

No English translation of  
the enclosed pamphlet (s)  
will be published,

SOCIÉTÉ DES NATIONS

ORGANISATION DES COMMUNICATIONS ET DU TRANSIT

---

CONFÉRENCE POUR  
L'UNIFICATION DU DROIT FLUVIAL

Tenue à Genève du 17 novembre au 9 décembre 1930.

---

COMPTES RENDUS ET TEXTES

---

GENÈVE, 1931.

# Publications de la Section des Communications et du Transit.

---

## Conférence pour l'unification du droit fluvial.

**Documents préparatoires. Volume I. PROJETS DE CONVENTIONS** élaborés par le Comité pour l'unification du droit fluvial.

1. Projet de convention sur les mesures administratives propres à attester la nationalité des bateaux de navigation intérieure.
2. Projet de convention sur certaines matières de droit fluvial.
3. Projet de convention sur l'unification de certaines règles en matière d'abordage dans la navigation intérieure.

(Sér. P. S.d.N. 1929.VIII.17) . . . . . Fr. 1.50

**Documents préparatoires. Volume II. RAPPORTS** élaborés par le Comité pour l'unification du droit fluvial. (Sér. P. S.d.N. 1929.VIII.18) . . . . . 2.—

Ce volume contient une introduction concernant l'histoire des travaux du Comité, ainsi que les idées générales qui ont inspiré la méthode suivie par le Comité dans l'élaboration des textes. Suivent les rapports relatifs aux trois projets de conventions avec un rapport de la minorité du Comité sur le troisième projet.

**Convention sur l'unification de certaines règles en matière d'abordage dans la navigation intérieure.** (Sér. P. S.d.N. 1931.VIII.2) . . . . . Fr. 0.50

**Convention concernant l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, les droits réels sur ces bateaux et autres matières connexes.** (Sér. P. S.d.N. 1931.VIII.3) . . . . . 1.—

**Convention sur les mesures administratives propres à attester le droit au pavillon des bateaux de navigation intérieure.** (Sér. P. S.d.N. 1931.VIII.4) . . . . . 0.50

(Ces trois documents existent aussi en allemand).

**Acte final de la Conférence.** (Sér. P. S.d.N. 1931.VIII.5) . . . . . 0.50

---

*Tous les prix s'entendent en argent suisse.  
Catalogue complet envoyé sur demande.*

**SERVICE DES PUBLICATIONS  
SOCIÉTÉ DES NATIONS  
GENÈVE**

Genève, le 1<sup>er</sup> avril 1931.

SOCIÉTÉ DES NATIONS

ORGANISATION DES COMMUNICATIONS ET DU TRANSIT

---

CONFÉRENCE POUR  
L'UNIFICATION DU DROIT FLUVIAL

Tenue à Genève du 17 novembre au 9 décembre 1930.

---

COMPTES RENDUS ET TEXTES

---

PREMIÈRE PARTIE. — COMPTES RENDUS DES SÉANCES PLÉNIÈRES  
DE LA CONFÉRENCE.

DEUXIÈME PARTIE. — PROCÈS-VERBAUX DES COMMISSIONS :

1. Procès-verbaux de la Première Commission (Droit au pavillon).
  2. Procès-verbaux de la Deuxième Commission (Certaines matières de droit fluvial).
  3. Procès-verbaux de la Troisième Commission (Abordage).
- 

Série de Publications de la Société des Nations

VIII. COMMUNICATIONS ET TRANSIT  
1931. VIII. 13.



## TABLE DES MATIÈRES

Première partie. — Comptes rendus des séances plénières de la Conférence.		Pages
1. LE BUREAU DE LA CONFÉRENCE ET LES DÉLÉGATIONS. . . . .		9
2. PROCÈS-VERBAUX DES SÉANCES PLÉNIÈRES DE LA CONFÉRENCE :		
PREMIÈRE SÉANCE, tenue le 17 novembre 1930, à 15 heures.		
I. Élection du président de la Conférence et des présidents des trois Commissions. ✓		13
II. Programme des travaux. . . . .		13
III. Discussion générale. . . . . ✓		14
DEUXIÈME SÉANCE, tenue le 4 décembre 1930, à 15 h. 30.		
IV. Vérification des pouvoirs . . . . .		19
V. Établissement de l'Acte final. . . . .		21
VI. Projet de Convention sur l'unification de certaines règles en matière d'abordage dans la navigation intérieure . . . . .		21
Article 1 . . . . .		21
Article 2 . . . . .		21
Article 3 . . . . .		22
Article 4 . . . . .		23
Article 5 . . . . .		23
Article 6 . . . . .		24
Article 7 . . . . .		24
Article 8 . . . . .		25
Article 9 . . . . .		25
Article 10. . . . .		25
Article 11. . . . .		25
Article 12. . . . .		25
Protocole de clôture . . . . .		25
Champ d'application de la Convention . . . . .		25
Articles 13, 14 et 15. . . . .		29
Article 16. . . . .		29
Article 17. . . . .		29
Article 18. . . . .		30
TROISIÈME SÉANCE, tenue le 6 décembre 1930, à 10 heures.		
VII. Projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial. . . . .		31
Article 1 . . . . .		31
Article 2 . . . . .		31
Article 3 . . . . .		31
Article 4 . . . . .		31
Article 5 . . . . .		32
Article 6 . . . . .		32
Article 7 . . . . .		32
Article 8 . . . . .		32
Article 9 . . . . .		32
Article 10. . . . .		32
Article 11. . . . .		32
Article 12. . . . .		32
Article 13. . . . .		33
Article 14. . . . .		35
Article 15. . . . .		36
Article 16. . . . .		36
Article 17. . . . .		36
Article 18. . . . .		36
QUATRIÈME SÉANCE, tenue le 6 décembre 1930, à 15 h. 30.		
VIII. Projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial ( <i>suite</i> ) :		
Article 18 ( <i>suite</i> ) . . . . .		37
Article 19. . . . .		38
Article 20. . . . .		38
Article 21. . . . .		38
Article 22. . . . .		39
Article 23. . . . .		39
Article 24. . . . .		39
Article 25. . . . .		39
Article 26. . . . .		39
Article 27. . . . .		40
Article 28. . . . .		40

	Pages
Article 29. . . . .	40
Article 30. . . . .	41
Article 31. . . . .	41
Article 18 ( <i>suite</i> ). . . . .	41
Article 32. . . . .	41
Article 33. . . . .	41
Article 34. . . . .	41
Article 35. . . . .	41
 CINQUIÈME SÉANCE, tenue le 6 décembre 1930, à 21 h. 30.	
IX. Projet de Convention sur les mesures administratives propres à attester le droit au pavillon des bateaux de navigation intérieure. . . . .	42
X. Projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial ( <i>suite</i> ):	
Article 28 ( <i>suite</i> ). . . . .	42
Article 36. . . . .	44
Article 37. . . . .	45
Article 38. . . . .	45
Articles 39, 40, 41, 42 et 43. . . . .	45
Articles 44 et 45. . . . .	45
Article 46. . . . .	45
Article 47. . . . .	45
Protocole de clôture :	
Chiffre I. . . . .	45
Chiffre II. . . . .	45
Chiffre III. . . . .	46
Chiffre IV. . . . .	48
Chiffre V. . . . .	48
Chiffre VI. . . . .	49
Chiffre VII. . . . .	49
Chiffre VIII. . . . .	49
Annexe I. . . . .	49
Annexe II. . . . .	49
Vote sur l'ensemble de la Convention. . . . .	49
 SIXIÈME SÉANCE, tenue le 8 décembre 1930, à 10 heures.	
XI. Projet de Convention sur l'unification de certaines règles en matière d'abordage dans la navigation intérieure ( <i>suite</i> ) . . . . .	49
Article 13 ( <i>suite</i> ). . . . .	49
Articles 14 et 15 ( <i>suite</i> ). . . . .	55
Article 16 ( <i>suite</i> ). . . . .	55
Article 17 ( <i>suite</i> ). . . . .	57
Article 18 ( <i>suite</i> ). . . . .	57
XII. Acte final. . . . .	57
XIII. Publication des procès-verbaux . . . . .	58
XIV. Préambules aux Conventions . . . . .	58
 SEPTIÈME SÉANCE, tenue le 8 décembre 1930, à 16 heures.	
XV. Convention sur certaines matières de droit fluvial ( <i>suite</i> ) . . . . .	59
Modification de quelques articles. . . . .	59
Titre de la Convention . . . . .	60
XVI. Texte allemand des Conventions. . . . .	60
XVII. Acte final. . . . .	64
 HUITIÈME SÉANCE, tenue le 9 décembre 1930, à 16 h. 15.	
XVIII. Pleins pouvoirs de la délégation suisse. . . . .	64
XIX. Texte allemand des Conventions ( <i>suite</i> ). . . . .	64
XX. Déclaration de la délégation française. . . . .	65
XXI. Déclaration de la délégation roumaine. . . . .	65
XXII. Déclaration de la délégation allemande . . . . .	65
XXIII. Dernière lecture des Conventions . . . . .	66
1. Convention sur les mesures administratives propres à attester le droit au pavillon des bateaux de navigation intérieure. . . . .	66
2. Convention concernant l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, les droits réels sur ces bateaux et autres matières connexes . . . . .	66
3. Convention sur l'unification de certaines règles en matière d'abordage. . . . .	66
4. Acte final . . . . .	66

	Pages
XXIV. Signature des Conventions . . . . .	67
1. Convention sur l'unification de certaines règles en matière d'abordage dans la navigation intérieure. . . . .	67
2. Convention concernant l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, les droits réels sur ces bateaux et autres matières connexes . . . . .	67
3. Convention sur les mesures administratives propres à attester le droit au pavillon des bateaux de navigation intérieure . . . . .	67
XXV. Déclaration de la délégation portugaise . . . . .	67
XXVI. Champ d'application de la Convention sur les mesures administratives propres à attester le droit au pavillon . . . . .	67
XXVII. Discours de clôture . . . . .	68
Annexes . . . . .	70

**Deuxième partie. — Procès-verbaux des Commissions.**

**1. PREMIÈRE COMMISSION**

*Examen du Projet de convention sur les mesures administratives propres à attester la nationalité des bateaux de navigation intérieure (Droit au pavillon).*

PREMIÈRE SÉANCE, tenue le 27 novembre 1930, à 17 heures.

I. Discours du président . . . . .	75
II. Discussion générale . . . . .	76
III. Première lecture du projet de Convention :	
Préambule . . . . .	79
Articles 1 et 2 . . . . .	80
Article 3 . . . . .	80
Article 4 . . . . .	81

DEUXIÈME SÉANCE, tenue le 29 novembre 1930, à 10 h. 30.

IV. Première lecture du projet de Convention ( <i>suite</i> ) :	
Article 4 ( <i>suite</i> ). . . . .	83
Article 5 . . . . .	84
Article 6 . . . . .	84
Article 7 . . . . .	84
Protocole de clôture :	
Clause I . . . . .	84
Clause II. . . . .	84

TROISIÈME SÉANCE, tenue le 6 décembre 1930, à 18 h. 30.

V. Deuxième lecture du projet de Convention . . . . .	87
Article 1 . . . . .	87
Article 2 . . . . .	88
Article 3 . . . . .	88
Articles 4, 5 et 6 . . . . .	88
Protocole de clôture . . . . .	88
VI. Discussion générale ( <i>suite</i> ) . . . . .	88
VII. Adoption de la Convention . . . . .	89
VIII. Complément au Protocole de clôture . . . . .	89
IX. Adoption de la Convention, vote final . . . . .	90
Annexes . . . . .	91

**2. DEUXIÈME COMMISSION**

*Examen du Projet de convention sur certaines matières de droit fluvial.*

PREMIÈRE SÉANCE, tenue le 18 novembre 1930, à 10 heures.

I. Constitution du Comité de rédaction . . . . .	94
II. Examen du projet de convention :	94
Titre premier. — De l'immatriculation :	
Article premier . . . . .	94
Articles 2 et 3 . . . . .	96

DEUXIÈME SÉANCE, tenue le 19 novembre 1930, à 10 heures.

III. Examen du projet de Convention (*suite*):

Titre premier. — De l'Immatriculation (*suite*):

Articles 2 et 3 (*suite*):

Amendement proposé par la délégation italienne . . . . .	100
Déclarations des délégués grec et roumain . . . . .	100
Amendement proposé par la délégation néerlandaise . . . . .	101
Article 4 et amendement proposé par la délégation allemande . . . . .	104
Bateaux de plaisance . . . . .	105
Article 5 et amendement proposé par la délégation allemande . . . . .	106
Alinéa 1 : Nos 1 et 2 . . . . .	106
N <sup>o</sup> 3 . . . . .	106
N <sup>o</sup> 4 . . . . .	107
N <sup>o</sup> 5 . . . . .	108
N <sup>o</sup> 6 . . . . .	108
Alinéa 2 . . . . .	108
Article 5 <i>bis</i> de l'amendement proposé par la délégation allemande . . . . .	108

TROISIÈME SÉANCE, tenue le 19 novembre 1930, à 16 heures.

IV. Examen du projet de Convention (*suite*):

Titre premier. — De l'Immatriculation (*suite*):

Article 6 et amendement proposé par la délégation allemande . . . . .	109
Article 7 et amendement proposé par la délégation allemande . . . . .	110
Article 8 . . . . .	111
Nomination d'un sous-comité technique . . . . .	112
Article 9 . . . . .	112
Nomination d'un sous-comité spécial chargé de la rédaction du formulaire à incorporer dans l'article 9 . . . . .	114
Article 10 . . . . .	114

QUATRIÈME SÉANCE, tenue le 21 novembre 1930, à 10 heures.

V. Examen du projet de Convention (*suite*):

Titre II :

Article 11 . . . . .	115
Chapitre 1. — De la propriété :	
Article 12 . . . . .	116
Chapitre 2. — Des hypothèques :	
Article 13 et amendement proposé par la délégation allemande . . . . .	119
Article 14 . . . . .	121
Article 15 . . . . .	122
Article 16 . . . . .	122
Article 17 et quatrième alinéa de l'article 9 . . . . .	122

CINQUIÈME SÉANCE, tenue le 24 novembre 1930, à 10 heures.

VI. Examen du projet de Convention (*suite*):

Titre II (*suite*):

Article 13 (*suite*):

Premier alinéa ( <i>suite</i> ) . . . . .	122
Deuxième et troisième alinéas . . . . .	123

Titre premier. — De l'Immatriculation (*suite*):

Article 7 ( <i>suite</i> ) . . . . .	124
Article 9 ( <i>suite</i> ), quatrième alinéa . . . . .	127
Régime transitoire . . . . .	127

Titre II (*suite*):

Chapitre 3. — Des privilèges :

Article 18 . . . . .	128
Nos 1 et 2 . . . . .	129

SIXIÈME SÉANCE, tenue le 25 novembre 1930, à 16 h. 30.

VII. Examen du projet de Convention (*suite*):

Titre II (*suite*):

Article 18 ( <i>suite</i> ) . . . . .	132
Article 11 ( <i>suite</i> ) . . . . .	133
Article 18 ( <i>suite</i> ):	
Déclaration de la délégation néerlandaise . . . . .	136
Proposition de M. Montagna . . . . .	136
N <sup>o</sup> 3 . . . . .	137
Lettre du Directeur du Bureau international du Travail . . . . .	137
N <sup>o</sup> 4 . . . . .	138
Nos 5 et 6 . . . . .	139
N <sup>o</sup> 7 . . . . .	140
Chiffre II . . . . .	141

SEPTIÈME SÉANCE, tenue le 26 novembre 1930, à 10 heures.

VIII. Examen du projet de Convention (*suite*):

Titre premier. — De l'Immatriculation ( <i>suite</i> ):	
Articles 2 et 3 ( <i>suite</i> ) . . . . .	141
Titre II ( <i>suite</i> ).	
Article 11 ( <i>suite</i> ) . . . . .	141
Article 19. . . . .	142
Article 19 <i>bis</i> de l'amendement proposé par la délégation allemande. . .	145
Article 20. . . . .	146
Alinéas 1, 2 et 3. . . . .	147
Article 21. . . . .	147
Article 22. . . . .	148
Article 23 :	
Premier alinéa. . . . .	148
Alinéa 2 . . . . .	149
Alinéa 3 . . . . .	149
Alinéa 2 de l'amendement allemand . . . . .	149
Article 24. . . . .	149
Titre III : De l'exécution forcée. . . . .	150
Titre IV : Dispositions générales :	
Article 31. . . . .	150
Article 32. . . . .	150
Articles 33 et 34. . . . .	150

HUITIÈME SÉANCE, tenue le 27 novembre 1930, à 10 heures.

IX. Examen du projet de Convention (*suite*):

Titre II ( <i>suite</i> ):	
Article 11 ( <i>suite</i> ) . . . . .	151
Titre premier. — De l'Immatriculation ( <i>suite</i> ).	
Articles 2 et 3 ( <i>suite</i> ) . . . . .	152
Titre III. — Dispositions générales ( <i>suite</i> ).	
Article 35. . . . .	153
Article 36. . . . .	153
Titre premier. — De l'Immatriculation ( <i>suite</i> ).	
Articles 2 et 3 ( <i>suite</i> ) . . . . .	154
Nomination d'un sous-comité chargé de présenter un nouveau texte des articles 2 et 3. . . . .	157

NEUVIÈME SÉANCE, tenue le 28 novembre, à 11 heures.

X. Examen du projet de Convention (*suite*):

Titre IV ( <i>suite</i> ):	
Article 37. . . . .	157
Titre III. — De l'exécution forcée.	
Article 25. . . . .	158
Nomination d'un sous-comité pour la question de la saisie conservatoire	162
Article 26. . . . .	162
Article 27. . . . .	163
Nomination d'un comité de vérification des pouvoirs . . . . .	163
Nomination d'un sous-comité de l'article 37. . . . .	164

DIXIÈME SÉANCE, tenue le 29 novembre 1930, à 17 heures.

XI. Examen du projet de Convention (*suite*):

Titre premier. — De l'Immatriculation ( <i>suite</i> )	
Articles 2 et 3 ( <i>suite</i> ) . . . . .	164
Article 4 : ( <i>suite</i> )	
Premier alinéa, N° 2. . . . .	165
Premier alinéa, N° 1. . . . .	166
Articles 5 et 8 ( <i>suite</i> ) Rapport du Sous-Comité technique . . . . .	166
Article 4, premier alinéa, N° 4, et article 5, alinéa 3 ( <i>suite</i> ) . . . . .	166
Nouvel article relatif à la saisie conservatoire destiné à être inséré entre les articles 24 et 25, sous le titre III. . . . .	166

	Pages
Titre III. — De l'exécution forcée ( <i>suite</i> ).	
Rapport du Sous-Comité pour la question de la saisie conservatoire.	167
Article 28. . . . .	168
Article 29. . . . .	168
Article 30. . . . .	168
Titre IV. — Dispositions générales ( <i>suite</i> ).	
Article 37. . . . .	169
Clauses protocolaires. . . . .	169
Protocole de clôture . . . . .	170
Dispositions transitoires. . . . .	170
ONZIÈME SÉANCE, tenue le 5 décembre 1930, à 17 heures.	
XII. Examen du projet de Convention ( <i>suite</i> ):	
Titre premier. — De l'immatriculation ( <i>suite</i> ).	
Articles 2 et 3 ( <i>suite</i> ). . . . .	170
Article 15 (ancien 9). . . . .	171
Formules A et B. . . . .	172
Article 45 (ancien 34) . . . . .	172
Article 16 (ancien 10) . . . . .	174
Article 18 (ancien 11) . . . . .	180
Article 37 du projet de Convention. . . . .	181
Article 2 (ancien 1 <i>bis</i> ) et Annexe I (liste des lettres initiales des États contractants) . . . . .	181
Article 3 (cinquième alinéa). . . . .	182
Annexe III (formulaire sur la saisie). . . . .	182
XIII. Clôture des travaux de la deuxième Commission. . . . .	182
Annexes. . . . .	183

### 3. TROISIÈME COMMISSION

#### *Examen du projet de Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage dans la navigation intérieure.*

PREMIÈRE SÉANCE, tenue le 20 novembre 1930, à 10 heures.

I. Ouverture des séances de la troisième Commission. . . . .	219
Constitution d'un Comité de rédaction. . . . .	219
Programme des travaux. . . . .	219
II. Examen du projet de Convention :	
Article 1 . . . . .	220
Article 2 . . . . .	220
Article 3 . . . . .	225
Article 4 . . . . .	225

DEUXIÈME SÉANCE, tenue le 22 novembre 1930, à 10 heures.

III. Examen du projet de Convention ( <i>suite</i> ):	
Article 4 ( <i>suite</i> ). . . . .	227
Article 5 . . . . .	234

TROISIÈME SÉANCE, tenue le 25 novembre 1930, à 10 heures.

IV. Examen du projet de Convention ( <i>suite</i> ):	
Article 5, alinéa 4 ( <i>suite</i> ). . . . .	235
Article 6 . . . . .	236
Article 7 . . . . .	240
Article 8 . . . . .	240
Premier alinéa. . . . .	242
Deuxième alinéa. . . . .	242
Article 9 :	
Premier et deuxième alinéas . . . . .	243
Troisième alinéa. . . . .	244
Quatrième alinéa . . . . .	244
Article 10. . . . .	244
Article 11. . . . .	245
Article 12. . . . .	245

QUATRIÈME SÉANCE, tenue le 26 novembre 1930, à 17 heures.

V. Examen du projet de Convention ( <i>suite</i> ):	
Article 13. . . . .	247
VI. Champ d'application de la Convention . . . . .	250
Annexes . . . . .	255

## Première Partie.

# COMPTES RENDUS DES SÉANCES PLÉNIÈRES DE LA CONFÉRENCE

## 1. LE BUREAU DE LA CONFÉRENCE ET LES DÉLÉGATIONS

*Président de la Conférence* : M. Joseph DE RUELLE, juriconsulte du Ministère des Affaires étrangères de Belgique.

*Président de la première Commission* : S. E. M. Carlo ROSSETTI (Italie).

