladas en los plazos más breves posibles.

NUMERACION DE LOS BARCOS

El problema de la numeración de los barcos, habiendo sido vuelto a examinar en numerosas ocasiones y especialmente bajo la perspectiva de la reglamentación de inmóvilización propuesta por las asociaciones profesionales, la Comisión Central ha decidido, en el curso de su sesión de primavera, la constitución de un Comité «ad hoc» encargado, en estrecha cooperación con los representantes de las asociaciones profesionales renanas internacionales y de la Asociación internacional del registro de los barcos del Rin, examinar las cuestiones que pueda plantear la puesta en ejecución de un sistema de numeración de barcos.

La Comisión Central ha tomado acta, en el curso de su sesión de otoño de 1971, de la comunicación que le ha sido dirigida sobre el estado de los trabajos del Comité «ad hoc» que había procedido, en septiembre de 1971, a un primer intercambio de puntos de vista.

c) Cuestiones sociales:

ACUERDO REVISADO EN 1963, RELATIVO A LAS CONDICIONES DE TRABAJO DE LOS BATELEROS RENANOS

CONFERENCIA GUBERNAMENTAL

La Comisión Central, en el curso de su sesión de primavera de 1971, ha recomendado que, de acuerdo con el BIT, el «Bureau» de la Conferencia gubernamental convoque reuniones susceptibles de hallar las bases de un acuerdo con miras a la puesta en vigor del Protocolo adicional al acuerdo de 1950-54, revisado en 1963, relativo a las condiciones de trabajo de los bateleros renanos.

La Comisión Central ha renovado su recomendación durante el período de sesiones de otoño de 1971.

d) Cuestiones aduaneras.

REGLAMENTO DEL CONSEJO RELATIVO AL TRANSITO COMUNITARIO

La Comisión Central ha tomado acta del estado de las negociaciones que se están desarrollando entre Suiza y las Comunidades europeas con miras a la conclusión de un acuerdo sobre la aplicación a Suiza del régimen de tránsito comunitario.

e). Cuestiones reglamentarias

En el curso del año 1971, la Comisión Central ha renovado un cierto número de prescripciones temporales y ha introducido modificaciones en los reglamentos comunes, de los cuales las principales son las abajo indicadas.

REGLAMENTO DE POLICIA

La Comisión Central ha adaptado las disposiciones del Reglamento de Policía relativas para la utilización del radioteléfono, a las del Acuerdo regional relativo al servicio radiotelefónico renano concluido en Bruselas en diciembre de 1970.

Ha introducido, a título de ensayo, prescripciones temporales relativas a las pinzas construídas para ser transportadas a bordo de los navios marítimos y para navegar sobre las vías de navegación interior.

A fin de favorecer el progreso de los trabajos relativos a la introducción de una señal de peligro para el transporte de ciertas materias peligrosas, la Comisión Central ha encargado al grupo de trabajo de Materias Peligrosas, reforzado por los expertos de los Comité del Reglamento de Policía y del Reglamento de Visita, que elabore, en los plazos más breves posibles, normas precisas a este respecto.

REGLAMENTO DE VISITA

La Comisión Central ha constituido un grupo de trabajo encargado de estudiar en qué medida las normas relativas a las instalaciones de gas líquido se adaptan a las técnicas actuales en la materia y de proponer, si se considerase necesario, las revisiones necesarias.

REGLAMENTO ADNR

Con miras a facilitar la aplicación del Reglamento para el Transporte de Materias Peligrosas (ADNR), que entra en vigor el primero de enero de 1972, la Comisión Central ha precisado, que las sociedades de clasificación actualmente aceptadas, en el sentido del artículo 15 del Reglamento de Visita, por todos los Estados ribereños y Bélgica, están también habilitadas para intervenir en la aplicación de las disposiciones del ADNR que prevean explícitamente la intervención de una sociedad de clasificación aceptada por todos los Estados ribereños del Rhin y Bélgica.

Ha introducido modificaciones en las disposiciones del ADNR relativas a las consignas escritas, a fin de reducir ciertas dificultades planteadas por la obligación para toda materia peligrosa transportada de ser acompañada de tales consignas. Ha hecho la radiotelefonía obligatoria para ciertos barcos destinados al transporte de materias peligrosas.

La revisión de la categoría «KO» de materias líquidas inflamables ha sido revisada, para tener en cuenta especialmente los transportes por barcos cisternas de ciertos carburantes de automóviles.

La Comisión Central ha adoptado directivas concernientes al establecimiento de certificados de «agrement» para los barcos cisternas, así como normas tendentes a autorizar, bajo ciertas condiciones, el transporte de benceno y de alcohol metílico por barcos cisternas.

REGLAMENTO RELATIVO AL OTORGAMIENTO DE PATENTES DE BATELERO DEL RHIN

Considerando que el Reglamento relativo al otorgamiento de patentes de batelero del Rhin no corresponde ya a las exigencias y a las condiciones actuales de la navegación, y que es deseable que este reglamento esté de acuerdo con los otros reglamentos comunes, la Comisión Central ha encargado a su Comité de cuestiones sociales, de trabajo y de formación profesional para que proceda a la revisión del antedicho reglamento.

f) Cuestiones técnicas.

La Comisión Central ha tomado conocimiento, con gran interés, de las observaciones comunicadas por la Unión de las Cámaras de Comercio renanas, relativas a la ordenación y mejora de la navegación del Rhin. En una carta dirigida a la Comisión, la Unión había comprobado que la importancia de esta vía de agua, espina dorsal del sistema fluvial europeo para el intercambio de mercancías en los Estados europeos y para el comercio exterior con ultramar, crecía sin cesar.

A fin de evitar dificultades de fluidez de tráfico, la Unión había sugerido un cierto número de obras en el río. La Comisión Central ha comprobado que las sugerencias hechas por la Unión han hallado, de una manera general, aceptación favorable y que, algunas de ellas, debían ser, desde este momento, estudiadas por las administraciones interesadas.

La Comisión ha sido informada del programa de los trabajos previstos en el curso del año 1971, que se desarrollan de una manera satisfactoria, para la regularización y mejora del curso del Rhin, entre Lauterbourg Neuburgweiler y San Goar.

La Comisión Central ha tomado acta, por otra parte, del informe de su Comité Técnico Permanente relativo a los planes y documentos concernientes a las obras de dirección y amarraje a las arribadas en las esclusas de Gamsheim. Ha comprobado en esta ocasión que un cierto número de sugerencias del «Consortium» de la navegación renana, dadas a conocer por carta del 26 de agosto de 1971, había sido tomado en consideración.

Finalmente, la Comisión Central ha aprobado los proyectos de construcción siguientes: instalación de una obra de atraque y de descarga en el puerto de Huningue; implantación de una obra de atraque para el barco aduanero francés «Sundgau».

g) Cuestiones judiciales.

La Cámara de Apelación de la Comisión Central ha dado, como segunda jurisdicción y última instancia, cinco sentencias en materia y civil y dos en materia penal.