*Président de la deuxième Commission* : M. le professeur Robert HAAB (Suisse).

*Président de la troisième Commission* : S. E. M. Constantin CONTZESCO (Roumanie).

*Président du Comité de rédaction* : M. J. HOSTIE (Commission centrale pour la navigation du Rhin).

*Secrétariat général* : M. R. HAAS, secrétaire général de la Conférence, assisté de :

M. J. M. F. ROMEIN,

M. J. L. METTERNICH, secrétaire des Commissions.

### ALBANIE

*Délégué* :

M. Lec KURTI, Ministre Résident, Délégué permanent auprès de la Société des Nations.

### ALLEMAGNE

*Délégués* :

M. Reinhold RICHTER, Conseiller intime de Régence, Chef de Département au Ministère de la Justice du Reich ;

Le docteur Werner VOGELS, Conseiller ministériel au Ministère de la Justice du Reich ;

Le docteur Erich ALBRECHT, Conseiller de Légation au Ministère des Affaires étrangères du Reich.

### AUTRICHE

*Délégués* :

Le docteur Jean LAWATSCHEK, Conseiller ministériel au Ministère fédéral du Commerce et des Communications ;

Le docteur Charles LISSBAUER, Conseiller ministériel au Ministère fédéral de la Justice.

### BELGIQUE

*Délégués* :

M. Joseph DE RUELLE, Juriconsulte du Ministère des Affaires étrangères ;

M. Henri DE Vos, Inspecteur général de la Marine ;

*Délégué adjoint* :

M. Léon DESCAMPS, Conseiller juridique de l'Administration de la Marine.

*Expert* :

M. François DE STRYKER, Conservateur honoraire des Hypothèques à Anvers.

### BULGARIE

*Délégué* :

M. Anguel KARAGUEUSOFF, premier Président de la Cour de Cassation.

### VILLE LIBRE DE DANTZIG

*Délégués* :

M. Józef SUŁKOWSKI, Professeur à la Faculté de Droit de l'Université de Poznan (chef de la Délégation) ;

M. Richard KETTLITZ, Conseiller supérieur de la Cour suprême de Dantzig.

FRANCE

*Délégués :*

- M. Georges RIPERT, Professeur à la Faculté de Droit de Paris ;  
M. Henri HOUBEURT, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur de l'Office de la Navigation intérieure au Ministère des Travaux publics ;

*Délégué adjoint :*

- M. Paul CHARGUÉRAUD-HARTMANN, Secrétaire de la Délégation française aux Commissions fluviales internationales, Jurisconsulte adjoint du Ministère des Affaires étrangères.

GRÈCE

*Délégué :*

- M. R. RAPHAEL, Délégué permanent auprès de la Société des Nations.

*Délégué adjoint :*

- M. Alexandre CONTOUMAS, premier Secrétaire de la Délégation permanente auprès de la Société des Nations.

HONGRIE

*Délégué :*

- Son Excellence M. Alfred DE DIETRICH DE SACHSENFELS, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire.

ITALIE

*Délégués :*

- Son Excellence M. Carlo ROSSETTI, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire, Délégué aux Commissions européenne et internationale du Danube, internationale de l'Elbe, et centrale du Rhin ;  
M. Raffaele MONTAGNA, Conseiller d'État.

PAYS-BAS

*Délégués :*

- Le docteur Gerhard NAUTA, Avocat et Notaire, ancien Professeur à l'École des Hautes Études commerciales à Rotterdam ;  
Le docteur Guy VAN SLOOTEN Azn., Conseiller à la Cour d'Appel et à la Haute Cour militaire à La Haye.

*Secrétaire :*

- Le docteur J. H. KIEWIET DE JONGE, Avocat, Secrétaire du Bureau central pour la Navigation rhénane et intérieure.

POLOGNE

*Délégués :*

- M. Józef SUŁKOWSKI, Professeur à la Faculté de droit de l'Université de Poznan (chef de la Délégation) ;  
M. Alfred KONOPKA, Ingénieur, Chef de Division et Inspecteur général au Ministère des Travaux publics ;  
M. Valenty GARCZYNSKI, Conseiller ministériel au Ministère des Travaux publics ;  
M. Waclaw ŁACINSKI, Conseiller ministériel au Ministère des Affaires étrangères.

PORTUGAL

*Délégué :*

- M. Alexandre FERRAZ DE ANDRADE, Chef de la Chancellerie portugaise auprès de la Société des Nations.

ROUMANIE

*Délégués :*

- Son Excellence M. Constantin CONTZESCO, Ministre plénipotentiaire, Délégué aux Commissions européenne et internationale du Danube ;  
M. Nicolas DASCOVICI, Professeur de Droit international à l'Université de Jassy.

SUÈDE

*Délégué :*

M. Christian DE GÜNTHER, Directeur de la Division commerciale au Ministère royal des Affaires étrangères.

*Délégué adjoint :*

M. Eric DE POST, Secrétaire au Ministère royal des Affaires étrangères.

SUISSE

*Délégués :*

M. Robert HAAB, Professeur à l'Université de Bâle ;

Le docteur Reinhard HOHL, Chef de Section au Département politique fédéral.

TCHÉCOSLOVAQUIE

*Délégués :*

Son Excellence M. Bohuslav MÜLLER, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire (chef de la délégation) ;

Le docteur Frantisek SITENSKY, Conseiller supérieur au Ministère du Commerce.

*Délégué adjoint :*

M. Joseph SUST, Conseiller au Ministère des Affaires étrangères.

*Expert :*

Le docteur Frédéric ANDRES, Secrétaire du Ministère de la Justice.

YOUGOSLAVIE

*Délégué :*

M. Milan YOVANOVITCH, Directeur de la Navigation intérieure au Ministère royal des Communications.

*Délégués adjoints :*

M. Douchan PANTITCH, Chef de Section au Ministère royal des Affaires étrangères ;

Le docteur Ivan SOUBOTITCH, Chef de Section au Ministère royal des Affaires étrangères.

Les États suivants avaient désigné comme observateurs :

DANEMARK

M. William BORBERG, Délégué permanent auprès de la Société des Nations.

FINLANDE

M. Evald GYLLENBÖGEL, Conseiller de Légation à Berne et à la Délégation permanente auprès de la Société des Nations.

Remplaçant :

M. Paul HJELT, Secrétaire de Légation à la Délégation permanente auprès de la Société des Nations.

TURQUIE

Fuat CHEVKET Bey, Consul de la République turque à Genève.

Les représentants suivants de la COMMISSION DE GOUVERNEMENT DU TERRITOIRE DU BASSIN DE LA SARRE :

M. Paul CENTNER, Directeur technique adjoint des Travaux publics, des Chemins de fer et des Postes et Télégraphes ;

M. Max HOFFMANN, Chef du Service de la navigation,

ont pris part aux travaux de la Conférence à titre consultatif.

La COMMISSION CONSULTATIVE ET TECHNIQUE DES COMMUNICATIONS ET DU TRANSIT a été représentée par :

M. Bohdan WINIARSKI, Président du Comité pour l'Unification du Droit fluvial,

\* \* \*

Ont été invitées à prendre part aux travaux de la Conférence, à titre consultatif, les Organisations internationales suivantes qui ont désigné à cet effet :

#### COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

Son Excellence M. Carlo ROSSETTI, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire, Commissaire d'Italie, Président du Comité de droit privé de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ;

M. Jan HOSTIE, Secrétaire général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

#### COMMISSION INTERNATIONALE DU DANUBE

Son Excellence M. Carlo ROSSETTI, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire, Délégué de l'Italie à la Commission internationale du Danube ;

Son Excellence M. Constantin CONTZESCO, Ministre plénipotentiaire, Délégué de la Roumanie à la Commission internationale du Danube ;

Assistés de :

M. Alexis BAULE, Secrétaire général de la Commission internationale du Danube.

#### COMMISSION INTERNATIONALE DE L'ELBE

Son Excellence M. Carlo ROSSETTI, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire, Délégué de l'Italie à la Commission internationale de l'Elbe ;

M. O. G. VON WESENDONK, Secrétaire général de la Commission internationale de l'Elbe.

#### COMMISSION INTERNATIONALE DE L'ODER

Son Excellence M. Bohuslav MÜLLER, Délégué de la Tchécoslovaquie à la Commission internationale de l'Oder ;

M. Bohdan WINIARSKI, Délégué de la Pologne à la Commission internationale de l'Oder, Président du Comité de droit fluvial de la Société des Nations ;

M. Paul CHARGUÉRAUD-HARTMANN, Secrétaire général de la Commission internationale de l'Oder.

#### INSTITUT INTERNATIONAL DE ROME POUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVÉ

M. Hans FICKER, Secrétaire général adjoint de l'Institut.

#### COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL

M. Albert LE JEUNE, Vice-Président du Comité.

#### CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE

M. O. H. HOFFMANN, Directeur général de la Société d'Assurances « Unitas » à Dusseldorf, Président de la Commission des assurances fluviales de l'Union internationale d'Assurances Transports ;

M. HOLBAN, Secrétaire du Comité national roumain de la Chambre de Commerce internationale.

## 2. PROCÈS-VERBAUX DES SÉANCES PLÉNIÈRES DE LA CONFÉRENCE

### PREMIÈRE SÉANCE PLÉNIÈRE

*Tenue le lundi 17 novembre 1930, à 15 heures.*

*Président : M. DE RUELLE (Belgique).*

#### I. Élection du président de la Conférence et des présidents des trois commissions.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) propose à la Conférence d'élire comme président M. de Ruelle, juriste au Ministère des Affaires étrangères de Belgique, en raison de sa notoriété et de ses grandes capacités d'expert.

*M. DE RUELLE est élu président par acclamation.*

Le PRÉSIDENT déclare qu'il n'entre nullement dans ses intentions de prononcer un discours ; il tient seulement à remercier spécialement M. van Slooten de l'aimable pensée, sans doute un peu téméraire, de l'avoir proposé comme président de la Conférence.

A vrai dire, son premier réflexe, en entendant suggérer sa candidature, a été de se dérober. En parcourant la liste des délégués des pays représentés à la Conférence, on voit figurer des personnalités dont la compétence est universellement connue, tandis que le président qui vient d'être élu n'aura aucune compétence et ne pourra apporter aux travaux que le concours de sa bonne volonté.

En réfléchissant, le Président se demande si la pensée à laquelle a obéi la Conférence ne s'est pas quelque peu inspirée de l'idée qu'il convient, pour assurer l'indépendance des débats, d'avoir un président dégagé de toute idée préconçue et de toute opinion doctrinale ou autre au sujet des questions à résoudre. Quoi qu'il en soit, il fera de son mieux. Certainement, lorsqu'à la lumière de leur science et de leur expérience, les délégués ici présents à la Conférence auront examiné les propositions qui leur sont soumises, afin de dégager le point de vue qui répond davantage aux intérêts de leurs pays respectifs, il est fort peu probable que les opinions qui se feront ainsi jour soient toutes concordantes. Peut-être donc est-il utile que la Conférence ait un président dont la tâche consiste essentiellement à tenter de faire jaillir la lumière de l'échange des idées et à essayer de trouver des solutions conciliantes, ce qui ne signifie d'ailleurs nullement des solutions moyennes. Les solutions moyennes sont en effet souvent médiocres, mais on peut fort bien trouver, entre des conceptions juridiques divergentes, des solutions transactionnelles qui ne soient pas des solutions moyennes. Le Président ajoute qu'il se tient tout entier à la disposition de la Conférence, et il remercie celle-ci de la pensée qui a guidé son choix.

Il déclare ensuite, en ce qui concerne les travaux de la Conférence, que la première préoccupation de celle-ci doit être d'arrêter la procédure à suivre. A cet égard, trois matières doivent être examinées, dont deux présentent entre elles des points de contact.

Il conviendrait d'abord de permettre aux délégations de faire l'exposé général de leur point de vue, exposé qui n'appellerait pas, de prime abord, de réplique de la part des diverses délégations. La discussion des points de vue serait réservée pour les séances des commissions. En effet, il serait indiqué de constituer des commissions au sein desquelles on se livrerait à un travail plus approfondi.

Si la Conférence est de cet avis, il sera procédé à la désignation de celles-ci et au choix de leurs présidents. Elles seraient donc au nombre de trois, pour chacun des trois points de l'ordre du jour.

La première de ces commissions traiterait de la question de la nationalité des bateaux ; la deuxième, de l'immatriculation, de la propriété et des droits réels ; la troisième de l'abordage.

Le président propose que S. E. M. CARLO ROSSETTI (Italie) soit nommé président de la Commission de la nationalité (première Commission).

Il propose ensuite de nommer président de la Commission de l'immatriculation, de la propriété et des droits réels (deuxième Commission) M. le professeur HAAB (Suisse).

Il propose enfin de nommer comme président de la Commission de l'abordage (troisième Commission) S. E. M. CONSTANTIN CONTZESCO (Roumanie).

*Les présidents des trois commissions sont élus par acclamation.*

Le PRÉSIDENT déclare que chaque délégation sera représentée dans chacune des trois commissions.

#### II. Programme des travaux.

M. RIPERT (France) demande s'il est entendu que tout délégué peut siéger dans les commissions sans délégation spéciale.

Le PRÉSIDENT répond affirmativement. Il existe, en effet des délégations peu nombreuses, composées d'un ou de deux membres. Il convient, par conséquent, que les trois commissions siègent à des moments différents, pour que leurs membres puissent tous participer aux débats des

différentes commissions. Ainsi la Commission de l'immatriculation et des droits réels pourrait siéger dans la matinée et les autres, alternativement, l'après-midi.

Le Président ajoute que, suivant une suggestion du Secrétaire général de la Conférence, le règlement à adopter en ce qui concerne les travaux de celle-ci pourrait être celui qui est en vigueur pour les Conférences générales de l'Organisation des communications et du transit. Si, à l'expérience, ce règlement se révélait insuffisant sur tel ou tel point, il serait temps encore d'examiner, à ce moment, ce cas particulier et de pourvoir à la lacune.

M. RIPERT (France) dit que certains délégués paraissent avoir des doutes quant à leur droit de déposer des amendements aux projets de conventions. M. Ripert estime qu'il n'y a pas lieu de limiter ce droit, mais il se déclare opposé à toute proposition qui prévoirait que les amendements devraient être nécessairement présentés au début des travaux de la Conférence.

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE déclare qu'une autre question peut se poser. En effet, il est de règle générale que toute déclaration en français doit être traduite en anglais et *vice versa*. Or, dans le cas présent, aucune délégation n'a demandé à se servir de la langue anglaise. Le Secrétaire général demande donc à la Conférence confirmation de ce fait afin d'éviter la nécessité de traduire les délibérations.

*La Conférence confirme ce fait.*

En réponse à la question posée par M. Ripert concernant les futurs amendements, le PRÉSIDENT dit qu'il fera son possible pour que les documents soient distribués en temps utile.

Le Président invite ensuite la Conférence à commencer la discussion générale.

### III. Discussion générale.

M. WINIARSKI, président du Comité pour l'unification du droit fluvial, fait observer que de toutes les branches du droit international, celle qui a pris, à l'époque la plus récente, un développement vraiment extraordinaire, c'est le droit international des communications. Une activité dévorante, peut-être même quelque peu fiévreuse, règne dans ce domaine. Les conférences se succèdent et de nombreuses conventions ont couronné leurs efforts. Le droit maritime a fait un grand pas en avant avec la Convention de Bruxelles et la Convention sur les ports maritimes. Le régime international des chemins de fer a été grandement amélioré par la revision de la Convention de Berne, par la Convention de Genève et les accords techniques conclus, pour la plupart directement, entre les administrations intéressées. Le droit aérien est en plein développement, malgré la nouveauté des problèmes, et peut-être même grâce à leur nouveauté, car il n'existe pas de réglementation aérienne nationale ou internationale qui ait pu entraver leur solution. On peut en dire autant des communications par route et spécialement de l'automobilisme. Enfin, on a fait des innovations en matière de droit fluvial et le travail créateur, dans ce domaine, est loin d'être terminé.

On peut se demander si cette marche continuera avec la même rapidité. Il se peut que, les premiers besoins de la communauté des nations une fois satisfaits, l'évolution du droit international des communications se ralentisse ou même connaisse des moments d'arrêt. Toutefois, cette succession de périodes d'accélération et de ralentissement est fort naturelle. Ce qui est rassurant, c'est qu'aujourd'hui, les travaux du droit international répondent aux besoins qui se font sentir aujourd'hui : cette tâche n'est, d'ailleurs, pas encore accomplie.

Dans l'histoire du développement du droit international des communications, pendant les dix dernières années, l'Organisation des communications et du transit de la Société des Nations aura toujours une place d'honneur qu'elle a bien méritée. Si déjà, en 1922, elle porta son attention sur le problème de l'unification du droit privé, applicable à la navigation intérieure, c'est que ses décisions répondaient bien aux préoccupations toujours plus pressantes des divers milieux intéressés à cette navigation. Plusieurs commissions fluviales internationales n'avaient-elles pas porté ce problème à leur ordre du jour ? Il est vrai que seule la Commission centrale pour la navigation du Rhin a pu soumettre le problème à une étude approfondie. C'est d'ailleurs cette étude qui a servi de base aux travaux du Comité institué par l'Organisation des communications et du transit, sous le nom de Comité de droit fluvial. Pendant plusieurs années, les travaux du Comité rhénan et de celui de la Société des Nations se poursuivaient presque parallèlement. Les problèmes discutés au sein du premier étaient discutés ensuite au sein du second. Les projets de conventions arrêtés par le premier étaient soumis aux trois lectures successives par le second. Si ces projets diffèrent assez sensiblement sur certains points, c'est que le Comité rhénan était composé de délégués d'un nombre restreint d'États riverains d'un seul fleuve, tandis que le Comité de la Société des Nations, où les États riverains de nombreuses voies navigables étaient indirectement représentés, pouvait considérer les mêmes problèmes sur une base beaucoup plus large. Or, il y a des raisons très sérieuses pour qu'un accord européen soit tenté. Les pays d'Europe ont réglé le grand problème de la liberté de la navigation d'une manière plus complète qu'il ne l'était jusqu'à présent. La navigation fluviale qui a beaucoup à souffrir actuellement de la concurrence des chemins de fer et de la crise économique que notre vieux continent traverse, se relèvera un jour pour devenir un puissant instrument de la vie économique. De nombreux pays européens sont déjà reliés par le réseau de leurs voies navigables. Quand le « Mittellandkanal » aura été terminé, quand le canal du Rhin au Danube aura été construit, sans parler des canaux projetés pour relier le Danube à d'autres fleuves de l'Europe centrale et occidentale, l'Europe deviendra un seul vaste réseau ouvert à la navigation fluviale. Les besoins auxquels M. Winiarski a fait allusion se font d'ailleurs déjà sentir avec une force toujours croissante. Les États pour lesquels les bateaux de navigation fluviale sont un élément constitutif des ressources nationales, les propriétaires, les créanciers, les

assureurs, le personnel occupé à bord de ces bateaux, tous ont un intérêt majeur à ce qu'il soit mis de l'ordre dans les rapports juridiques et économiques créés par la navigation internationale. C'est une tâche formidable que celle qui a été entreprise ; elle demandera un travail de longue haleine et, on le voit dans le rapport du Comité du droit fluvial<sup>1</sup>, de nouveaux problèmes sont déjà mis à l'étude. Cela ne doit nullement décourager.

La Conférence sait de quelle manière le Comité a compris sa tâche et conduit ses travaux. Il a tenu compte, dans la plus grande mesure, des législations nationales et des situations juridiques existantes. C'est dans ce but que des questionnaires ont été adressés aux gouvernements intéressés. Les réponses que ces gouvernements ont eu l'obligeance de transmettre ont grandement facilité le travail du Comité. Il est permis d'exprimer l'espoir que ce contact déjà établi entre les gouvernements intéressés et le Comité rendra plus aisés des accords au sein de cette Conférence.

La Conférence sait également quel rôle ont joué dans ce travail les conventions de droit maritime. Quelquefois, il est vrai, on a été amené à constater que la diversité des conditions de fait ne permet pas d'adopter les solutions consacrées par les conférences de droit maritime et que, d'autre part, la limite entre le domaine du droit maritime et celui du droit fluvial est de nature à mettre un juriste dans le plus grand embarras. M. Winiarski n'entrera pas dans le détail des projets de conventions soumis. La Conférence est mieux qualifiée que personne pour apercevoir le lien logique qui unit intimement les trois projets entre eux et surtout l'importance que présente, dans toute cette construction, la notion de la nationalité des bateaux de navigation intérieure. Les rapports ont eu soin d'expliquer comment le Comité a été amené à dissocier la question de la nationalité des autres questions de droit privé fluvial et comment, dans le second projet, on a dû introduire des dispositions réglant le problème de l'immatriculation des bateaux fluviaux, indépendamment de toute solution que pourrait recevoir la question de la nationalité. Enfin, la Conférence appréciera les solutions que le Comité a donné aux nombreux problèmes qui surgissaient à chaque instant, en cette matière quasi totalement inexplorée. Cette *novitas rerum* servira au Comité d'excuse dans la plupart des cas où la Conférence aura trouvé que les solutions par lui préconisées ne seraient pas particulièrement heureuses.

En effet, le Comité n'a pas la présomption de prétendre avoir fait œuvre parfaite. Tout au plus, a-t-il déblayé le terrain pour permettre à cette première Conférence de poser les fondations solides sur lesquelles l'avenir élèvera l'édifice complet du droit privé fluvial.

M. WINIARSKI déclare qu'il lui reste encore un devoir à remplir, devoir qui est pour lui un grand honneur et un grand plaisir à la fois. Délégué de la Pologne à la Commission internationale de l'Oder, il est chargé, avec le Secrétaire général de la Commission, M. Charguereau-Hartmann, de la représenter à cette Conférence. M. Winiarski se permet de présenter à la Conférence, au nom de la Commission internationale de l'Oder, tous ses vœux pour le succès que mérite une tâche aussi grande et aussi ardue que celle qui lui est confiée.

Le PRÉSIDENT remercie M. Winiarski.

M. ROSSETTI (Italie) parlant surtout en sa qualité de représentant de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, insiste sur l'excellente préparation des travaux de la Conférence. Il rappelle qu'en 1922 la Commission consultative et technique des communications et du transit de la Société des Nations s'est occupée de la nécessité d'entreprendre des études en vue d'unifier le droit fluvial privé et a demandé aux secrétaires généraux des trois Commissions fluviales de documenter complètement la Commission sur le progrès de l'œuvre accomplie par ces commissions. Il rappelle également que de ces trois commissions, la Commission centrale pour la navigation du Rhin fut la seule qui procéda à l'étude systématique de l'unification du droit fluvial.

Le Comité rhénan de droit fluvial a adressé d'abord aux gouvernements représentés dans son sein un certain nombre de questionnaires. Depuis, il a tenu six sessions, à Paris, à Genève, à Paris, à La Haye, à Berlin et à Bruxelles, au cours desquelles on a travaillé à déblayer le terrain, et les résultats de ces travaux ont été transmis à la Société des Nations. Le Comité de droit fluvial de la Société des Nations s'est réuni à Strasbourg, à Hambourg, deux fois à Genève et deux fois à Vienne.

Il a examiné les travaux du Comité rhénan après avoir adressé d'autres questionnaires à tous les États européens, de sorte qu'il possède une documentation très étendue. Il a essayé de concilier tous les points de vue et l'on peut même dire que cette conciliation avait été complètement réalisée au sein du Comité. C'est sur cette base que les articles du projet soumis à la Conférence actuelle ont été rédigés, et certains d'entre eux témoignent des progrès accomplis pour concilier les opinions divergentes.

M. Rossetti estime donc qu'il n'y a pas lieu de remettre en cause les résultats acquis. S'il en était autrement, il lui semble qu'il n'y aurait plus de Conférence possible. Jamais, d'ailleurs, rapport n'a été empreint d'une clarté comparable, au point de vue et de la majorité et de la minorité des opinions, à celle qui caractérise les documents préparatoires de la Conférence pour l'unification du droit fluvial. Aussi M. Rossetti souhaite-t-il à ces excellents travaux, un bon et cordial accueil de la part de la Conférence.

M. MÜLLER (Tchécoslovaquie) déclare que, d'une manière générale, son pays est intéressé à la navigation sur plusieurs fleuves internationaux qui lui donnent l'accès libre à la mer et le Gouvernement tchécoslovaque attache, en conséquence, un intérêt primordial aux questions qui font l'objet des conventions dont la Conférence doit s'occuper. Pour les membres des commissions internationales fluviales, les difficultés résultant des différences des législations nationales en matière du droit fluvial sont bien connues. La Tchécoslovaquie a appuyé dans lesdites commissions toute tentative d'unification du droit fluvial et a même pris une initiative dans ce sens. C'est pour cela

<sup>1</sup> Document C.541(a).M.195(a).1929.VIII.

que son gouvernement est très satisfait de ce que ces difficultés aient fait l'objet de l'étude approfondie de la Commission des communications et du transit dans le but d'élaborer des projets de conventions réglant certaines questions. M. Müller est heureux de pouvoir rendre hommage aux Comités de la Commission centrale du Rhin et de la Commission des communications et du transit pour le travail qu'ils ont accompli et surtout à la clarté et à l'objectivité avec lesquelles les questions sont exposées dans les rapports. Il espère que sur la base de projets si soigneusement préparés il sera possible d'arriver à un résultat heureux et déclare que son Gouvernement, tout en étant prêt à collaborer de son mieux à ce but, est en principe favorable aux projets de conventions et les accepte comme base de discussion.

M. HOHL (Suisse) estime que les projets de codification soumis constituent une base excellente pour les travaux de la Conférence.

Il a cependant quelques doutes en ce qui concerne le projet relatif à la nationalité des bateaux. La délégation suisse ne se prononce pas encore sur la question de savoir s'il convient de l'examiner en détail, mais elle se demande si, pour la bonne marche des travaux de la Conférence, il ne serait pas préférable de renvoyer à la fin de la session les séances de la Commission de la nationalité.

M. ROSSETTI (Italie) appuie cette proposition. Il estime en effet qu'il est nécessaire de connaître tout d'abord quels sont les résultats obtenus en ce qui concerne la question de l'immatriculation avant de se prononcer sur la question de la nationalité. Le projet relatif à la nationalité des bateaux a subi une évolution très considérable. On avait dit tout d'abord : tous les bateaux fluviaux auront une nationalité ; puis, dans l'espoir de concilier les opinions divergentes de certaines délégations, on s'est borné à déclarer que là où la nationalité est accordée, les États contractants s'engagent à la reconnaître ; on a établi des règles pour éviter la double nationalité.

M. Rossetti estime donc qu'il y aura lieu de n'examiner le projet de convention qu'après avoir traité la question de l'immatriculation.

Le PRÉSIDENT croit comprendre que les propositions suisse et italienne visent à surseoir à l'étude de la question de la nationalité.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) déclare qu'il craint que si l'on rouvre les débats sur le projet concernant la nationalité des bateaux, la Conférence manque du temps nécessaire pour approfondir l'examen de cette question qui présente pourtant, pour plusieurs États, un intérêt capital. C'est pourquoi il propose de poursuivre l'examen du projet en question parallèlement avec les deux autres projets de convention soumis à la Conférence.

M. CONTZESCO (Roumanie) déclare qu'en ce qui concerne la Roumanie la situation est rendue plus facile par le fait que la législation roumaine contient déjà bien des dispositions qui cadrent avec les lignes générales des projets soumis à la Conférence. Il accédera donc, tout en se proposant de formuler certains amendements, à la plupart des solutions proposées. Il espère que, quelle que soit la marche des travaux, la Conférence pourra parvenir à des résultats satisfaisants. Il convient, en effet, de réaliser sans retard une unification aussi parfaite que possible du droit fluvial, unification vivement souhaitée par les navigateurs pour leurs relations internationales.

M. RICHTER (Allemagne) constate que les questions de l'immatriculation et de la nationalité, telles qu'elles sont traitées dans le projet, donnent lieu à des divergences d'opinions. Il estime, au contraire, que la question de l'abordage ne donnera pas lieu à discussion.

M. RIPERT (France) constate que la Conférence se trouve en présence de trois projets : l'un relatif à la nationalité, l'autre à l'immatriculation et le troisième à l'abordage. Ces questions peuvent paraître compliquées et de nature à donner lieu à des discussions, mais on peut calmer les inquiétudes en rappelant les excellents rapports préparatoires qui ont été élaborés. En effet, le Comité pour l'unification du droit fluvial, qui constituait un comité d'experts, a travaillé en se tenant en relations constantes avec les gouvernements de tous les pays d'Europe, de sorte qu'on peut considérer qu'un accord de principe est actuellement réalisé quant à l'utilité et aux bases de l'unification pour les trois matières en question.

La tâche de la Conférence paraît longue, mais s'il ne s'agit que d'améliorer les projets, il sera possible de parvenir rapidement à un accord. Les experts sont parvenus à élaborer des projets qui consacrent un véritable accord de principe. C'est cet accord qu'il convient de respecter.

M. YOVANOVITCH (Yougoslavie) souhaite, au nom de la délégation yougoslave, aux travaux de cette importante Conférence tout le succès qu'ils méritent.

Il espère que ses délibérations permettront d'aboutir à des conclusions heureuses et à un règlement satisfaisant des questions à l'ordre du jour. Il est convaincu que tous les délégués sont animés de cet esprit de conciliation et de bonne entente qui est indispensable à tout travail de collaboration internationale. Ceci devrait être d'autant plus facile que certaines des matières du droit fluvial dont s'occupe la Conférence sont d'une importance toute particulière pour le fonctionnement satisfaisant de la navigation sur les grands fleuves internationaux de l'Europe, et que leur règlement sur la base internationale sera d'une grande utilité, tant pour les usagers de ces voies navigables que pour les entreprises des transports fluviaux elles-mêmes et les différents intérêts qui s'y rattachent.

La Yougoslavie est en état de se rendre pleinement compte de l'importance du travail projeté, étant donné sa situation géographique et l'importance que présente pour elle la navigation intérieure. En effet, elle possède sur son territoire un réseau de voies fluviales de caractère international,

d'une longueur d'environ 1.000 kilomètres, ouvert à la grande navigation, et sa batellerie fluviale est d'une importance analogue.

Pour certains pays, les résultats positifs auxquels la Conférence compte aboutir représenteront plus qu'une simple unification du droit fluvial, étant donné que leur législation n'a pas encore codifié les matières en question et qu'elle pourra donc s'inspirer des résultats obtenus en procédant à ce travail.

Mais même pour ceux des États dans lesquels ces questions que la Conférence examinera sont déjà toutes réglées par la législation nationale, une unification partielle et la coordination internationale de certaines matières de droit fluvial ne présenteront pas moins une très grande utilité vu les conditions si particulières de la navigation sur les grands fleuves internationaux européens, ainsi que la composition internationale de la batellerie de ces fleuves.

La délégation yougoslave salue donc l'initiative prise par l'Organisation des communications et du transit de la Société des Nations ; elle prêtera son concours à l'œuvre entreprise.

M. ROSSETTI (Italie) déclare que s'il a appuyé la proposition suisse, c'est parce qu'il considère le projet relatif à la nationalité des bateaux comme le plus important, bien qu'à vrai dire tous soient très importants, et non parce qu'il soit désireux de subordonner un projet à l'autre. Il estime qu'il existe une liaison étroite entre la question de l'immatriculation et celle de la nationalité. Si l'on admettait la loi du pavillon, d'autres questions se trouveraient par là réglées et simplifiées, mais il n'y a pas lieu de compter sur une telle décision.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) déclare qu'il est prêt à collaborer loyalement à l'étude des trois projets soumis à la Conférence. Toutefois, il témoigne de peu d'enthousiasme à l'égard du premier projet relatif à la nationalité. Il émet, en effet, des doutes personnels sur la compétence de la Conférence en cette matière. C'est un principe connu, en procédure civile, que le déclinatoire d'incompétence doit être présenté avant toute autre défense ; or, si un délégué voulait proposer un déclinatoire de ce genre dans une commission, on pourrait lui objecter qu'on aurait dû formuler ce déclinatoire en séance plénière. Aussi, tout en se déclarant d'accord avec la proposition suisse, M. van Slooten se réserve-t-il de parler de la compétence de la Conférence aux séances de la troisième Commission.

M. ROSSETTI (Italie) déclare qu'il convient d'éviter les équivoques. Il serait bon, à son avis, de trancher dès maintenant la question soulevée quant à la compétence de la Conférence. Il convient de ne pas oublier que le Conseil a réuni une Conférence internationale dont l'ordre du jour est fixé. Aussi, ne peut-il s'expliquer comment M. van Slooten peut formuler ses objections.

M. CONTZESCO (Roumanie) croit qu'il serait utile que le Président continuât de demander à toutes les délégations de formuler leurs vues générales sur l'ensemble de la question. Or, la proposition suisse constitue une proposition nouvelle. Deux questions étant donc discutées à la fois — la proposition suisse et le déclinatoire de compétence — peut-être pourrait-on examiner ultérieurement la proposition suisse.

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE rappelle qu'il existe une analogie en ce qui concerne la procédure de travaux de la Conférence et celle suivie lors de la Conférence générale du transit : si quelque question d'ordre général est soulevée, elle doit être réglée en séance plénière. En ce qui concerne l'ordre du jour, celui-ci n'est pas fixé par le Conseil, mais la Conférence est saisie d'un projet à transformer en ordre du jour définitif. D'ailleurs, en cas de doute, il suffit de consulter l'article 8 du Statut de l'Organisation du transit, qui est très explicite.

Le PRÉSIDENT se demande s'il ne s'agit pas d'une question de méthode. Déblayera-t-on d'abord le terrain en traitant le premier projet avant les deux autres, ou bien les discutera-t-on parallèlement tous les trois ? Telle est l'idée formulée par la délégation suisse. Quant à la délégation des Pays-Bas, elle préjuge une question de fond, en demandant si la Conférence a compétence pour traiter du problème de la nationalité des bateaux.

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE déclare qu'il ne saurait y avoir de malentendu. Au point de vue compétence, la décision du Conseil est définitive et la Conférence a le droit de discuter toute question qui figure sur le projet d'ordre du jour. Si la Conférence décide d'inscrire la question de la nationalité des bateaux à son ordre du jour, toute la question est réglée.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) rappelle que, au Comité de droit fluvial de la Société des Nations, le membre néerlandais s'est abstenu de discuter désormais la question de la nationalité. Ce membre a estimé, en effet, que c'était là un sujet qui échappait à la compétence du Comité. Si l'on remonte à l'origine des travaux du Comité, l'exposé des motifs démontre clairement le bien-fondé de cette thèse. A la page 3 des documents préparatoires<sup>1</sup>, on lit, en effet, au paragraphe 2 de la résolution de la Commission des communications et du transit :

« La Commission décide de charger le Secrétaire général... de tenir la Commission complètement documentée sur le progrès de l'œuvre des Commissions fluviales à chacun des stades de ce progrès, ainsi que sur toutes informations relatives au droit *privé* de la navigation intérieure. »

Ce texte parle donc expressément de droit privé. Or, la présente Conférence s'annonce comme Conférence pour l'unification du droit fluvial en général, et l'on pourrait croire qu'elle soit appelée

<sup>1</sup> Document C.541 (a).M.195(a).1929.VIII.

à traiter des questions aussi bien d'ordre privé que public ; mais le doute disparaît en lisant la décision précédemment citée qui émane de la Commission consultative et technique des communications et du transit de la Société des Nations. Cette Commission a insisté sur le mot « privé ». Lorsqu'elle a décidé de constituer un organisme d'étude, elle a également insisté sur l'importance du droit privé.

Le projet soumis à la Conférence actuelle vise-t-il à l'unification de ce droit ? En lisant le projet de convention, on constate qu'il est conçu en termes généraux et qu'il s'applique, par conséquent, au droit privé et au droit public. C'est là la seule conclusion à tirer de la lecture de ce projet. Or, si l'on a étudié la question de l'unification du droit fluvial privé, le moment n'est pas opportun pour établir des règles de droit fluvial public. C'est là la base juridique qui fait douter M. van Slooten de la compétence de la conférence en matière de nationalité des bateaux. Peut-être, en s'abstenant de soumettre un déclinatoire d'incompétence formelle, pourrait-on proposer que la Conférence émit le vœu que la question de la nationalité des bateaux fût traitée par une autre Commission, par exemple celle nommée pour traiter d'importants problèmes de droit public et privé. Elle a siégé déjà trois fois à Genève et serait plus compétente en cette matière spéciale.

M. ROSSETTI (Italie) constate que M. van Slooten s'est borné à citer le texte de la décision prise par la Commission des communications et du transit en 1922. Il estime que ce n'est pas là une méthode admissible. En lisant, en effet, le procès-verbal de la première séance, en mars 1924, du Comité pour l'unification du droit fluvial, on est frappé du fait que la question de droit public y a tout de suite été soulevée et retenue. D'ailleurs, ne serait-il pas inconcevable de vouloir étudier le droit civil sans connaître au préalable les questions relatives à la nationalité ? Il est vrai qu'à la première séance du Comité pour l'unification du droit fluvial, une discussion assez animée s'est produite au cours de laquelle un membre néerlandais a soutenu une opinion divergente de celle de la majorité. Mais à la suite, un autre membre néerlandais a déclaré qu'il aurait été plus facile de discuter sur un texte précis. Ce texte fut donné par M. Fromageot, et l'on ne peut pas dire que le délégué néerlandais ait refusé de le discuter. Les deux Comités intéressés ont toujours été d'accord qu'une question de droit public devait se trouver à la base de toute règle conventionnelle pour la solution des conflits de lois en matière de droit privé fluvial.

M. RIPERT (France) déclare qu'après s'être félicité tout d'abord de voir tant de membres des comités ayant préparé la Conférence assister à celle-ci, il le regrette presque maintenant. En effet, il lui semble que certains membres oublient qu'aujourd'hui la Conférence doit délibérer souverainement, en vertu de convocations gouvernementales. L'objet de ces délibérations est nettement précisé, non seulement dans le titre de la Conférence pour l'unification du droit fluvial, mais encore dans la convocation elle-même.

Dans le projet de convention sur la nationalité, il n'est nullement question des conditions dans lesquelles la nationalité peut être acquise, mais de sa reconnaissance au cas de conflits de lois.

Il ne s'agit pas de se livrer à des discussions théoriques sur les limites qui peuvent séparer le droit privé et le droit public, mais bien de régler certaines matières déterminées de droit fluvial.

Le PRÉSIDENT croit se rappeler qu'il a entendu formuler, au sujet de la récente Conférence de La Haye sur la codification du droit international, une objection inverse de celle soutenue actuellement par M. van Slooten. La Conférence avait à son ordre du jour la responsabilité des États, le régime des eaux territoriales, et la nationalité. On se plaignait de ce que la Conférence, qui était consacrée à la codification du droit public, ait retenu une matière, la nationalité, qui touchait plutôt au droit privé et obligeait à faire appel à des spécialistes du droit privé. Tout dépend donc un peu de l'aspect sous lequel on considère la question.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) estime que s'il était établi que les conséquences de la nationalité seraient uniquement de droit privé (question d'un renvoi au droit du pavillon), un accord serait peut-être réalisable, mais il éprouve de grandes hésitations s'il s'agit aussi de la possibilité d'empiéter dans le domaine du droit public. Il convient en effet de ne pas oublier que la convention soumise à la Conférence pourra servir de base aux règlements de police, de douanes. Elle pourra devenir une arme entre les mains d'hommes politiques. S'il est vrai qu'en physiologie, le besoin crée l'organe, on peut dire qu'en jurisprudence, l'organe crée le besoin. Il est possible qu'on se plaigne un jour de ce que la Conférence ait adopté la Convention sans avoir réfléchi suffisamment sur ses conséquences. Il semble donc à M. van Slooten que la question pourrait être renvoyée à la première Commission, où l'on pourrait discuter les mesures à prendre afin de réduire le champ d'application de la question de la nationalité des bateaux au domaine du droit privé. Ainsi la délégation néerlandaise aurait satisfaction.

Le PRÉSIDENT estime qu'il serait peut-être possible de discuter cette question de nationalité en prenant acte de la réserve de M. van Slooten tendant à lui permettre de soumettre ultérieurement à la Conférence certaines observations sur les conséquences de l'introduction de la notion de la nationalité en droit fluvial.

M. RIPERT (France) déclare qu'il est rallié lui-même à l'idée de reprendre en détail l'examen de la Convention, afin de voir s'il est possible d'en restreindre les conséquences au droit privé. Il propose de renvoyer cette question à une commission.

M. Ripert rappelle que M. van Slooten a dit être opposé à l'idée de la nationalité des bateaux. Peut-être ferait-on tomber cette objection de principe, si l'on entendait que la nationalité est simplement une qualité juridique ayant des effets de droit privé. Il conviendrait donc de tenir une séance qui réglerait les questions suivantes : quel est le principe de la nationalité des bateaux et quels en sont les effets ? Si la question est examinée en dernier lieu, il sera trop tard.

M. ROSSETTI (Italie) voudrait d'abord voir discuter l'article 3 du projet de convention sur certaines matières de droit fluvial, puis entamer les discussions relatives à la question de la nationalité.

Le PRÉSIDENT estime qu'on pourrait demander au président du Comité de droit privé de la Commission centrale pour la navigation du Rhin et au président du Comité de l'Organisation des communications et du transit quel a été, dans leur pensée, le domaine d'application prévu en ce qui concerne les effets de la nationalité des bateaux. A-t-on envisagé ces effets au point de vue des droits réels seulement, ou bien, également, à d'autres points de vue et notamment à celui des conventions internationales intéressant la navigation ?

M. ROSSETTI (Italie) estime qu'on s'est rangé à cet égard au point de vue des conventions internationales. Or, maintenant, cette question même est mise en doute. Il faut savoir ce qu'elle devient. Le projet de convention sur la nationalité des bateaux est bien simple et clair. Il y est dit simplement dans quelles conditions, non obligatoires, la nationalité peut être accordée et doit être reconnue. D'ailleurs, cette conception se trouve déjà formulée dans l'Acte de Vienne et dans bien d'autres documents diplomatiques successifs. Tous les traités de paix parlent de l'égalité des pavillons. L'introduction du rapport sur cette question est particulièrement intéressante à cet égard et explique bien pourquoi certains États envisagent la nécessité d'établir une convention relative à la nationalité.

M. RIPERT (France) propose que les deux séances suivantes soient consacrées à la question de l'immatriculation des bateaux.

Le PRÉSIDENT propose à M. Haab, président de la Commission de l'immatriculation, que celle-ci se réunisse le 18 novembre, à 10 heures du matin.

*Il en est ainsi décidé.*

---

## DEUXIÈME SÉANCE PLÉNIÈRE

*Tenue le jeudi 4 décembre 1930, à 15 h. 30.*

*Président: M. DE RUELLE (Belgique).*

---

### IV. Vérification des pouvoirs.

Le PRÉSIDENT, avant de passer à l'objet principal de la discussion, demande à la Conférence de vouloir bien entendre le rapport qu'il a à présenter concernant la vérification des pleins pouvoirs des délégués<sup>1</sup>. A cet égard, il indique que les délégations qui ont, jusqu'à présent, fait parvenir leurs pleins pouvoirs au Secrétariat de la Société des Nations sont celles de : la Belgique, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, les Pays-Bas, la Pologne et Dantzig, la Roumanie, la Tchécoslovaquie, et la Yougoslavie.

En ce qui concerne la délégation hellénique, pleins pouvoirs lui ont été donnés pour signer *ad referendum*. Toutefois, cette réserve n'est pas très importante ; généralement, en effet, les pleins pouvoirs ne sont donnés par le chef de l'État que sous réserve de ratification, ce qui équivaut en fait à un référendum.

En ce qui concerne les pleins pouvoirs donnés à la délégation yougoslave, il convient de remarquer qu'ils lui ont été délivrés non pas par le chef de l'État lui-même, mais par le ministre des Affaires étrangères. Or, selon une jurisprudence constante à la Société des Nations, les pleins pouvoirs de ce genre sont reconnus valables. En effet, un ministre des Affaires étrangères a qualité pour donner pleins pouvoirs au nom du chef d'État, qu'il représente dans les relations internationales.

Les pouvoirs produits par la délégation autrichienne ne permettent aux délégués que de prendre part aux délibérations de la Conférence, sans leur donner le droit de signer la Convention. Il en est de même en ce qui concerne les pouvoirs de la délégation suisse. Ces deux délégations se réservent toutefois de remettre ultérieurement des pouvoirs qui leur permettent de signer.

Quant au délégué du Portugal, il a remis seulement au Secrétariat de la Société des Nations un télégramme émanant du Gouvernement portugais, l'autorisant à représenter ce Gouvernement à la Conférence. Aussi cette autorisation devra-t-elle être complétée ultérieurement par des pleins pouvoirs en règle. Elle est, en effet, rédigée en termes très laconiques, sans même exprimer formellement que des pouvoirs réguliers aient été demandés.

Enfin, en ce qui concerne la délégation du Territoire de la Sarre, elle a produit simplement une lettre de la Commission de gouvernement autorisant MM. Centner et Hoffmann à la représenter.

Le président déclare d'ailleurs qu'il se réserve de donner ultérieurement à la Conférence la liste complète des délégations munies de pleins pouvoirs.

M. ROSSETTI (Italie) constate que le président a bien indiqué quelles délégations sont munies de pleins pouvoirs, mais non celles qui en sont dépourvues. Or, il est extrêmement important de connaître l'étendue exacte des pouvoirs conférés. Se trouve-t-on en présence de représentants dûment autorisés ou simplement de personnes n'ayant pas un intérêt officiel à la Conférence ?

---

<sup>1</sup> Pour la composition du Comité pour la vérification des pouvoirs, voir page 163.

Étant donné les nombreuses opinions divergentes des diverses délégations, la fin essentielle que s'est proposée la Conférence a visé à parvenir à des solutions conciliantes. Mais est-il vraiment opportun de s'entendre avec des délégués dépourvus de pouvoirs officiels ? Personnellement, le délégué italien a été mandaté par son chef d'État, et ce afin de discuter avec les représentants d'autres chefs d'État. Il importe donc de savoir si ces représentants sont dûment qualifiés à cette fin. S'il est vrai que, par habitude de courtoisie, il est d'usage de discuter même avec des délégués dépourvus de pleins pouvoirs, il est toujours entendu, en ce cas, que des pleins pouvoirs réguliers devront parvenir ultérieurement.

En ce qui concerne particulièrement les pouvoirs délivrés par d'autres que par le chef d'État lui-même, M. Rossetti ne tient nullement à discuter les usages de la Société des Nations, mais il tient à faire remarquer que si on libelle le préambule de la Convention en y mentionnant que les différents chefs d'État ont nommé leurs plénipotentiaires à l'effet de la conclure, cette formule pourra être inexacte à l'égard de certains délégués. C'est là une question de forme, il est vrai, mais le respect de cette forme ne sauvegarde-t-il pas le droit et les obligations de tous ? A vrai dire, M. Rossetti ne formulerait aucune objection si les délégations, qui n'ont pas encore reçu leurs pleins pouvoirs, déclareraient qu'elles seront bientôt en possession de pleins pouvoirs émanant du chef d'État. Il ne s'opposerait même pas à ce que ces délégations puissent signer la Convention dans l'attente de l'arrivée de leurs pouvoirs, à condition qu'elles déclarent solennellement que ceux-ci seront effectivement déposés au Secrétariat de la Société des Nations. L'essentiel est de mettre toutes les délégations sur le même plan, de manière à rendre possible la signature finale.

Le PRÉSIDENT estime que, dans ces conditions il serait opportun de demander quelles sont leurs intentions aux délégations dépourvues actuellement de pleins pouvoirs. Peut-être serait-il également utile de demander aux délégations qui ne sont autorisées par leurs gouvernements qu'à prendre part aux délibérations de la Conférence si elles recevront ultérieurement des pouvoirs qui leur permettent également de signer la Convention. Toutefois, cette dernière question peut sembler prématurée. En effet, les diverses conventions ne seront pas signées à jour fixe, mais un certain délai sera laissé à cet effet. Aussi serait-il opportun d'admettre que les délégations qui, au moment de la première signature n'auraient encore pleins pouvoirs que pour négocier, pourraient recevoir ultérieurement des pouvoirs complets leur permettant de signer. Ce pourrait être le cas notamment pour la Suisse, l'Autriche et la Yougoslavie.

M. RIPERT (France) demande que soit indiqué quels sont les délégués qui n'ont même pas pouvoir pour négocier.

Le PRÉSIDENT répond qu'il s'agit des délégations de l'Albanie, de l'Allemagne, de la Bulgarie, du Danemark, de la Finlande, de la Suède et de la Turquie. A cet égard, il fait remarquer que l'Albanie n'a pas pris part aux délibérations.

M. ROMEIN, membre de la Section des communications et du transit, fait remarquer que les délégués du Danemark, de la Finlande et de la Turquie ont déclaré qu'ils n'assistaient à la Conférence qu'à titre de simples observateurs. Il ne saurait donc être question pour eux de demander des pleins pouvoirs.

M. RIPERT (France) déclare que la question des pleins pouvoirs ne se posait pas au sein des diverses commissions, mais qu'elle présente maintenant, en séance plénière, une importance capitale. En effet, lors des votes auxquels la Conférence devra procéder, les délégués des États devront pouvoir prendre l'engagement que leur parole lie leurs gouvernements respectifs. S'il en était autrement, on ne saurait plus, à vrai dire, qui a le droit de voter à la Conférence. Il convient donc de savoir en vertu de quels pouvoirs les délégués vont délibérer et négocier.

Le PRÉSIDENT constate que la question posée par M. Ripert s'adresse essentiellement aux délégations de l'Allemagne, de la Bulgarie et de la Suède. Quant aux délégations de l'Autriche, du Portugal et de la Suisse, elles ont été mandatées pour négocier : aussi la question de savoir quels sont leurs pleins pouvoirs pour signer ne se posera-t-elle que lors de la signature de la Convention.

M. ROMEIN, membre de la Section des communications et du transit, déclare qu'il ignore si la Commission de vérification a examiné les lettres adressées par les divers gouvernements au Secrétaire général de la Société des Nations, informant celui-ci que telles ou telles personnalités ont été désignées pour participer aux travaux de la Conférence.

M. RIPERT (France) fait remarquer que « participer » est un mot vague.

M. ROMEIN, membre de la Section des communications et du transit, expose qu'aux termes des statuts en vigueur à la Société des Nations, le droit de vote est conféré aux divers délégués, même en l'absence de pleins pouvoirs et que ces pouvoirs ne sont requis que pour signer les conventions.

Le PRÉSIDENT expose que les pleins pouvoirs ne sont généralement produits que lors de la clôture des négociations. Strictement parlant, M. Ripert a raison, mais la pratique suit un système différent de celui qu'il préconise.

M. RIPERT (France) déclare qu'il lui est indifférent que des délégués aient ou bien déjà déposé leurs pleins pouvoirs ou bien les attendent, ou encore ne soient autorisés à signer que *ad referendum*. L'essentiel est qu'ils engagent leurs gouvernements par leurs votes. Il convient donc que les délégations actuellement dépourvues de pouvoirs déclarent que leurs votes et leurs signatures engageront leurs gouvernements.

M. RICHTER (Allemagne) explique que la délégation allemande vient de recevoir du chef de l'État les pleins pouvoirs nécessaires, lesquels seront déposés immédiatement.

M. FERRAZ DE ANDRADE (Portugal) se déclare prêt à se mettre en communication avec son gouvernement. Il fait remarquer, toutefois, que la procédure actuellement suivie par la délégation portugaise n'a jamais soulevé d'objections, notamment lors de la Conférence économique qui vient de terminer ses travaux et à laquelle il a également représenté son gouvernement.

Le PRÉSIDENT estime qu'il conviendrait, en effet, que la délégation portugaise se mit en rapport avec son gouvernement en vue de faire confirmer le télégramme qui autorise cette délégation à assister à la Conférence. Ainsi, la réponse du Gouvernement portugais serait versée au dossier y relatif, et la situation de la délégation serait régularisée jusqu'à la date de la signature de la Convention. A ce moment, des pouvoirs spéciaux seraient nécessaires.

*La Conférence prend acte du compte rendu du Président au sujet des travaux du Comité de vérification des pouvoirs.*

#### V. Établissement de l'Acte final.

Le PRÉSIDENT expose ensuite que certains délégués ont soulevé la question de savoir si la Conférence a l'intention de rédiger un Acte final de ses travaux. Ce document serait signé non seulement par les représentants des divers gouvernements, mais encore par ceux d'organismes tels que les Commissions fluviales internationales et l'Institut international de Rome pour l'unification du droit privé. L'Acte constituerait simplement un procès-verbal, qui contiendrait les titres des conventions adoptées, le texte du Protocole de clôture et des vœux émis. D'après un usage suivi, cet Acte est signé par les délégués, avant la signature de la Convention même. Aussi pourrait-on se préoccuper de dresser cet Acte final dès à présent sans attendre que le texte des conventions soit arrêté et que celles-ci soient prêtes à être signées ? Il faut cependant admettre qu'il peut être difficile de dresser un procès-verbal avant que l'on soit d'accord sur son contenu.

M. RIPERT (France) estime qu'après trois semaines de travaux, il semble que le moment soit venu de dresser cet Acte. Il serait donc opportun que le Secrétariat rassemblât et rédigeât les vœux émis. Ce texte pourrait être signé par les délégués qui le désireraient.

Le PRÉSIDENT constate que la Conférence se rallie à cette suggestion.

*Il est décidé que le Secrétariat établira aussitôt que possible l'Acte final sous réserve de compléter celui-ci à la fin des travaux de la Conférence.*

#### VI. Projet de convention sur l'unification de certaines règles en matière d'abordage dans la navigation intérieure.

Le PRÉSIDENT passe ensuite à la lecture des divers articles du projet de Convention sur l'unification de certaines règles en matière d'abordage dans la navigation intérieure. Il fait remarquer tout d'abord, que, contrairement à la règle suivie habituellement, la Commission chargée de traiter la question de l'abordage s'est abstenue d'adresser un rapport à ce sujet à la Conférence plénière. C'est qu'en effet, on a voulu accélérer les travaux. Les délégations ont d'ailleurs assisté nombreuses aux séances de la Commission, ce qui rend un rapport moins indispensable.

Le Président invite ensuite la Conférence à voter sur les différents articles du projet de Convention préparé par le Comité de rédaction (voir Annexe 1, page 70). Il annonce que chaque fois que l'occasion s'en présentera, il donnera la parole au Président du Comité de rédaction afin de lui permettre d'exposer les motifs qui ont guidé celui-ci dans sa tâche.

##### Article 1.

*Cet article est adopté sans modification.*

##### Article 2.

###### Alinéa 1.

M. DE DIETRICH DE SACHSENFELS (Hongrie) déclare qu'à son avis cet alinéa contient toujours une certaine lacune. Il lui semble donc nécessaire, non seulement dans l'intérêt de son propre pays mais aussi dans celui de la Convention, de formuler un certain nombre d'observations. Il rappelle qu'il lui semble tout d'abord que le cas de force majeure et celui d'abordage fortuit visés à l'alinéa premier, sont du même ordre ; à son avis, il n'y a pas lieu d'établir une distinction entre ces deux cas. Par contre, aucune distinction n'a été faite en ce qui concerne les personnes ou objets qui éprouvent des dommages à la suite d'un abordage. On a répondu déjà, il est vrai, aux objections de la délégation hongroise que la Convention ne s'occupait que des rapports entre bateaux et qu'il convenait d'examiner à part la question des responsabilités. Or, l'alinéa en question ne parle pas de ces responsabilités et traite seulement des rapports entre bateaux. Enfin, en ce qui concerne la question du doute sur les causes de l'abordage, on a estimé, contrairement à la proposition de la délégation hongroise, qu'il était impossible de supprimer ce membre de phrase qui figure dans la Convention de Bruxelles.

M. de Dietrich de Sachsenfels constate également que la rédaction actuelle de l'article 5 ne donne pas satisfaction à ses propositions primitives<sup>1</sup> puisque cet article 5 est resté tel quel. Ainsi, la délégation hongroise se trouve isolée et dans une situation difficile. Étant donné que la législation hongroise est plus favorable que le projet de convention à l'égard de ceux qui ont subi des dommages à la suite d'un abordage, il serait difficile pour la Hongrie de se rallier à un système moins généreux. Il est indubitable en effet que dans tous les cas d'abordage, sauf celui de force majeure, la responsabilité envers les personnes et les choses existe. On trouve d'ailleurs confirmation de cette idée en lisant notamment les articles 3 et 4 du projet de convention. Il est dit en effet dans ce dernier article que si l'abordage est causé par les fautes de deux ou plusieurs bateaux, ces bateaux sont tenus solidairement à la réparation des dommages causés non seulement au bateau innocent, mais encore aux personnes et aux choses qui se trouvent à son bord. N'y a-t-il pas une certaine incohérence à parler des personnes et des choses dans le cas où l'abordage est causé par les fautes de deux ou plusieurs bateaux, et non dans le cas où il est causé par la faute de l'un des bateaux seulement? La délégation hongroise croit donc devoir revenir sur sa proposition qui tend à ce qu'en cas de force majeure et d'abordage fortuit seulement, aucune responsabilité ne sera encourue, les dommages étant, dans cette hypothèse, supportés par ceux qui les ont subis.

M. HOSTIE, président du Comité de rédaction, répond qu'à la suite des discussions qui s'étaient produites au sein de la troisième Commission, le Comité de rédaction n'a pu envisager aucune modification ni du fond ni de la forme des dispositions de la Convention de Bruxelles qu'a critiquées le délégué de la Hongrie. Malgré les imperfections du texte, le système voulu par cette Convention est clair. Lorsqu'il y a faute, les dommages causés par un abordage donnent lieu à réparation au profit des victimes, qu'il s'agisse d'un bateau de marchandises ou de personnes, mais la Convention ne modifie en rien les relations dérivant du contrat de transport telles qu'elles résultent de la loi applicable à ce contrat.

M. DE DIETRICH DE SACHSENFELS (Hongrie) ne se déclare pas satisfait de cette explication, car il estime toujours qu'il convient de discuter le projet actuel indépendamment de la Convention de Bruxelles. L'essentiel est de savoir par qui seront réparés les dommages causés à la suite d'un abordage. Or, cette question n'est pas résolue clairement.

M. RIPERT (France) déclare qu'il convient de faire à M. de Dietrich de Sachsenfels une concession de pure forme. En effet, la phrase de l'alinéa 1 de l'article 2 « les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés » peut être interprétée conformément aux idées de la délégation hongroise, mais le Comité de rédaction n'a pas cru devoir supprimer ce membre de phrase qui figure dans la Convention de Bruxelles et dont la suppression pourrait donner lieu à des interprétations divergentes dans les différents pays. D'ailleurs, l'article 9 donne pleine satisfaction à M. de Dietrich de Sachsenfels. Cet article indique clairement que la Convention laisse entière la responsabilité contractuelle envers les personnes lésées à la suite d'un abordage, responsabilité réglée par la loi nationale, en l'espèce la loi hongroise.

M. DE DIETRICH DE SACHSENFELS (Hongrie) se déclare satisfait de cette interprétation.

*L'alinéa 1 de l'article 2 est adopté.*

*Alinéa 2.*

Le PRÉSIDENT déclare qu'il convient d'examiner également, en liaison avec cet alinéa, le Protocole de clôture du projet de convention, qui porte que les mots « au mouillage » doivent être entendus comme s'appliquant également à tout bateau amarré ou autrement immobilisé.

M. ROSSETTI (Italie) rappelle que la délégation allemande avait proposé de fusionner cette clause du Protocole avec l'article 2 et que cette suggestion avait été approuvée par la Commission. Aussi demande-t-il pour quelle raison il n'y a pas été donné suite.

M. HOSTIE, président du Comité de rédaction, répond que malgré son désir d'alléger le Protocole de clôture, le Comité de rédaction a été unanime à estimer qu'il est plus prudent de laisser dans ce Protocole le texte en question. En effet, son addition à l'article 2 pourrait donner lieu à un argument *a contrario* qui tendrait à interpréter restrictivement l'expression « au mouillage » qui se trouve dans la Convention de Bruxelles.

M. ROSSETTI (Italie) déclare que dans ces conditions, il retire son amendement.

*L'alinéa 2 est adopté.*

*L'article 2 est donc adopté, en son ensemble sans modification.*

### *Article 3.*

*Alinéa 1.*

M. DE DIETRICH DE SACHSENFELS (Hongrie) rappelle qu'il voudrait voir modifier le texte de la façon suivante :

« La réparation des dommages causés aux bateaux innocents ainsi qu'aux personnes et aux choses se trouvant à bord incombe à celui qui a commis la faute. »

<sup>1</sup> Voir P.-V.1 de la troisième Commission.

M. HOSTIE, président du Comité de rédaction, fait observer que le Comité de rédaction n'a en rien modifié cet alinéa.

M. CONTZESCO (Roumanie) fait remarquer que d'ailleurs, l'article n'a pas été renvoyé au Comité de rédaction par la troisième Commission.

Le PRÉSIDENT constate qu'en effet, cet article n'a donné lieu à aucune objection.

*L'alinéa 1 est adopté.*

*Alinéa 2.*

*Adopté avec une correction de forme tendant, conformément à la proposition de M. Ripert (France), à remplacer les mots « formant partie du convoi » par les mots « faisant partie ».*

*L'article 3 est donc adopté sous réserve de cette dernière correction.*

#### *Article 4.*

*Alinéa 1.*

*L'alinéa 1 est adopté.*

*Alinéa 2.*

*Adopté avec une correction de forme tendant, conformément à la proposition de M. Ripert (France), à remplacer les mots « recours proportionné » par le mot « recours proportionnel ».*

*Alinéa 3.*

*L'alinéa 3 est adopté.*

*L'article 4 est adopté sous réserve de la correction ci-dessus.*

#### *Article 5.*

*Alinéa 1.*

M. HOSTIE, président du Comité de rédaction, expose que la question a été posée au Comité de rédaction de savoir s'il convenait de maintenir dans la rédaction de cet article les mots qui se trouvent au début de l'alinéa correspondant du document préparatoire, ou bien de remplacer ces mots par l'expression « faute commune » qui se trouve dans la Convention de Bruxelles. Cette question a été examinée d'une manière approfondie. Finalement, les partisans de l'insertion du terme « faute commune » ont accepté le texte actuel, étant entendu qu'il avait la même signification que l'expression « faute commune » telle que ces membres la comprennent.

M. RIPERT (France) déclare que l'expression « transporteur de personnes ou choses endommagées » doit être modifiée, étant entendu qu'elle ne donne satisfaction ni du point de vue juridique ni du point de vue de la forme. En effet, il se peut que des choses se trouvent sur un bateau sans que ce fait implique qu'un contrat régulier de transport soit intervenu. Aussi propose-t-il de modifier l'article comme suit :

« Si le bateau endommagé ou à bord duquel se trouvent les personnes ou les choses ayant subi des dommages a, par sa faute, contribué à l'abordage... »

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) fait remarquer, en réponse aux explications données en dernier lieu par M. Hostie, que même les partisans de la rédaction actuelle ont été unanimes à reconnaître l'identité de signification qui règne entre les premiers mots de l'alinéa 3 du texte des documents préparatoires et l'expression « faute commune » du texte de la Convention de Bruxelles.

M. HOSTIE, président du Comité de rédaction, répond que s'il a dit « telle que ces membres la comprennent », c'est que certains membres du Comité de rédaction estiment que les mots « faute commune » n'ont pas le sens que leur attribue M. van Slooten et qu'il ne semble pas que ce soit le rôle de cette Conférence de fixer l'interprétation de la Convention de Bruxelles.

M. ROSSETTI (Italie) ne croit pas non plus qu'il appartienne à la Conférence de provoquer une interprétation authentique de la Convention.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) estime, au contraire, que c'est précisément afin de provoquer cette interprétation authentique que les déclarations du Comité de rédaction ont été formulées, autrement, les divers pays intéressés se trouveront dans une situation embarrassante. Il est possible en effet qu'un abordage se produise sur un fleuve entre un bateau et un navire. Dans ce cas, la Convention de Bruxelles sera applicable, mais si, quelques instants après, un abordage se produit entre deux bateaux de navigation intérieure, on devra avoir recours à la Convention actuelle. Ainsi, le juge aurait à appliquer deux conventions différentes. Il y a donc un intérêt primordial à éviter des possibilités de doute dans ces hypothèses.

M. ROSSETTI (Italie) se déclare d'accord avec ces idées ; il estime toutefois qu'il incombe à la jurisprudence et non pas à la Conférence de procéder à une interprétation authentique de la Convention.

*La proposition de M. Ripert, tendant à la modification du texte de l'alinéa 1, est adoptée.  
Les alinéas 2, 3 et 4 sont adoptés.*

*L'article 5 est adopté dans son ensemble avec la modification suivante au premier alinéa :*

*Remplacer les deux premières lignes par le texte suivant :*

« Si le bateau endommagé ou à bord duquel se trouvent les personnes ou les choses ayant subi des dommages a, par sa faute, contribué à l'abordage... »

#### Article 6.

*Cet article est adopté.*

M. ROSSETTI (Italie) expose qu'il avait été décidé par la troisième Commission que la première partie de l'article de la Convention de Bruxelles, relative à l'assistance obligatoire à la suite d'abordage, serait intercalée dans la Convention actuelle après les dispositions sur la prescription et que le Protocole de clôture subordonnerait la mise en vigueur de cette disposition à la conclusion d'une nouvelle convention relative à l'assistance et au sauvetage en navigation fluviale. Le Comité de rédaction s'est borné à rédiger un vœu. Ainsi, la décision prise précédemment a été modifiée et ce, bien que la Chambre de Commerce internationale ait été informée que le vœu qu'elle avait formulé en ce sens avait été approuvé par la Conférence.

Le PRÉSIDENT déclare qu'en effet, à l'origine, les diverses délégations s'étaient déclarées très favorables à l'expression de cette obligation d'assistance, mais que le Comité de rédaction a éprouvé des doutes et des craintes au sujet de l'effet qu'aurait une obligation dépourvue de sanction.

M. ROSSETTI (Italie) constate que le Comité de rédaction a pris une décision qui modifie celle de la troisième Commission.

Le PRÉSIDENT rappelle que la disposition en question présente un réel intérêt, mais que de toute façon, elle n'aurait qu'une valeur morale, puisqu'aucune sanction ne serait prévue.

M. HOSTIE, président du Comité de rédaction, relit le passage du procès-verbal de la troisième Commission relatif à ce point. Il constate que d'après la décision prise, la disposition qui constitue la première partie de l'article de la Convention de Bruxelles ne devait entrer en vigueur qu'après la conclusion d'une convention relative à l'assistance et au sauvetage. Il résultait de là qu'en attendant la conclusion d'une telle convention où la disposition envisagée trouverait sa place beaucoup mieux que dans une convention sur l'abordage, la décision n'avait aucun effet. D'autre part, après l'entrée en vigueur d'une convention sur l'assistance, cette disposition risquait de donner lieu à des interprétations fâcheuses quant à la responsabilité civile des propriétaires de bateaux par le fait que le troisième alinéa de l'article de Bruxelles se trouvait omis.

Dans ces conditions, le Comité de rédaction a cru que le désir de la Commission d'inviter les gouvernements à insérer dès à présent dans leurs législations l'obligation d'assistance à la suite d'un abordage se trouverait plus efficacement réalisé en formulant expressément un vœu dans ce sens, vœu que le Comité de rédaction propose de rédiger comme suit :

« La Conférence émet le vœu qu'en attendant la conclusion, reconnue désirable, d'une convention sur l'assistance et le sauvetage en ce qui concerne la navigation fluviale, les législations nationales imposent, après un abordage, au capitaine ou patron de chacun des bateaux entrés en collision, le devoir, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son bateau, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bateau, à son équipage et à ses passagers. »

Le président du Comité de rédaction attire l'attention de la Conférence sur le fait que ce vœu reconnaît en outre la conclusion d'une convention sur l'assistance comme désirable.

Le PRÉSIDENT se rallie à l'idée exposée par M. Hostie. Il estime également que si l'on exprime simplement le vœu en question, celui-ci aura plus de force que s'il est inséré dans la Convention sous forme d'une disposition dépourvue de toute sanction.

M. ROSSETTI (Italie) reconnaît que les deux thèses en présence sont défendables. Toutefois, il craint que les gouvernements ne fassent dépendre de l'entrée en vigueur d'autres actes diplomatiques, la réalisation du vœu formulé. Il eût donc été préférable d'insérer le principe de l'assistance obligatoire dans la Convention, procédure qui aurait évité toute discussion lors de la conclusion de nouveaux textes. Néanmoins, M. Rossetti déclare admettre la solution préconisée par le Comité de rédaction, tout en estimant que sa propre suggestion était préférable.

*Le vœu rédigé par le Comité de rédaction, destiné à être inséré dans l'Acte final et relatif à l'assistance en cas d'abordage est adopté.*

#### Article 7.

*Cet article est adopté sans modification.*

Article 8.

*Cet article est adopté sans modification.*

Article 9.

*Cet article est adopté, le mot « atteintes », à la deuxième ligne, devant être au singulier.*

Article 10.

*Cet article est adopté sans modification.*

Article 11.

*Cet article est adopté, les trois dernières lignes devant être lues de la façon suivante, conformément à la proposition de M. Nauta (Pays-Bas) :*

« ... les hydroglisseurs, les radeaux, les bacs, les dragues, les grues et élévateurs flottants, les sections mobiles de ponts de bateaux et tous engins et outillages flottants de nature analogue ».

M. CONTZESCO (Roumanie) regrette que la Commission ait cru devoir mentionner les radeaux, contrairement à l'idée de la délégation roumaine.

Article 12.

*Cet article est adopté sans modification.*

PROTOCOLE DE CLÔTURE.

I. Ad article 1.

M. ROSSETTI (Italie) expose que lorsque la troisième Commission a discuté la réserve proposée par la délégation yougoslave concernant le champ d'application de la Convention, elle a jugé opportun qu'un vœu fût émis par la Conférence recommandant aux États qui désirent se prévaloir de cette réserve de mettre leur législation nationale relative à l'abordage qui se produit dans les eaux exclusivement réservées à la navigation nationale en concordance avec les principes de la Convention. Peut-être serait-il opportun d'introduire ce vœu dans le Protocole de clôture.

Le PRÉSIDENT estime qu'il serait mieux à sa place dans l'Acte final.

M. ROSSETTI (Italie) se rallie à cette idée.

*Il est décidé que le Comité de rédaction présentera à la Conférence le texte de ce vœu.*

CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION.

M. RIPERT (France) tient à poser une question. L'article 1 de la Convention déclare que celle-ci est applicable dans les eaux d'un des États contractants. Que faut-il entendre par ces eaux ? Doit-on y comprendre également celles qui baignent des territoires coloniaux ? Il semble, au contraire, que la Convention ne doive s'appliquer que dans les eaux métropolitaines, aussi, M. Ripert demande-t-il que soit insérée dans le Protocole de clôture une disposition restreignant le champ d'application de la Convention aux eaux métropolitaines.

Le PRÉSIDENT déclare qu'il semble en effet que la Conférence n'ait pas eu l'intention de légiférer pour des territoires autres que ceux de l'Europe.

M. ROMEIN, membre de la Section des communications et du transit, déclare que cette restriction doit jouer pour toutes les conventions que la Conférence se propose de conclure.

Le PRÉSIDENT résume le débat en déclarant qu'il conviendra de prévoir dans le Protocole de clôture une disposition exprimant que la Convention ne s'applique pas aux eaux coloniales des divers États contractants.

M. RIPERT (France) précise sa pensée en expliquant qu'il est bien entendu que si, par exemple, un bateau immatriculé dans le port d'un fleuve colonial pénètre dans un fleuve européen, la Convention lui sera applicable. Il suffirait, à son avis, de préciser dans le Protocole de clôture que par « eaux des États contractants », il convient d'entendre exclusivement les eaux des territoires métropolitains.

M. ROSSETTI (Italie) propose d'insérer dans l'article 1 la phrase « dans les eaux européennes des États contractants » puisqu'il a été entendu avec les Puissances asiatiques et d'autres Puissances que la Convention ne s'appliquerait qu'aux territoires européens.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) rappelle que la solution adoptée par la Convention de Bruxelles cadre en somme avec la proposition de M. Ripert. En effet, si la Convention de Bruxelles s'applique

aux colonies, néanmoins, dans le Protocole de clôture, certains États se sont réservé le droit de ne pas adhérer à cette clause. On pourrait donc dire inversement dans le cas présent que la Convention ne s'applique qu'aux eaux des territoires métropolitains, mais que les divers États auraient la faculté de prévoir une réserve étendant son champ d'application aux territoires coloniaux.

Le **SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE** fait ressortir que pour la présente Convention, comme pour les deux autres, il est indispensable d'indiquer que le champ d'application est limité au territoire métropolitain, car c'est sur cette base que les divers États ont été invités à la Conférence.

Si la nécessité d'une convention plus large se fait sentir ultérieurement, une autre conférence pourra être convoquée.

Aucun texte d'article protocolaire, formulant une réserve en ce qui concerne les eaux des territoires coloniaux, n'a été prévu, mais, si la Conférence le juge utile, le Secrétariat en préparera un.

**M. RIPERT** (France) estime que la détermination du champ d'application de la Convention doit être territoriale. A son avis, la Convention doit être appliquée, par exemple, au cas d'un bateau immatriculé dans une colonie d'un des États contractants et qui navigue sur un fleuve européen.

**M. SITENSKY** (Tchécoslovaquie) déclare partager cet avis, mais il estime nécessaire de définir ce qu'on entend par « les eaux d'un État ».

Il propose que l'article 1 de la Convention dise « les eaux tant intérieures que territoriales ».

Le **PRÉSIDENT** répond que le Comité de rédaction n'a pas voulu employer l'expression « eaux territoriales » qui aurait été trop limitative.

**M. ROSSETTI** (Italie) rappelle que la Commission a décidé de ne restreindre que dans le Protocole de clôture l'interprétation à donner aux termes « les eaux ». Si l'article premier devait faire mention des « eaux territoriales », la Conférence s'engagerait dans des discussions interminables.

**M. DE DIETRICH DE SACHSENFELS** (Hongrie) demande que le paragraphe 2<sup>o</sup> du chiffre I du Protocole soit supprimé, ou tout au moins la dernière partie de ce paragraphe: «...et sans communication avec d'autres voies navigables. »

Il signale que l'expression « eaux intérieures » est employée en Hongrie pour désigner certaines eaux stagnantes qui doivent être drainées.

**M. RIPERT** (France) fait ressortir que la nouvelle Convention est destinée à compléter dans une certaine mesure la Convention de Bruxelles sur l'abordage. Or, si la nouvelle Convention ne prend en considération que le lieu où l'abordage se produit, il restera des cas qui ne seront couverts ni par la Convention de Bruxelles ni par la nouvelle Convention, par exemple le cas d'un abordage en haute mer entre deux bateaux de navigation intérieure.

**M. LAWATSCHEK** (Autriche) rappelle que dans le rapport relatif au projet de Convention, le Comité préparatoire déclare qu'à son avis, « la Convention doit prévoir que les règles fixées doivent être d'application générale sur le territoire des États contractants ». Or, en acceptant la double réserve du chiffre I du Protocole de clôture élaboré par la troisième Commission et soumis à l'approbation de la Conférence, celle-ci irait à l'encontre de cette recommandation.

La délégation autrichienne estime que la première partie de cette réserve (paragraphe 1<sup>o</sup>) n'est pas justifiée. En effet, le régime des voies navigables, qu'il s'agisse de voies internationales ou nationales, ne touche pas à la législation en matière de droit privé.

Aussi, la réserve du paragraphe 1<sup>o</sup>, qui vise les eaux où la navigation est exclusivement réservée aux nationaux, n'est-elle pas plus justifiée qu'elle ne le serait si elle visait des eaux ouvertes à la navigation internationale. En effet, les voies d'eau réservées à la navigation nationale peuvent communiquer avec des voies d'eau internationales, et des abordages dans lesquels des navires étrangers sont impliqués sont alors possibles. D'ailleurs, il faut dans tous les cas tenir compte des passagers étrangers et des cargaisons appartenant à des étrangers.

La délégation autrichienne attire l'attention de la Conférence sur le fait que la réserve du paragraphe 1<sup>o</sup> restreint le champ d'application de la Convention dans une mesure telle que cette Convention perd beaucoup de son intérêt.

Quant à la réserve du paragraphe 2<sup>o</sup>, elle est née du désir de la délégation suisse de pouvoir conserver, pour les bateaux faisant un service régulier sur les lacs intérieurs, les dispositions spéciales de la législation suisse qui sont plus favorables aux intérêts des personnes ayant subi des dommages. Or, on pourrait tenir compte de ce désir en insérant dans la Convention une disposition spécifiant que pour les lacs intérieurs sans communication avec d'autres voies navigables, chaque État serait libre d'établir des dispositions plus favorables que ne le prévoit la Convention à l'égard des personnes ayant subi des dommages du fait d'un abordage.

La délégation autrichienne propose en conséquence : 1<sup>o</sup> de supprimer purement et simplement la double réserve du chiffre I du Protocole de clôture ; 2<sup>o</sup> si la Conférence juge indispensable de faire une réserve, d'insérer dans la Convention les deux dispositions suivantes :

« a ) La Convention ne modifie en rien le régime de la navigation des différentes voies d'eau navigables ;

« b ) Les États se réservent le droit d'établir des dispositions plus favorables que ne le prévoit la Convention à l'égard des personnes ayant subi des dommages en cas d'abordage sur les lacs intérieurs sans communication avec d'autres voies navigables. »

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) estime que l'application de la Convention doit être limitée aux cas prévus par le texte actuel, c'est-à-dire aux abordages survenus dans les eaux d'un des États contractants.

Il est vrai que de la sorte, certains cas d'abordage entre bateaux d'États contractants ne sont pas couverts par la Convention, tel un abordage survenu sur un fleuve de Russie entre un bateau italien et un bateau roumain. Toutefois, si l'on voulait étendre l'application de la Convention à tous les cas d'abordage survenus entre bateaux d'États contractants, même dans les eaux d'un État non contractant, on se heurterait à des inconvénients considérables.

M. Soubotitch estime en conséquence qu'il n'est pas nécessaire de préciser dans l'article 1, ainsi que l'a proposé M. Sitensky, qu'il s'agit d'eaux territoriales et d'eaux intérieures.

M. RIPERT (France) reconnaît que le cas qu'il avait envisagé d'un abordage en haute mer entre deux bateaux de navigation intérieure se présentera très rarement en pratique. Par contre, il estime que la Convention doit préciser le point suivant : lorsqu'il y a abordage dans les eaux d'un État non contractant entre deux bateaux d'États contractants et que le procès est porté devant un tribunal de l'un de ces États contractants, la Convention doit-elle être appliquée ou non ?

M. HAAB (Suisse), faisant allusion à la déclaration de M. Lawatchek, désire préciser que la navigation sur les lacs intérieurs de la Suisse est réservée à ses nationaux en fait, mais non en droit.

Quant aux bateaux assurant un service régulier, il signale que la question des abordages est régie en ce qui concerne les dommages aux personnes par la loi spéciale sur la responsabilité qui est appliquée aux chemins de fer et, en ce qui concerne les dommages aux choses, par le droit ordinaire.

La délégation suisse a demandé que soit faite la réserve indiquée au paragraphe 2° du chiffre I du Protocole de clôture parce qu'en fait, il ne peut y avoir d'abordage international sur les lacs intérieurs suisses. Elle demande en conséquence le maintien de ce paragraphe 2°, à moins que les mots « en fait ou en droit » soient insérés dans le paragraphe 1° après les mots « où la navigation est ».

Le PRÉSIDENT constate que la Conférence doit choisir entre deux solutions : 1° la Convention ne serait applicable qu'aux abordages survenus dans les eaux métropolitaines ; il faudra préciser, en ce cas, si les abordages en haute mer ou sur les voies fluviales européennes des pays non contractants, doivent être exclus ; 2° la Convention serait applicable aux abordages survenus entre bateaux d'États contractants, quel que soit le lieu de l'abordage.

M. RICHTER (Allemagne) déclare partager l'opinion de M. Ripert.

Si l'article premier, au lieu de stipuler que la Convention s'applique à tous les cas d'abordage survenus dans les eaux d'un des États contractants, stipulait simplement que la Convention doit s'appliquer aux cas d'abordage survenus entre bateaux d'États contractants, le champ d'application de la Convention serait en réalité restreint. En effet, la Convention ne pourrait être appliquée aux abordages dans lesquels sont impliqués les petits bateaux non immatriculés.

Il fait observer que l'abordage peut être considéré comme un quasi-délit, et que par conséquent, c'est le lieu de l'accident qui doit déterminer la loi à appliquer.

Quant aux abordages en haute mer entre bateaux de navigation intérieure, le cas se présente si rarement en pratique que la Commission doit le laisser de côté.

La délégation allemande déclare appuyer la proposition autrichienne, tendant à la suppression du chiffre I du Protocole de clôture. En effet, même dans les eaux exclusivement réservées à la navigation nationale, il y a lieu de tenir compte des cas d'abordage où le bateau transporte des passagers ressortissants d'un autre État ou une cargaison appartenant à un ressortissant d'un tel État.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) constate avec étonnement que la discussion reprend sur un principe que la troisième Commission avait accepté. Le point de vue de la délégation yougoslave a été exposé à plusieurs reprises au cours des débats de cette Commission et a été accepté en fin de compte par toutes les délégations. Il s'agit d'une question que la délégation yougoslave estime tellement importante que si la réserve n'était pas maintenue, cette délégation pourrait hésiter à signer la Convention.

M. Soubotitch ne désire pas rouvrir la discussion, mais il prie les délégués à la Conférence de se reporter aux procès-verbaux de la troisième Commission, où il est fait mention des arguments par lesquels la délégation yougoslave a démontré le bien-fondé de son amendement, amendement que plusieurs délégations ont bien voulu appuyer.

**Le PRÉSIDENT invite la Conférence à se prononcer sur le principe de la proposition de M. Richter tendant à limiter l'application de la Convention aux abordages survenus dans les eaux métropolitaines.**

M. ROSSETTI (Italie) déclare que la délégation italienne approuve cette proposition quant au fond. Il estime d'ailleurs que la Conférence ne peut que se prononcer dans ce sens, étant donné que les convocations à la Conférence ont été limitées aux États européens, précisément à cause du champ d'application envisagé pour les conventions.

Toutefois, il demande que ne soit pas employée l'expression « eaux métropolitaines » car le terme « métropole » peut avoir différentes acceptions. Si la Conférence entend limiter l'application de la Convention à l'Europe, elle doit le dire expressément et distinguer entre l'Europe et les colonies.

Le PRÉSIDENT fait procéder à un vote et constate : 1<sup>o</sup> que la Conférence est d'accord pour que la Convention soit appliquée aux abordages survenus dans les eaux métropolitaines des États contractants ; 2<sup>o</sup> que la Conférence décide d'exclure les cas d'abordage survenus en haute mer ; 3<sup>o</sup> que la Conférence décide d'exclure les cas d'abordage survenus dans les eaux des territoires coloniaux.

Il demande à la Conférence de préciser en dernier lieu si la Convention doit être applicable aux abordages survenus dans les eaux européennes d'un État non contractant, lorsque le procès est porté devant un tribunal d'un État contractant.

M. RICHTER (Allemagne) est d'avis que la Convention ne doit pas être appliquée dans ce dernier cas, car c'est le lieu de l'abordage qui doit déterminer la loi à appliquer. Un doute ne serait d'ailleurs possible que si les bateaux impliqués dans l'abordage appartenaient tous au même État. Si la Conférence voulait envisager ce cas, il faudrait reprendre la question de la nationalité des bateaux.

M. NAUTA (Pays-Bas) déclare que la délégation néerlandaise se prononce également pour l'exclusion du dernier cas envisagé, c'est-à-dire celui d'un abordage survenu dans les eaux européennes d'un État non contractant, lorsque le procès est porté devant un tribunal d'un État contractant.

M. RIPERT (France) se déclare d'accord en principe avec M. Richter. Toutefois, il fait observer que cette manière de voir présente le grave inconvénient d'encourager en somme les États à ne pas ratifier la Convention pour conserver le bénéfice de leur législation nationale dans les cas d'abordage survenant dans les eaux de leur territoire.

M. CONTZESCO (Roumanie) demande quelle serait la formule employée si la Conférence décidait de ne pas exclure ce cas d'abordage dans les eaux européennes d'un État non contractant, lorsque le procès est porté devant un tribunal d'un État contractant.

M. RIPERT (France) répond qu'il faudrait faire entrer en ligne de compte le lieu d'immatriculation.

Le PRÉSIDENT suggère que l'application de la Convention soit limitée aux abordages survenus dans les eaux métropolitaines des États contractants, mais qu'un article du Protocole de clôture fasse ressortir qu'il appartient toujours à deux États contractants de s'entendre éventuellement pour élargir, au moyen d'un accord bilatéral, le champ d'application de la Convention.

M. ROSSETTI (Italie) ne voit pas d'inconvénient à ce que l'article 1 prévoie le cas d'un abordage survenu dans les eaux européennes d'un État non contractant, lorsque le procès est porté devant un tribunal d'un État contractant.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) réplique qu'il faudrait alors définir ce qu'on entend par bateaux appartenant à un État contractant si, d'après la suggestion de M. Rossetti, on introduisait cette notion à l'article 1. Cela ne pourrait être que les bateaux immatriculés dans un de ces États. Mais alors, les abordages dans lesquels les petits bateaux non immatriculés sont impliqués ne seraient pas couverts par la Convention.

M. RICHTER (Allemagne) signale un autre inconvénient : il peut arriver qu'un abordage donne lieu à plusieurs procès portés devant des tribunaux de pays différents.

M. NAUTA (Pays-Bas) tient à appuyer cette dernière objection de M. Richter. Chaque propriétaire citera les autres parties devant le tribunal du pays dont la loi lui assure le traitement le plus favorable.

C'est pour cette raison également que M. Nauta ne croit pas pouvoir appuyer la suggestion du président en ce qui concerne les conventions bilatérales entre États contractants.

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE rend hommage à la grande prudence dont fait preuve la Conférence en prévoyant l'insuccès éventuel de ses travaux et le cas où un grand nombre d'États ne ratifieraient pas la Convention. Toutefois, il fait observer qu'il semble vraisemblable, d'après la physionomie des débats, que la totalité ou la presque totalité des États représentés à la Conférence ratifieront la Convention. Est-il bien nécessaire, dans ces conditions, de compliquer le texte en prévision d'un insuccès éventuel ?

D'ailleurs, une des clauses protocolaires prévoit que la Convention peut être dénoncée à l'expiration d'un délai de cinq ans. Si donc, par malheur, elle n'était appliquée que dans un petit nombre d'États, il serait toujours temps d'examiner à nouveau la situation.

Le PRÉSIDENT déclare que l'observation du Secrétaire général de la Conférence est d'autant plus fondée que tous les articles de la Convention ont été adoptés à l'unanimité.

M. RIPERT (France) estime, étant donné la déclaration du Secrétaire général de la Conférence, que celle-ci peut adopter sans modification le texte actuel de l'article 1, à condition de spécifier, dans le Protocole de clôture, que la Convention ne s'applique pas aux abordages survenus dans les eaux des territoires coloniaux des États contractants.

Le PRÉSIDENT constate que *la Conférence est d'accord sur ce point, c'est-à-dire que l'article 1 est adopté sans modification, mais qu'une réserve devra être insérée dans le Protocole de clôture, visant l'exclusion des cas d'abordages survenus dans les eaux des territoires coloniaux des États contractants.*

Il rappelle que la Conférence doit encore se prononcer en ce qui concerne le chiffre I du Protocole de clôture, dont le maintien est demandé par les délégations suisse et yougoslave.

M. CONTZESCO (Roumanie) déclare que la délégation roumaine demande également le maintien de cette clause.

Le PRÉSIDENT fait procéder à un vote et constate que *la Conférence se prononce pour le maintien sans modification du chiffre I du Protocole de clôture.*

M. RIPERT (France) demande qu'il soit bien entendu que le Protocole de clôture fait partie intégrante de la Convention et que même les délégations ayant voté contre le maintien du chiffre I de ce Protocole l'accepteront en signant la Convention.

Le PRÉSIDENT répond qu'il en est bien ainsi. Il invite la Conférence à aborder l'examen des dispositions protocolaires figurant aux articles 13 et suivants de la Convention.

#### *Articles 13, 14 et 15.*

Le PRÉSIDENT constate que *la Conférence est d'accord pour réserver l'examen des articles 13, 14 et 15.* Des articles identiques devant figurer dans les deux autres conventions, la Conférence examinera tous ces articles ensemble.

#### *Article 16.*

Le PRÉSIDENT donne lecture de l'article 16.

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE fait observer que la seule question de fond est celle du nombre des ratifications nécessaires pour l'entrée en vigueur de la Convention, tout le reste de l'article étant rédigé conformément à la formule habituelle.

M. NAUTA (Pays-Bas) fait valoir contre l'article 16 les deux objections suivantes : 1<sup>o</sup> si deux États voisins, ayant ratifié la Convention, estiment avoir intérêt à son entrée en vigueur, ils doivent pouvoir convenir de son application sur leurs territoires ; 2<sup>o</sup> la ratification de la Convention par quatre États ne doit pas obliger un cinquième État, qui l'aurait ratifiée également, à appliquer la Convention, lorsqu'il n'aurait aucune voie navigable en commun avec les quatre premiers pays.

M. Nauta recommande à la Conférence la procédure prévue par la Convention de Bruxelles. Un organisme central (qui ici pourrait être le Secrétariat de la Société des Nations) serait chargé de s'informer auprès des États contractants, à l'expiration d'un délai déterminé (qui ici pourrait être d'un an), pour savoir quels sont ceux d'entre eux qui sont disposés à ratifier la Convention. Les réponses seraient communiquées à tous les États, qui examineraient alors l'opportunité de faire entrer la Convention en vigueur.

Une telle procédure serait également très recommandable pour les deux autres conventions.

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE répond que le système indiqué dans l'article 16 a déjà été utilisé pour un grand nombre de conventions. Sans doute présente-t-il certains inconvénients, mais le système proposé par M. Nauta en présente certainement aussi.

Le Secrétaire général de la Conférence estime qu'il serait possible de remédier aux inconvénients signalés par M. Nauta d'une façon simple et qui n'apporterait pas une modification trop radicale au texte soumis à la Convention. Tout d'abord, on pourrait réduire le nombre des ratifications nécessaires. D'autre part, et conjointement avec une telle réduction, on peut prévoir qu'un État se réserve de faire dépendre sa ratification de celles d'un certain nombre d'autres États nommément désignés. Une telle disposition a été adoptée dans certaines conventions signées sous les auspices de la Société des Nations.

M. ROSSETTI (Italie) propose qu'il soit stipulé que la Convention entrera en vigueur après réception des ratifications de « trois États riverains d'un même réseau fluvial ».

M. MÜLLER (Tchécoslovaquie) fait observer qu'il y a des fleuves internationaux ou d'intérêt international où il n'y a que deux États riverains, comme par exemple l'Elbe.

M. DE DIETRICH DE SACHSENFELS (Hongrie) déclare appuyer la proposition de M. Rossetti.

Le PRÉSIDENT constate que *la Commission accepte le principe de la proposition de M. Rossetti.* Un texte sera préparé qui sera examiné par la Conférence en même temps que les trois articles réservés.

#### *Article 17.*

Le PRÉSIDENT donne lecture de l'article 17.

Il constate que *la Conférence adopte cet article 17 sans modification.*

Article 18.

Le PRÉSIDENT donne lecture de l'article 18.

M. CONTZESCO (Roumanie) estime qu'il serait plus logique d'intervertir l'ordre des articles 17 et 18.

M. ROSSETTI (Italie) et M. RIPERT (France) proposent que la revision de la Convention puisse être demandée à toute époque par « trois États contractants » et non par « un tiers des États contractants » comme prévu dans le texte actuel.

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE signale à titre documentaire le système suivant lequel la revision pourrait être demandée à toute époque par un tiers ou un quart des États contractants et, à l'expiration de certaines périodes déterminées, par un seul État.

Il fait observer qu'en pratique, si le Secrétariat était saisi d'une demande de revision sérieuse, il serait toujours facile de consulter les États intéressés et de convoquer éventuellement une conférence.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) estime qu'il ne faut pas réduire un État à menacer les autres de sa dénonciation pour obtenir la revision de la Convention. Chaque État devrait pouvoir s'adresser au Secrétariat de la Société des Nations pour demander une telle revision.

M. MÜLLER (Tchécoslovaquie) demande des précisions en ce qui concerne la portée de l'article 18, notamment si c'est l'obligation de convoquer une conférence qui résulterait d'une demande de revision formulée par le nombre requis d'État contractants.

Le PRÉSIDENT estime que dans la pensée des rédacteurs, il y a obligation morale de convoquer une conférence.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) fait ressortir qu'il faut tenir compte de deux considérations contradictoires qui sont toutes deux dignes d'intérêt : 1<sup>o</sup> assurer la stabilité d'une réglementation internationale, c'est-à-dire ne pas permettre qu'un État puisse remettre en question à tout moment les décisions acceptées, signées et ratifiées par tous les autres États ; 2<sup>o</sup> conserver le plus grand nombre d'États contractants, c'est-à-dire ne pas les acculer à la dénonciation en les privant du droit de demander la revision de la Convention, lorsqu'ils peuvent justifier cette demande par des arguments valables.

La proposition de M. Rossetti, réduisant à trois le nombre des ratifications nécessaires, semble tenir compte de ces deux considérations.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) signale la solution adoptée dans la Convention de Genève portant loi uniforme sur les lettres de change et billets à ordre du 7 juin 1930. Il donne lecture de l'article IX de cette Convention :

« Tout Membre de la Société des Nations et tout État non membre, à l'égard duquel la présente Convention est en vigueur, pourra adresser au Secrétaire général de la Société des Nations, dès l'expiration de la quatrième année suivant l'entrée en vigueur de la Convention, une demande tendant à la revision de certaines ou de toutes les dispositions de cette Convention.

« Si une telle demande, communiquée aux autres Membres ou États non membres entre lesquels la Convention est alors en vigueur, est appuyée, dans un délai d'un an, par au moins six d'entre eux, le Conseil de la Société des Nations décidera s'il y a lieu de convoquer une conférence à cet effet. »

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE fait observer que cette disposition ne présente pas une différence de fond avec l'article 18 qui permet implicitement d'avoir recours à une procédure analogue.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) estime qu'il faut tenir compte non seulement du nombre des États demandant la revision, mais aussi de la valeur des motifs invoqués. En conséquence, il se prononce en faveur d'une formule analogue à celle de l'article IX de la Convention de Genève.

M. WINIARSKI, président du Comité de droit fluvial, estime que l'article 18 doit être interprété comme imposant l'obligation de la convocation d'une conférence, lorsque la revision de la Convention est demandée par le nombre requis d'États contractants.

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE estime inutile d'envisager des difficultés qui ne se présenteront pas en pratique. Il est certain que le Conseil fera toujours de son mieux pour éviter des dénonciations d'une convention signée sous les auspices de la Société des Nations.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) fait ressortir, comme M. Contzesco, que l'ordre des articles 17 et 18 devrait être interverti.

Le PRÉSIDENT constate que la Commission décide d'intervertir l'ordre des articles 17 et 18.

Il constate également que la Commission décide de modifier la fin de l'article 18 en remplaçant « un tiers au moins des États contractants » par « trois au moins des États contractants ».

Pour clôturer les débats, il fait procéder à un vote nominal par délégation sur l'adoption de l'ensemble des articles 1 à 12.

*L'ensemble des articles 1 à 12 est adopté, par appel nominal, à l'unanimité sauf une abstention<sup>1</sup>.*

### TROISIÈME SÉANCE PLÉNIÈRE

*Tenue le samedi 6 décembre 1930, à 10 heures.*

*Président : M. DE RUELLE (Belgique).*

#### VII. Projet de convention sur certaines matières de droit fluvial.

Le PRÉSIDENT invite la Conférence à aborder l'examen du texte du projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial, qui lui est soumis par le Comité de rédaction<sup>2</sup>.

##### *Article 1.*

*Cet article est adopté avec la modification de forme suivante :*

Le mot « seront », à l'avant-dernière ligne, est remplacé par le mot « sont ».

##### *Article 2.*

*Cet article est adopté sous la forme suivante :*

« Chaque bureau d'immatriculation est désigné, suivant les prescriptions de l'autorité compétente, soit par son nom, soit par une ou plusieurs lettres initiales, ainsi que par la ou les lettres initiales attribuées par l'Annexe I à l'État auquel il ressortit. »

##### *Article 3.*

*Cet article est adopté sans modification.*

##### *Article 4.*

Après un échange de vues entre divers membres de la Conférence, l'alinéa 1 est adopté sous la forme suivante :

« 1. Tout bateau doit être immatriculé s'il remplit les conditions d'immatriculation prévues par la législation d'un ou plusieurs États contractants. Cette disposition s'applique aux bateaux de vingt tonnes métriques au moins, y compris les dragues, mais à l'exception des grues, élévateurs flottants et de tous autres engins analogues, ainsi que des bateaux de plaisance. L'obligation de faire immatriculer le bateau incombe au propriétaire. »

*L'alinéa 2 est adopté sans modification.*

*L'alinéa 3 est adopté sans modification mais avec l'addition du mot « contractants » à la fin.*

*L'alinéa 4 est adopté sous la forme suivante :*

« Chaque État contractant se réserve le droit d'exiger que ses ressortissants inscrivent sur ses registres les bateaux leur appartenant pour plus de moitié et remplissant en même temps les conditions d'immatriculation d'un ou de plusieurs autres États contractants, s'ils ont, sur ce territoire, leur résidence habituelle, ou, dans le cas de sociétés, la direction principale de leurs affaires. »

*Il est décidé que la phrase suivante sera à insérer au Protocole de clôture :*

« Il est entendu que, en ce qui concerne les sociétés de capitaux, la nationalité est déterminée par le siège social. »

*L'alinéa 5 est adopté dans la forme suivante :*

« En ce qui concerne les bateaux appartenant à des personnes physiques, chaque État contractant se réserve de même le droit d'exiger que ses ressortissants, même s'ils n'ont pas sur son territoire leur résidence habituelle, inscrivent sur ses registres les bateaux leur appartenant pour plus de moitié et remplissant en même temps les conditions d'immatriculation d'un ou de plusieurs États contractants, si ces bateaux sont exclusivement affectés à la navigation dans les eaux dudit État. »

M. RICHTER (Allemagne) précise que l'acceptation définitive par la délégation allemande des articles 3 et 4 dépendra de l'ensemble des résultats des travaux de la Conférence.

<sup>1</sup> Voir document Conf./U.D.F./57.

<sup>2</sup> Voir Annexe 19 aux procès-verbaux de la deuxième Commission, page 208.

Le PRÉSIDENT répond que la Conférence prend acte de cette réserve qui figurera au procès-verbal de la séance.

Article 5.

Sur la proposition de M. Ripert, appuyée par MM. Richter et Sitenky, la Conférence décide de supprimer les mots « dans un État contractant » dans le texte de l'article 5, qui est adopté avec cette seule modification.

Article 6.

Cet article est adopté, étant entendu que le 1<sup>o</sup> sera rédigé comme suit :

« 1<sup>o</sup> Les grues et élévateurs flottants, ainsi que tous autres engins analoges. »

Article 7.

Après un échange de vues entre divers membres de la Conférence, celle-ci adopte l'alinéa 1 sous la forme suivante :

« 1. Un bateau en construction, lorsque la législation nationale en prescrit ou admet l'immatriculation, ne peut être immatriculé ailleurs que sur les registres de l'État contractant sur le territoire duquel il est en cours de construction, si ce n'est en vertu d'un accord conclu entre cet État et un ou plusieurs autres États contractants.

Les alinéas 2 et 3 sont adoptés sans modification, étant entendu que le dernier membre de phrase de l'alinéa 3 doit se lire : « États contractants non parties à cet accord. »

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) ayant attiré l'attention de la Conférence sur le danger que présentent des modifications de rédaction apportées en séance plénière, le PRÉSIDENT prie le Comité de rédaction d'examiner les textes adoptés et de soumettre à la Conférence les observations qu'il jugerait nécessaires.

Article 8.

Cet article est adopté sans modification.

Article 9.

Cet article est adopté avec la modification de forme suivante :

Le 2<sup>o</sup> est remplacé par : « Le mode de construction et le type du bateau ».

Article 10.

Cet article est adopté sans modification.

Article 11.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) précise qu'il doit être bien entendu que la signature du propriétaire peut être remplacée par celle d'une personne dûment mandatée par lui.

Le PRÉSIDENT répond que c'est là une notion générale de droit commun qui s'applique également dans le cas d'espèce.

L'article 11 est adopté avec la modification suivante :

A la première ligne de l'alinéa 2, le mot « désigne » est remplacé par le mot « fixe ».

Article 12.

M. HOSTIE, président du Comité de rédaction, signale que, partout où les exigences de la langue française permettaient de le faire, le Comité de rédaction a employé le terme « registre » au singulier, pour désigner, soit le registre d'immatriculation, soit le registre pour l'inscription des droits réels.

Le PRÉSIDENT constate que la Conférence accepte que le terme « registre » figure au singulier dans toute la Convention, lorsqu'il n'y aura pas de raison particulière pour l'employer au pluriel.

M. ROSSETTI (Italie) estime que le terme « duplicata » devrait être remplacé par celui de « duplicatum », qui lui paraît plus correct, étant donné que le mot « duplicata » donne l'idée qu'il s'agit de plus d'un document.

Le PRÉSIDENT répond que cette observation figurera au procès-verbal.

M. RICHTER (Allemagne) fait observer que le paragraphe 2, qui stipule que « Tout bateau immatriculé doit être muni de son certificat d'immatriculation », sera parfois impossible à appliquer,

étant donné que l'article 11 stipule que toute demande visant à modifier les inscriptions au registre doit être accompagnée du certificat d'immatriculation.

Il propose, en conséquence, que soit insérée dans l'article 12 la réserve figurant dans les projets d'amendement allemands :

« Tout bateau immatriculé doit être muni de son certificat d'immatriculation, sauf le cas où le certificat doit être présenté au bureau d'immatriculation. »

M. HOSTIE, président du Comité de rédaction, dit que le Comité de rédaction a jugé préférable de ne pas introduire cette réserve, étant donné qu'il pouvait peut-être y avoir d'autres cas où un bateau se trouverait dépourvu de son certificat par un fait indépendant de la volonté du propriétaire ou de ses représentants.

M. RICHTER (Allemagne) n'insiste pas. Il rappelle, d'autre part, que la délégation allemande avait proposé un amendement tendant à l'insertion de la disposition suivante :

« Si l'autorité compétente délivre un duplicata du certificat d'immatriculation, ce duplicata doit être désigné comme tel, et mention de sa délivrance doit être faite sur l'exemplaire principal. »

Bien que cet amendement ait été adopté par la deuxième Commission, il n'a pas été retenu par le Comité de rédaction.

M. HOSTIE, président du Comité de rédaction, ayant déclaré que le Comité de rédaction ne voyait pas d'inconvénient à ce que cette disposition fût insérée, du moment que certaines délégations la désiraient, le PRÉSIDENT constate que la Conférence adopte la proposition de M. Richter. En conséquence, l'alinéa 2 de l'article 12 sera complété par la phrase suivante :

« 2. Ce duplicata doit être désigné comme tel et mention de sa délivrance doit être faite sur le certificat. »

L'alinéa 1 est adopté avec les modifications suivantes :

Première ligne, remplacer « les registres » par « le registre ». Quatrième ligne, remplacer « du pays dont il ressort » par « de l'État auquel il ressortit ».

### Article 13.

M. HOSTIE, président du Comité de rédaction, précise que, dans la pensée du Comité de rédaction, il va de soi que l'article 13 prévoit une mesure d'ordre purement administratif devant permettre aux intéressés de se renseigner plus facilement sur la situation hypothécaire d'un bateau. Le Comité de rédaction considère comme évident que l'absence à bord du bateau d'un document contenant la reproduction des inscriptions hypothécaires, ou la non-conformité d'un tel document avec les indications du registre, ne peut affecter en aucune manière la validité ou l'opposabilité d'une hypothèque.

M. RIPERT (France) souligne que les indications qui seraient portées par le certificat d'immatriculation ou un document hypothécaire spécial ne pourraient jamais faire connaître que la situation hypothécaire du bateau lors de la délivrance de ce certificat ou de ce document spécial.

M. RICHTER (Allemagne) propose que soient supprimés des premiers mots de l'article 13, « La loi du pays d'immatriculation peut prescrire que, soit », et que cet article débute comme suit :

« Le certificat d'immatriculation ou un document distinct se trouvant à bord du bateau contiendra... »

La délégation allemande estime, en effet, indispensable que soit rendue obligatoire, à bord du bateau, l'existence d'un document (certificat d'immatriculation ou autre) qui contienne la reproduction des inscriptions hypothécaires. La délégation allemande subordonne à cette condition son acceptation des articles 3 et 4.

Il reste bien entendu que la validité ou l'opposabilité de l'hypothèque ne dépend pas du document en question.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) fait observer que la modification de l'article 13, demandée par M. Richter, porte sur une question de fond importante. La délégation allemande avait déjà présenté une première proposition en ce sens, proposition qui a donné lieu à de très longs débats au sein de la deuxième Commission. Les délégations n'ont pu se mettre d'accord que sur un texte qui laisse les législations nationales libres de prescrire ou non la reproduction des inscriptions hypothécaires sur un document devant se trouver à bord du bateau. Or, la délégation allemande présente maintenant à nouveau une proposition tendant à rendre cette reproduction obligatoire. Les mêmes arguments que les diverses délégations ont déjà fait valoir contre la première proposition allemande pourraient être répétés contre la nouvelle proposition.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) appuie la déclaration de M. Sitenisky. Il estime que tous les arguments ont déjà été produits de part et d'autre, sans que la délégation allemande ait pu rallier les autres délégations à sa manière de voir.

M. Soubotitch répète que, dans l'opinion de la délégation yougoslave, la mention des inscriptions hypothécaires sur le certificat d'immatriculation ou sur un document distinct aurait une

valeur pratique nulle, étant donné que les indications portées par un tel document ne pourraient pas être à jour à tout moment et tenir compte des constitutions ou extinctions d'hypothèque intervenant pendant les voyages.

L'obligation demandée par la délégation allemande ne contribuerait donc pas à améliorer le crédit fluvial, et aurait l'inconvénient, déjà signalé, de mettre inutilement le capitaine du bateau et certaines autorités de port au courant de la situation hypothécaire du bateau. Après de longs débats, la deuxième Commission a adopté un texte transactionnel, et M. Soubotitch s'étonne de voir la discussion reprendre sur ce point.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas), bien que la question de fond ait été déjà discutée par la deuxième Commission et que le projet d'amendement allemand ait été rejeté, considère qu'il peut être utile de revenir, sinon sur le principe même, du moins sur le texte de l'article 13 soumis à l'approbation de la Conférence.

Ce texte n'indique pas d'une façon claire la portée de la faculté laissée à la loi du pays d'immatriculation. Il ne précise pas si cette faculté concerne simplement la présence obligatoire à bord du bateau d'un document contenant la reproduction des inscriptions hypothécaires, ou bien si elle vise également la nature et la forme de ce document.

M. van Slooten rappelle que, dans la Convention de Bruxelles, le principe du certificat obligatoire est admis, les législations nationales étant laissées libres de déterminer comme elles l'entendent la nature et la forme de ce certificat. Il considère qu'il serait désirable d'établir une certaine uniformité sur ce point entre la navigation maritime et la navigation fluviale.

M. van Slooten croit en conséquence que la Conférence devrait, dans l'intérêt du crédit fluvial, prendre en considération la proposition allemande, qui donnerait une certaine garantie contre la possibilité de mauvaise foi de la part du propriétaire.

M. RIPERT (France) estime que tout a été dit sur cette question. Il tient simplement à préciser quelle est la position de la délégation française, position qui est peut-être aussi celle d'autres délégations.

La législation française ne connaît pas l'obligation d'avoir à bord du bateau un document contenant la reproduction des inscriptions hypothécaires. La mise en vigueur d'une telle disposition présenterait de grosses difficultés pour les administrations françaises ; toutefois, ces difficultés ne seraient pas insurmontables, étant donné qu'il resterait entendu que la validité de l'hypothèque ne serait en aucun cas affectée par sa non-inscription au certificat. La délégation française considère en conséquence qu'elle pourrait éventuellement, en présence de la demande pressante de la délégation allemande, lui donner satisfaction ; toutefois, elle entend réserver son vote, car elle ferait un sacrifice important qui ne serait justifié que si elle obtenait satisfaction sur d'autres points.

M. ROSSETTI (Italie) rappelle que la délégation italienne s'était prononcée en faveur de la première proposition allemande. A son avis, un certificat portant mention des inscriptions hypothécaires, même s'il ne devait pas avoir une valeur probante bien grande, pourrait, dans certains cas, prouver l'intention de fraude du propriétaire.

Si la Conférence n'accepte pas ce principe, M. Rossetti estime que l'article 13 tout entier devient inutile.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) s'excuse de reprendre la parole, mais il se voit obligé de faire observer que l'argument principal présenté en faveur de la proposition allemande n'a, à son avis, aucune valeur. En effet, le document envisagé ne pourrait en aucune façon donner des renseignements dignes de foi sur la situation hypothécaire du bateau. M. Soubotitch cite l'exemple de certains bateaux voyageant sur le Danube et qui ne reviennent à leur port d'attache que tous les deux ans.

D'autre part, il signale que la loi yougoslave prescrit l'immatriculation de tout bateau sans distinction de tonnage ; si donc la proposition allemande était adoptée, elle mettrait les administrations yougoslaves en présence d'une tâche extrêmement ardue.

M. NAUTA (Pays-Bas) croit comprendre que la délégation allemande, en présentant sa proposition, est guidée par le désir de protéger les intérêts des réparateurs de bateaux. M. Nauta admet qu'un document reproduisant les inscriptions hypothécaires pourrait avoir pour ces réparateurs une certaine valeur. Mais, d'autre part, il reconnaît le bien-fondé des objections présentées par M. Soubotitch. Il estime qu'il serait peut-être possible de concilier ces deux points de vue, en introduisant une réserve qui permettrait à chaque État de ne pas appliquer la disposition en question aux bateaux circulant exclusivement sur les eaux intérieures de leur territoire.

Le PRÉSIDENT constate que la Conférence est en présence de trois propositions : 1<sup>o</sup> maintien du texte actuel de l'article 13 ; 2<sup>o</sup> proposition allemande tendant à modifier le fond de l'article et à rendre obligatoire la présence à bord du bateau d'un document contenant la reproduction des inscriptions hypothécaires ; 3<sup>o</sup> proposition transactionnelle de la délégation néerlandaise consistant à adopter la proposition allemande, mais en réservant à chaque État le droit de ne pas appliquer la disposition prévue aux bateaux circulant exclusivement sur les eaux intérieures de son territoire.

M. RICHTER (Allemagne) déclare se rallier à la proposition transactionnelle.

M. ROSSETTI (Italie) s'y rallie également, toutefois avec comme alternative la suppression pure et simple de l'article 13.

En réponse à la remarque de M. Soubotitch, au sujet de la valeur des arguments présentés en faveur de la proposition allemande, M. Rossetti tient à faire observer que ce sont ces mêmes

arguments qui ont amené la Conférence de Bruxelles à adopter, pour la navigation maritime, une disposition analogue à celle demandée maintenant pour la navigation fluviale.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) estime que la proposition soi-disant transactionnelle de la délégation néerlandaise ne diminue pas l'importance des objections présentées contre la thèse allemande. A son avis, il n'y a pas lieu de revenir sur les débats qui ont amené la deuxième Commission à adopter l'article 13, dont le texte actuel constitue déjà une transaction entre les divers points de vue exprimés.

M. CONTZESCO (Roumanie) rappelle que la délégation roumaine avait soutenu la thèse allemande avant de se rallier au texte actuel de l'article 13. Si la Conférence revenait sur la décision de la deuxième Commission, la délégation roumaine se rallierait volontiers à une majorité qui se prononcerait pour l'acceptation de la proposition allemande.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) souligne que la proposition de la délégation néerlandaise introduit dans la matière une notion toute nouvelle : celle d'un bateau exclusivement affecté à la navigation intérieure d'un pays.

M. ROSSETTI (Italie) réplique que le paragraphe 5 de l'article 4, adopté par la Conférence, se termine par la phrase suivante : « Si ces bateaux sont exclusivement affectés à la navigation dans les eaux dudit État ».

Le PRÉSIDENT fait procéder à un vote, et constate que la Conférence se prononce pour l'acceptation de la proposition de M. Nauta, et qu'elle adopte l'article 13, sous la forme suivante :

« Le certificat d'immatriculation ou un document distinct se trouvant à bord du bateau contiendra la reproduction des inscriptions hypothécaires visée à l'article 21, ou la mention, par l'autorité chargée de la tenue du registre pour la publicité des droits, que le bateau n'est pas grevé d'hypothèques.

« Cette disposition n'est pas obligatoire en ce qui concerne les bateaux qui ne sortent pas des eaux de l'État sur les registres duquel ils se trouvent immatriculés. »

L'adjonction proposée par M. Nauta sera toutefois soumise à l'examen du Comité de rédaction.

M. RIPERT (France) déclare que le vote de la délégation française est subordonné à l'acceptation par la Conférence de l'ensemble des articles de la Convention.

M. DESCAMPS (Belgique) déclare que la délégation belge fait la même réserve que la délégation française.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) et M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) demandent que le procès-verbal de la séance spécifie que les délégations yougoslave et tchécoslovaque désiraient maintenir le texte primitif de l'article 13 et qu'elles ont voté contre la proposition de M. Nauta.

M. RICHTER (Allemagne) croit nécessaire d'écartier un malentendu. M. Soubotitch a fait ressortir qu'un document qui devrait se trouver à bord du bateau et qui contiendrait la reproduction des inscriptions hypothécaires n'aurait aucune valeur probante, du fait qu'il ne pourrait être constamment mis à jour. Or, dans la pensée de la délégation allemande, il ne doit pas en être ainsi. Elle estime qu'une disposition devra figurer dans la Convention, au chapitre des hypothèques, prescrivant l'obligation pour le propriétaire de présenter le certificat d'immatriculation, ou le document spécial hypothécaire, lors de toute constitution d'hypothèque.

M. Richter ajoute que c'est là le régime actuellement en vigueur en Allemagne.

M. RIPERT (France) constate que la proposition allemande comporte deux parties distinctes, et il regrette que cette délégation ne les ait pas présentées ensemble.

L'obligation de présenter le certificat lors de toute constitution d'hypothèque aurait en France des inconvénients très graves, et M. Ripert fait observer que, même dans la Convention de Bruxelles, on n'a pas voulu prévoir cette obligation.

Il déclare que si cette obligation devait être imposée, la délégation française reviendrait sur son acceptation de la proposition de M. Nauta.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) appuie la déclaration de M. Ripert. Il estime que la Conférence doit maintenir le texte qu'elle a voté, sans prendre en considération l'explication donnée après le vote par M. Richter.

Le PRÉSIDENT propose que la Conférence prenne acte des déclarations de M. Ripert et de M. Soubotitch. Il fait remarquer que la suggestion de M. Richter pourrait être prise en considération lors de l'examen des articles que la Conférence n'a pas encore discutés.

Il constate que la Conférence décide de renvoyer l'article 13 au Comité de rédaction.

#### Article 14.

Cet article est adopté avec les modifications de forme suivante :

1. Au 2<sup>o</sup>, le dernier membre de phrase doit être lu comme suit : « ... de l'État auquel ce bureau ressortit. »

3. Troisième ligne : « ... que ces noms. »

Article 15.

*Cet article est adopté avec les modifications de forme suivantes :*

Alinéa 2 b), remplacer à la dernière ligne « l'article premier » par « l'alinéa premier ».

Alinéa 3, troisième ligne, lire : « ... au moyen de la *formule* ci-annexée (voir Annexe II, Formule A) » ; remplacer, à la treizième ligne, « saisie » par « exécution forcée » et « est » par « a été ».

Alinéa 5, troisième ligne, lire entre parenthèses : « (voir Annexe II, formule B) ».

Article 16.

M. CONTZESCO (Roumanie) rappelle qu'au cours de la séance précédente, la Conférence s'était mise d'accord sur une réserve, dont le texte exact n'a pas encore été distribué aux délégations. Il précise qu'il doit être bien entendu que la délégation roumaine couvre de cette réserve générale tous les articles de la Convention à partir de l'article 16.

Le PRÉSIDENT déclare que la Conférence prend acte de cette observation.

M. HOSTIE, président du Comité de rédaction, rappelle que la deuxième Commission avait envisagé l'insertion, au Protocole de clôture, d'une disposition qui aurait précisé qu'en cas de conflit de compétence entre tribunaux, les règles générales du droit international en matière répressive devaient être appliquées.

Le Comité de rédaction a estimé qu'une telle disposition serait superflue et il invite la Conférence à y renoncer.

Le PRÉSIDENT constate que la Conférence se déclare d'accord sur ce point et qu'elle adopte l'article 16 sans modification.

Article 17.

M. CENTNER (Territoire du Bassin de la Sarre) demande qu'il soit mentionné, au procès-verbal de la séance, que l'expression « loi nationale » devra être interprétée, en ce qui concerne la Sarre, dans le sens « loi sarroise ».

Le PRÉSIDENT donne acte de cette demande et constate que l'article 17 est adopté sans modification.

Article 18.

M. RICHTER (Allemagne) déclare que l'adoption de l'alinéa b) de l'article 18 aurait pour conséquence pour l'Allemagne une modification essentielle et très large de sa législation nationale. Une telle modification risque de se heurter à des objections très sérieuses de la part des intéressés, et il est difficile de prévoir si le Parlement allemand ne s'opposera pas, dans ces conditions, à la ratification de la Convention. La délégation allemande est disposée à accepter l'alinéa b), sous la condition que le Protocole de clôture comporte la réserve suivante :

« Chacune des Hautes Parties contractantes se réserve le droit de prescrire dans sa législation que la disposition prévue à l'alinéa b) de l'article 18 ne sera pas applicable sur son territoire. »

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) estime que les débats ont fait ressortir qu'il est de la plus haute importance, dans l'intérêt du crédit fluvial, que le texte actuel de l'article 18 soit maintenu sans aucune modification ou réserve qui en affaiblirait la portée. Il s'agit ici de déterminer d'une manière définitive le champ d'application de la Convention.

L'alinéa b) prévoit que la Convention jouera dans le cas de vente forcée, dans le pays d'immatriculation, d'un bateau grevé d'une hypothèque constituée pour la sûreté d'une obligation contractée dans un autre pays. Il va de soi que l'article 18 perdrait tout son intérêt si les États contractants pouvaient ignorer la disposition de l'alinéa b), qui protège les intérêts des créanciers hypothécaires étrangers.

La Conférence doit donner une assiette solide au crédit fluvial, qui, à l'époque actuelle, est organisé sur une base internationale et intéresse la batellerie de tous les pays. C'est dans ce but que la Conférence a rendu l'immatriculation obligatoire. Il est indispensable qu'elle reconnaisse maintenant, dans un esprit libéral et loyal, les droits des créanciers hypothécaires étrangers.

L'article 18 domine les articles suivants, et si son alinéa b) n'était pas maintenu, ou était affaibli par une réserve, tout l'intérêt de la Convention disparaîtrait.

M. van Slooten estime que le moment est venu de décider du sort de la Conférence. Si la réserve proposée par la délégation allemande était adoptée, tout le travail des commissions et de la Conférence aurait été inutile. En conséquence, la délégation néerlandaise invite instamment les autres délégations à rejeter d'une façon définitive la réserve allemande.

Le PRÉSIDENT constate que la proposition allemande concerne une question de fond d'une importance essentielle et il invite la Conférence à ajourner son vote sur ce point.

M. RIPERT (France) fait observer que la délégation française éprouve la même difficulté que la délégation allemande à accepter la disposition de l'alinéa *b*) de l'article 18. Si elle l'adopte, c'est parce que d'autres délégations en ont fait une condition de leur acceptation de l'ensemble de la Convention.

Il estime que la réserve proposée par la délégation allemande réduirait à néant les résultats des travaux de la Conférence. Celle-ci doit, en conséquence, ou bien adopter l'article 18 tel quel, sans modification ni réserve, ou bien le repousser en entier ; elle compromettrait alors le succès de la Convention.

M. RICHTER (Allemagne) fait observer que si la Conférence est en présence d'une déclaration formelle d'une délégation qui fait du maintien de l'article 18 une condition de son acceptation de l'ensemble de la Convention, elle est également en présence d'une déclaration formelle d'une autre délégation qui fait de l'adoption d'une réserve à cet article 18 la condition de son acceptation de l'ensemble de la Convention.

En conséquence, M. Richter déclare appuyer la proposition du Président, tendant à ajourner le vote sur ce point.

Le PRÉSIDENT constate que la Conférence décide d'ajourner son vote sur la proposition allemande relative à l'article 18.

#### QUATRIÈME SÉANCE PLÉNIÈRE

Tenu le samedi 6 décembre 1930, à 15 h. 30.

Président : M. DE RUELLE (Belgique).

#### VIII. Projet de convention sur certaines matières de droit fluvial (suite).

##### Article 18 (suite).

Le PRÉSIDENT rappelle que la Conférence en est restée à la discussion de l'article 18. La délégation allemande avait formulé une proposition aux termes de laquelle chaque État contractant pouvait se réserver le droit, en ratifiant la présente Convention, de ne pas appliquer les dispositions du titre II aux bateaux immatriculés sur ses registres et qui se trouvent sur son propre territoire. Cette proposition avait été combattue par la délégation des Pays-Bas, et aucune décision n'avait été prise à son sujet.

M. HAAB (Suisse) présente une motion d'ordre. A son avis, la Conférence ne devrait pas se prononcer dès aujourd'hui sur ce point. Il rappelle qu'il y a eu des délégations qui ont voté tout d'abord en faveur de la solution consistant à supprimer dans le texte de l'article, tel qu'il figure au texte du Comité de droit fluvial<sup>1</sup>, le passage commençant par les mots « ou si au moins » et avaient ensuite approuvé la formule que l'on sait. Or, il s'agit là, comme cela résulte des déclarations faites par les délégations allemande et néerlandaise, d'une question très importante, et plusieurs délégations auraient de la difficulté à faire connaître immédiatement leur point de vue à son sujet.

M. MÜLLER (Tchécoslovaquie) ne s'oppose pas à la suggestion de M. Haab, mais désire que l'on fixe dès maintenant le moment où cette question doit être réglée.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) demande également que la Conférence fixe le moment où le vote sur cette question doit intervenir. Il est impossible que le doute se prolonge sur ce point. En fait, il ne s'agit pas d'une simple divergence d'opinions entre la délégation allemande et les autres délégations, mais d'une modification à apporter à une résolution prise par la Conférence à la presque unanimité. La délégation allemande, interrogée la veille sur le point de savoir si elle voyait des difficultés à adopter le texte auquel on était arrivé, avait déclaré que ses objections ne portaient que sur la rédaction de ce texte. C'est alors que la Conférence a repris ce texte et a abouti rapidement à une solution. Toutes les délégations ont été d'accord, après cela, pour reconnaître que nulle difficulté ne se présentait plus. Le délégué néerlandais n'a pas d'idée préconçue au sujet de la question visée à l'article 18, mais il se demande s'il est admissible qu'une délégation, après avoir collaboré à établir cette convention, lui porte un coup mortel en proposant une réserve visant son application. C'est non seulement les vues de la délégation hollandaise que M. van Slooten a exposées au cours de la séance de la matinée, mais encore celles de toutes les délégations.

M. RICHTER (Allemagne) envisage la situation sous un tout autre jour. Lorsque la deuxième Commission a discuté le texte de l'article 11, qui est devenu par la suite l'article 18, le délégué allemand a signalé, quant à la délimitation du champ d'application du titre II, deux possibilités, à savoir l'obligation pour un État d'appliquer le régime conventionnel : 1° à tous les bateaux immatriculés sur les registres d'un État contractant ; 2° aux bateaux immatriculés sur les registres

<sup>1</sup> Voir document C.544.M.195.1929.VIII.

d'un autre État contractant et qui se trouvent sur son territoire. Or, l'article 18 contient, sous sa forme actuelle, une solution hybride à laquelle l'Allemagne ne peut pas se rallier, tandis qu'elle pouvait accepter les deux possibilités indiquées plus haut. Si la délégation néerlandaise repousse la deuxième de ces possibilités, il reste encore la première, sur laquelle on peut s'entendre. Il est vrai que celle-ci soulève certaines difficultés, qu'il sera cependant facile d'éliminer par une réserve consignée au Protocole. Il n'appartient pas à la délégation allemande, qui n'a pas l'intention de se prévaloir de ladite réserve, de présenter un texte, mais M. Richter croit que la Conférence pourrait fort bien accepter un texte qui dirait, en substance, que les dispositions du titre II sont applicables à tout bateau immatriculé sur les registres d'un État contractant, si ce texte était complété par une disposition réservant le droit de chaque État contractant de ne pas appliquer les dispositions de ce titre aux bateaux immatriculés sur ses registres et qui se trouvent sur son propre territoire, à condition qu'il n'existe pas sur ces bateaux d'hypothèque garantissant une obligation contractée à l'étranger.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) ne croit pas que les souvenirs du délégué allemand aient été très fidèles sur ce point. Il n'a jamais été question, et il n'est pas question à l'heure actuelle, de trois propositions différentes concernant le texte de l'article 18 : seule est en discussion la formule à laquelle la Conférence avait déjà abouti. Il s'agit donc de savoir si, raisonnablement, la Conférence peut défaire en séance plénière ce qu'elle avait fait quelques heures auparavant en séance de commission.

M. RIPERT (France) dit que s'il a bien compris M. Richter, l'intention de celui-ci est de faire tomber sous le coup du titre II tous les bateaux immatriculés sur le registre d'un État contractant, en laissant cependant à chaque État contractant le droit de faire connaître, en ratifiant la présente Convention, qu'il se réserve de ne pas appliquer des dispositions de ce titre aux bateaux immatriculés sur ses registres et qui se trouvent sur son propre territoire, exception faite du cas où il existe sur ces bateaux une hypothèque garantissant une obligation contractée à l'étranger.

Il demande au délégué de l'Allemagne si la formule que celui-ci a proposée ne répond qu'à un souci d'améliorer la rédaction du texte actuel, ou bien si elle présente avec ce texte une différence de fond. Pour sa part, il croit que les deux rédactions reviennent au même.

M. RICHTER (Allemagne) fait observer qu'il n'a pas proposé une rédaction, mais a suggéré que d'autres délégations, si elles entendent réserver leur droit de ne pas appliquer le titre II aux bateaux immatriculés sur leur propre registre et qui se trouvent sur leur territoire, soumettent un texte à insérer au Protocole. Au point de vue pratique, cette dernière solution revient au même que la précédente. Mais, dans sa forme actuelle, l'article 18 ne pourrait pas être accepté par l'Allemagne ; c'est pourquoi M. Richter proposait qu'il fût modifié et qu'on admit la faculté pour d'autres États de formuler une réserve au Protocole. L'Allemagne, d'ailleurs, ne fera pas usage de ladite faculté.

M. RIPERT (France) demande s'il faut inférer de cette déclaration que l'Allemagne soumettra tous les bateaux à la règle formulée dans le titre II.

M. RICHTER (Allemagne) répond que ce sera le cas quand la législation allemande aura été mise en harmonie avec les dispositions de la Convention.

M. RIPERT (France) considère que, dans ce cas, M. van Slooten a toute satisfaction, puisque l'Allemagne octroie encore plus qu'on ne lui demande. La délégation française prendra sur elle de soumettre un texte répondant à la suggestion de la délégation allemande.

*La Conférence décide d'ajourner sa décision sur l'article 18 jusqu'au moment où elle sera saisie du texte préparé par la délégation française.*

*Article 19.*

*Cet article est adopté.*

*Article 20.*

*Cet article est adopté.*

*Article 21.*

M. HOSTIE, président du Comité de rédaction, signale que l'alinéa 3 de l'article 21 a été incorporé dans le Protocole de clôture.

M. ROSETTI (Italie) déclare que la rédaction de l'alinéa 3 lui semble peu claire. Ne pourrait-on pas remplacer le mot « notamment » par les mots « tels que », afin de ne pas donner l'impression que l'énumération qui suit doit être considérée comme limitative ou comme impliquant une préférence ?

M. MÜLLER (Tchécoslovaquie) est également en faveur du remplacement du mot « notamment », qui pourrait faire croire que sous le terme « hypothèque », il faut comprendre en premier lieu les droits de gage. Il propose d'employer le mot « aussi ».

M. HOSTIE, président du Comité de rédaction, fait observer que le mot « notamment » n'implique ni limitation ni préférence, mais il ne voit pas d'inconvénient à se servir, si on le préfère, d'autres termes équivalents.

M. HAAB (Suisse) se rallie à cette observation et souligne le fait qu'il est impossible de trouver une formule générale s'appliquant à tous les genres d'hypothèques visés.

Après un échange de vues, le texte de l'alinéa 3 est adopté sans modification, et sera inséré au Protocole de clôture. Il est entendu que l'énumération qu'il contient n'est pas limitative et qu'en l'adoptant, la Conférence n'a nullement voulu exclure les sûretés réelles prévues par d'autres législations existantes ou futures.

*Les alinéas 1 et 2 sont adoptés.*

*Article 22.*

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) déclare qu'il n'insistera pas pour la maintien de l'alinéa 1.

*L'alinéa 1 est supprimé.*

*L'alinéa 2 est adopté.*

*Article 23.*

M. HOSTIE, président du Comité de rédaction, expose que la délégation allemande avait suggéré que l'on parlât, à l'alinéa 1, « du montant fixe ou maximum de la créance », afin de bien marquer que le cas d'une ouverture de crédit était inclus. Le Comité de rédaction a jugé que l'expression « le montant de la créance » ne laissait aucun doute à cet égard, et M. Hostie déclare, par conséquent, que dans l'esprit du Comité de rédaction, la disposition de l'article 23 s'applique également aux ouvertures de crédit.

M. LAWATSCHEK (Autriche) propose l'insertion à l'alinéa 2, après les mots « cet acte », des mots « ou une copie certifiée conforme de celui-ci ».

A la suite d'une remarque de M. Ripert concernant la rédaction de l'alinéa 2, l'article 23 est adopté sous la forme suivante :

« 1. L'inscription d'hypothèque doit indiquer au moins le créancier, le montant de la créance, le taux des intérêts et les conditions d'exigibilité de la somme principale et des intérêts.

« 2. Un renvoi à l'acte constitutif d'hypothèque peut tenir lieu de la mention dans l'inscription des conditions d'exigibilité, pourvu que cet acte, ou une copie certifiée conforme de celui-ci, soit déposé au Bureau chargé de tenir le registre pour la publicité des droits.

*Article 24.*

M. HOSTIE, président du Comité de rédaction, tient à faire remarquer, au nom du Comité de rédaction, que l'expression « dans les conditions fixées par la loi du lieu de leur situation », insérée dans le texte de l'alinéa 2, doit être interprétée dans ce sens que si un objet visé à l'article 22, et séparé du bateau, se trouve dans un pays dont la législation prévoit l'extinction d'hypothèque, et passe ensuite dans un autre pays dont la législation ne prévoit pas cette extinction, l'hypothèque éteinte dans le premier pays demeure éteinte dans le second. Le Comité de rédaction est unanime à interpréter le texte dans ce sens et désire que cette interprétation soit consignée au procès-verbal.

M. RIPERT (France) fait remarquer que c'est là l'interprétation du président du Comité de rédaction, et qu'elle n'engage pas la Conférence.

M. HOSTIE, président du Comité de rédaction, dit qu'à la suite de l'intervention de M. Ripert, on se trouve en présence de l'alternative suivante : ou bien la Conférence estime que le texte ne répond pas à sa pensée telle que le Comité de rédaction l'a comprise, et, dans ce cas, elle doit renvoyer le texte au Comité de rédaction, ou bien la pensée que le texte exprime est, selon elle, inexacte et, dans ce cas, elle doit le modifier. Si elle accepte le texte tel qu'il est, elle reconnaît par ce fait que sa pensée a été bien comprise et se trouve bien rendue.

M. RIPERT fait remarquer que le texte en question n'est même pas l'œuvre du Comité de rédaction. Il a été copié sur le deuxième paragraphe de l'article 15.

Le PRÉSIDENT estime que la Conférence ne peut que prendre acte de l'interprétation donnée par le président du Comité de rédaction, mais que, par ailleurs, les travaux préparatoires n'ont qu'une valeur relative lorsqu'il s'agit de fixer l'interprétation du texte définitif.

*L'article 24 est adopté.*

*Article 25.*

*Cet article est adopté.*

*Article 26.*

Cet article est adopté sous la forme suivante :

« Dans le cas, visé à l'article 15, alinéa 1, où les créanciers hypothécaires donnent leur consentement au transfert d'immatriculation du bateau du registre d'un pays sur celui d'un autre, si les conditions posées par lesdits créanciers sont compatibles avec la loi du pays de la nouvelle immatriculation, les inscriptions d'hypothèques sont reportées d'office, avec le rang qu'elles avaient, et les effets des hypothèques sont désormais régis par ladite loi. »

Article 27.

*Cet article est adopté.*

*La Conférence décide de suspendre la séance pendant un quart d'heure.*

Article 28.

M. HOSTIE, président du Comité de rédaction, explique que la modification proposée par le Comité de rédaction au texte du N<sup>o</sup> 4a) de l'article 28 a pour but de faire ressortir plus clairement, en présence de l'addition qui a été faite quant aux objets fixés, que les indemnités dues pour dommages causés par abordage ou autre accident de navigation *à des navires ou bateaux* sont également visées par cette disposition.

La délégation allemande a déclaré au Comité de rédaction qu'elle se proposait de soumettre à la Conférence le texte suivant qui deviendrait la clause VI du Protocole de clôture : « Le terme « privilège », au sens de la présente Convention, comprend notamment les gages légaux du droit allemand. » Cette proposition vise à donner certaines précisions utiles pour l'application de la Convention dans les pays dont la législation ne connaît pas la notion de privilège. Enfin, pour tenir compte du cas des privilèges du Trésor public, le Comité de rédaction propose le texte suivant qui deviendrait la clause VII du Protocole de clôture :

« Il est entendu que les privilèges du Trésor public établis par la loi du pays où se trouve le bateau au moment de la vente sont réservés et viennent au rang prévu par les lois dudit pays. »

M. RICHTER (Allemagne) demande si les lésions qui entraînent la mort sont comprises dans les lésions corporelles envisagées au N<sup>o</sup> 4b).

M. HOSTIE, président du Comité de rédaction, déclare que le Comité de rédaction n'a pas modifié le texte du N<sup>o</sup> 4b), mais que, personnellement, il est d'avis que les lésions entraînant la mort sont couvertes par l'expression « lésions corporelles ».

Le PRÉSIDENT partage également cette opinion et il constate que c'est celle de toute la Conférence.

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE fait savoir que le Directeur du Bureau international du Travail vient d'envoyer à la Conférence une lettre concernant les assurances sociales. Cette lettre doit parvenir incessamment à la Conférence, et il serait peut-être opportun que celle-ci, au cas où elle déciderait d'adopter un texte pour l'article 28, se réservât le droit de l'examiner à nouveau, après avoir pris connaissance de la communication du Bureau international du Travail.

*Il en est ainsi décidé. L'article 28 est provisoirement adopté.*

Sur une question de M. ROSSETTI (Italie), le PRÉSIDENT déclare que les adjonctions proposées au Protocole ne sont pas en discussion.

Article 29.

M. RICHTER (Allemagne) propose de supprimer, dans l'alinéa 2, tout ce qui suit les mots « sont postérieurs à l'inscription de l'hypothèque ». Il faudrait en effet, pour que la disposition en question puisse être appliquée, prévoir une procédure de foreclosure compliquée et coûteuse pour faire disparaître la prénotation aussitôt que possible. D'autre part, le créancier qui ferait mention des faits constitutifs dans le registre pour la publicité des droits pourrait éventuellement causer un préjudice grave au propriétaire qui se verrait dans l'impossibilité d'emprunter quoi que ce soit sur son bateau, pendant une période plus ou moins longue.

M. NAUTA (Pays-Bas) se rallie, par esprit de conciliation autant que par désir de simplification, à la proposition du délégué allemand.

M. RIPERT (France) rappelle que la Conférence a demandé ailleurs l'inscription sur le registre des créances en question. La suppression envisagée crée le danger que la créance hypothécaire ne soit primée sans qu'on le sache par d'autres qui tirent leur origine d'un abordage. Toutefois, si l'unanimité des délégations considère qu'il est préférable de procéder à la suppression indiquée par M. Richter, la délégation française ne s'y opposera pas, mais elle tient à faire remarquer que ce sera là une concession de plus qu'elle aura faite.

M. RICHTER (Allemagne) estime que le créancier hypothécaire a à sa disposition au moins trois sources de renseignements : premièrement, il peut s'adresser au propriétaire du bateau et celui-ci se rendrait coupable d'une omission grave s'il ne lui signalait pas l'existence d'une créance du fait d'un abordage ; deuxièmement, il peut s'adresser au capitaine, et, en dernier lieu, comme le souvenir des accidents graves subsiste assez longtemps dans les milieux intéressés, une enquête très simple auprès de ceux-ci le mettra au courant de la situation.

M. RIPERT (France) partage l'opinion de M. Richter tant qu'il s'agit des dommages causés aux biens, mais tel n'est plus le cas s'il y a mort d'homme, et précisément, alors, les indemnités

dues sont considérables. D'autre part, beaucoup de législations ne considèrent pas que le propriétaire d'un bateau a commis une omission coupable en ne signalant pas l'existence d'une créance privilégiée du fait d'un abordage. Toutefois, comme il l'a déjà dit, la délégation française est prête à faire le sacrifice de cette disposition.

M. CONTZESCO (Roumanie) déclare que, pour sa part, il lui serait difficile d'aller aussi loin.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) rappelle qu'au cours d'une discussion antérieure, la délégation tchécoslovaque avait souligné l'utilité de mentionner au registre les créances privilégiées en question, en faisant valoir qu'il peut y avoir des créances relatives à d'autres dommages que ceux causés par l'abordage. Toutefois, dans un esprit de conciliation, la délégation tchécoslovaque n'insistera pas et pourra se rallier à la suppression proposée par M. Richter.

M. HAAB (Suisse) déclare que la délégation suisse approuve la suppression demandée par M. Richter, étant donné que, dans la pratique, les registres seront bloqués dès que la mention d'une créance privilégiée y sera faite, et aussi longtemps qu'elle reste inscrite. Le danger qui en résulte sera d'autant plus grave qu'il semble être assez difficile de trouver un moyen de faire disparaître cette mention.

*(La suppression proposée par M. Richter est mise aux voix.)*

M. RIPERT (France) déclare qu'il est parfaitement disposé à accepter la suppression proposée, mais il est entendu que son vote ne modifie en rien l'opinion personnelle qu'il a exposée en séance de Commission.

*La suppression demandée par la délégation allemande est adoptée par 11 voix contre 1.*

*Article 30.*

*Cet article est adopté.*

*Article 31.*

M. RIPERT (France) désire qu'il soit bien entendu que les créances visées à l'alinéa 2 ont le même rang, sans distinction de lettre indicative.

Le PRÉSIDENT constate que tel est bien l'avis de la Conférence.

*L'article 31 est adopté.*

*Article 18 (suite).*

*Le texte proposé par la délégation française (voir annexe 2, page 71) est adopté à l'unanimité, sans préjudice de la réserve générale formulée par M. Contzesco.*

*Article 32.*

*Cet article est adopté.*

*Article 33.*

*Cet article est adopté.*

*Article 34.*

M. RIPERT (France) fait observer que l'article 34 n'offre aucun moyen de faire disparaître un privilège en cas de vente volontaire. Or, dans beaucoup de pays existe la procédure de purge et celui qui aura purgé ses hypothèques restera, si l'on n'ajoute rien au texte actuel, soumis au droit de suite des privilèges.

M. DESCAMPS (Belgique) et M. CONTZESCO (Roumanie) appuient l'observation du délégué de la France.

Après un échange de vues auquel participent plusieurs délégués, *il est décidé d'intercaler entre le 2 et le 3 de l'alinéa 1, le texte suivant qui sera mis au point par le Comité de rédaction :*

« 3. Dans le cas de vente volontaire, par la procédure de purge poursuivie dans un pays dont la législation connaît cette procédure. »

*Article 35.*

*Cet article est adopté.*

## CINQUIÈME SÉANCE PLÉNIÈRE

Tenue le 6 décembre 1930, à 21 h. 30.

Président: M. DE RUELLE (Belgique).

### IX. Projet de convention sur les mesures administratives propres à attester le droit au pavillon des bateaux de navigation intérieure.

M. ROSSETTI (Italie), à titre de président de la première Commission, présente à la Conférence les textes d'un projet de Convention sur les mesures administratives, propres à attester le droit au pavillon des bateaux de navigation intérieure et d'un Protocole de clôture (voir annexes 2 et 3 aux procès-verbaux de la première Commission, pages 71 et 72) qui ont été approuvés par la première Commission.

M. RIPERT (France) tient à présenter, avant que la Conférence ne procède à un vote pour l'adoption de ces textes, une déclaration au nom de la délégation française.

La Convention en question est destinée à faciliter l'application des conventions conclues ou à conclure et, dans le Protocole de clôture, chaque État se réserve le droit de déclarer que cette convention n'aura d'effets sur son territoire qu'en ce qui concerne les bateaux exclusivement affectés à la navigation sur un réseau fluvial déterminé.

Il doit être bien entendu que la Convention ne modifie en rien la situation sur certains réseaux fluviaux où il existe, à l'heure actuelle, des conventions qui règlent le droit au pavillon.

Le PRÉSIDENT prend acte de cette déclaration et fait procéder au vote nominal, par délégation, sur l'adoption du projet de Convention et du Protocole de clôture.

Les délégations belge, française, hongroise, italienne, polonaise, portugaise, tchécoslovaque et yougoslave se prononcent pour l'adoption des textes.

M. CONTOUMAS (Grèce) explique son vote de la veille. Il n'avait pas saisi exactement la portée de l'addendum proposé par le Secrétaire général de la Conférence, et notamment l'interprétation que lui avait donnée la délégation roumaine. Les éclaircissements que la délégation hellénique a obtenus entre temps à ce sujet lui permettent de se prononcer pour l'adoption des textes.

La délégation roumaine se prononce également pour l'adoption avec, toutefois, une réserve en ce qui concerne l'immatriculation des bateaux.

Les délégations allemande, autrichienne, de Dantzig, néerlandaise et suisse déclarent s'abstenir.

*La Conférence adopte en conséquence les textes du projet de Convention et du Protocole de clôture par 10 voix contre 5 abstentions*<sup>1</sup>.

### X. Projet de convention sur certaines matières de droit fluvial (suite).

#### Article 28 (suite).

M. BORDELOIS, Bureau international du Travail, donne lecture d'une lettre, en date du 8 décembre 1930, adressée par le Directeur du Bureau international du Travail au Président de la Conférence. Par cette lettre, le Directeur du Bureau international du Travail commence par remercier le Président et les membres de la deuxième Commission d'avoir accepté de prendre en considération la première communication du Bureau international du Travail et d'entendre un représentant de ce Bureau. Il présente ensuite les observations suivantes :

« Tout en exprimant ma reconnaissance particulière pour la décision de la Commission qui, s'engageant dans la voie que nous préconisons, a bien voulu élever de trois mois à six mois l'étendue de la créance privilégiée, je crois de mon devoir de constater que cette décision laisse subsister en partie nos objections. Je vous serais donc très obligé de vouloir bien demander à la Conférence d'examiner s'il est définitivement impossible de tenir davantage compte de nos suggestions et remarques. Je suis en effet persuadé qu'il serait en principe fâcheux qu'une convention émanant d'une organisation de la Société des Nations pût aboutir à une diminution quelconque de la protection déjà accordée aux travailleurs par certaines législations. Et, d'autre part, je crains que la ratification de cette convention rencontre, dans ces conditions, une opposition de la part des organisations ouvrières et, en définitive, certaines hésitations de la part des gouvernements intéressés.

<sup>1</sup> Le texte définitif est publié séparément (voir document Conf./U.D.F./59.)

« Par ailleurs, pour les indemnités dues pour accidents du travail ou maladies professionnelles, j'ai constaté avec une certaine inquiétude que la disposition qui assurait expressément le privilège de ces créances a disparu du texte adopté par la Commission.

« Cependant, il me paraît difficile d'admettre que l'intention de la Commission ait été réellement de supprimer ce privilège qui, dans la législation des pays où il n'y a ni garanties d'État, ni assurance obligatoire, ni fonds de garanties, constitue la seule protection sérieuse des victimes d'accidents ou de maladies professionnelles ou de leurs ayants droit dans les cas où l'employeur ou l'assureur se trouvent défaillants. S'il en était ainsi, le texte de la Commission se trouverait en désaccord avec la règle figurant à l'article II de la Convention sur la réparation des accidents du travail, adoptée en 1927 par l'Organisation internationale du Travail et qui est ainsi conçue :

« Les législations nationales contiendront des dispositions qui, tenant compte des conditions particulières de chaque pays, seront le mieux appropriées pour assurer en tout état de cause le paiement de la réparation aux victimes des accidents et à leurs ayants droit et pour les garantir contre l'insolvabilité de l'employeur ou de l'assureur. »

« Sans doute, la Commission n'a-t-elle renoncé à mentionner expressément le privilège des indemnités d'accidents et maladies professionnelles qu'en estimant que ce privilège se trouvait maintenu par la disposition générale du début de l'article 18 du projet relative aux créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, des gens d'équipage et des autres personnes engagées par l'armateur ou par le capitaine pour le service du bord. Mais je souhaiterais vivement que la Conférence elle-même déclarât que cette interprétation est bien exacte.

« J'ajoute encore que si je me permets d'insister de la sorte, c'est parce que je devrai informer des décisions de la Conférence les organes compétents de l'Organisation internationale du Travail — dépositaires des principes de la protection des travailleurs — et que je désirerais prévenir toute émotion parmi les milieux ouvriers et leurs représentants. »

Le PRÉSIDENT constate que la Conférence est saisie par cette lettre de deux demandes :

1<sup>o</sup> Examiner s'il est définitivement impossible de tenir davantage compte des suggestions et remarques du Bureau international du Travail, en ce qui concerne la disposition qui limite l'étendue du privilège accordé au paiement des salaires dus à l'équipage ;

2<sup>o</sup> Déclarer que la Conférence n'a renoncé à mentionner expressément le privilège des indemnités d'accidents et maladies professionnelles que parce qu'elle estime que ce privilège se trouve maintenu par la disposition générale du début de l'article sur les privilèges, relative aux « créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, des gens d'équipage et des autres personnes engagées par l'armateur ou par le capitaine pour le service du bord ».

En ce qui concerne la première de ces deux demandes, le Président rappelle que la deuxième Commission a décidé, après de longs débats, de porter de trois à six mois la période visée par le privilège. Il estime qu'il serait difficile d'étendre davantage cette période sans porter préjudice au crédit fluvial et sans léser les intérêts de l'armement qui sont, indirectement, aussi ceux de l'équipage.

Quant à la seconde demande, le Président déclare que l'interprétation indiquée est bien exacte.

M. RIPERT (France), faisant allusion à la phrase de la lettre du Directeur du Bureau international du Travail qui fait observer « qu'il serait, en principe, fâcheux qu'une convention émanant d'une organisation de la Société des Nations pût aboutir à une diminution quelconque de la protection accordée aux travailleurs par certaines législations », tient à souligner que la Convention élaborée par la Conférence ne diminue en aucune façon cette protection.

Il est persuadé que le Bureau international du Travail se déclarera satisfait lorsqu'il lui aura été précisé que la Convention donne aux travailleurs des garanties que ceux-ci n'ont jamais eues dans la plupart des législations :

1<sup>o</sup> Les créances des gens engagés pour le service du bord prennent rang, dans la suite des privilèges, immédiatement après les frais de conservation, taxes de navigation, droits de port et de pilotage.

2<sup>o</sup> Alors que le privilège accordé à ces créances ne comportait aucun droit de suite dans la plupart des législations, la Convention lui donne le caractère d'un droit réel qui protège admirablement ces créances. La limite de six mois ne pourrait être raisonnablement dépassée, étant donné qu'il s'agit de salaires dont le paiement n'est pas constaté officiellement.

3<sup>o</sup> Quant à la réparation des accidents, M. Ripert fait ressortir qu'elle est assurée par les dispositions relatives aux risques professionnels suivant le N<sup>o</sup> 2a) de l'article 28 et que, pour plus de sûreté, le N<sup>o</sup> 4b) de cet article spécifie : « les indemnités dues pour lésions corporelles des personnes se trouvant à bord, pour autant que ces indemnités ne soient pas privilégiées en vertu du N<sup>o</sup> 2<sup>o</sup>a) ». Les lésions corporelles comprenant même la mort, M. Ripert estime que les garanties données aux travailleurs de la navigation intérieure sont les plus complètes qui puissent leur être accordées.

M. BORDELOIS, Bureau international du Travail, déclare que le Bureau a toujours reconnu pleinement la valeur des garanties données aux marinières par les décisions prises en ce qui concerne le rang et le droit de suite du privilège des créances résultant du contrat d'engagement. Pour la réparation des accidents, l'interprétation donnée par le Président ainsi que les remarques présentées par M. Ripert apporteront certainement tout apaisement. Dans ces conditions, le Bureau international du Travail ne saurait insister.

Le PRÉSIDENT prend acte de cette déclaration.

Article 36.

M. RICHTER (Allemagne) propose la suppression des paragraphes 2 et 3 de l'article 36.

Il explique que la législation actuellement en vigueur en Allemagne ne permettrait pas l'application des dispositions prévues par ces paragraphes. Il estime que cette question doit être réservée à une convention future, qui traiterait exclusivement de la saisie conservatoire, dont la réglementation, du point de vue international, est particulièrement difficile.

M. RIPERT (France) ne voit aucun inconvénient à la suppression de ces deux paragraphes. Toutefois, il rappelle que c'était pour donner satisfaction à la délégation allemande que ces paragraphes ont été rédigés.

M. ROSSETTI (Italie) rappelle que le texte de ces paragraphes a été élaboré par un Comité spécialement désigné à cet effet, par la deuxième commission, pour donner satisfaction, contre son avis, à une demande de la délégation allemande.

M. RICHTER (Allemagne) explique que, suivant la première proposition allemande, la mention de la saisie sur le registre ne devait être faite que sur la demande du créancier. Or, les paragraphes 2 et 3 prévoient une obligation, pour le créancier saisissant ou pour le tribunal d'exécution, de donner avis des saisies au bureau d'immatriculation. M. Richter répète que ce système ne pourrait être appliqué en Allemagne.

Il constate que les travaux de la Conférence sur ce point ont démontré que l'étude de la question n'est pas suffisamment avancée pour permettre une réglementation internationale.

M. DESCAMPS (Belgique) déclare que la délégation belge avait suivi avec grande satisfaction le travail de la Commission concernant la saisie conservatoire et qu'elle regretterait la suppression des paragraphes 2 et 3 de l'article 36.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) déclare que la délégation néerlandaise regretterait également cette suppression. Elle estime nécessaire une réglementation des avis de saisie, étant donné qu'il est fait mention de la saisie conservatoire en plusieurs autres articles de la Convention. Le système prévu par les paragraphes 2 et 3 de l'article 36 lui paraît satisfaisant.

M. HAAB (Suisse) déclare que la délégation suisse partage le point de vue exprimé par M. van Slooten et estime que le système adopté constitue la meilleure solution qui puisse être trouvée à l'heure actuelle.

M. RICHTER (Allemagne) déclare qu'il est obligé de maintenir sa proposition. Il estime indispensable, soit de supprimer les paragraphes 2 et 3 en question, soit de les modifier de telle sorte que l'avis des saisies conservatoires à donner au bureau d'immatriculation ne soit obligatoire que sur la demande du créancier.

M. RIPERT (France) rappelle que le texte actuel de l'article 36 est le résultat de deux journées de travail, et qu'il serait inutile de chercher maintenant une nouvelle solution. La Conférence ne peut donc qu'adopter tels quels ou supprimer purement et simplement ces deux paragraphes. M. Ripert estime que si la délégation allemande insiste sur la suppression, la Conférence devrait lui donner satisfaction.

M. PANTITCH (Yougoslavie) déclare qu'étant donné qu'il est fait mention de la saisie conservatoire en plusieurs autres articles de la Convention, la Conférence doit adopter l'article 36 en entier, ou bien le rejeter en entier et, dans ce cas, supprimer également toutes les autres dispositions de la Convention concernant la saisie conservatoire. Il est certain que le texte actuel n'est pas parfait et qu'une convention ultérieure, traitant exclusivement de la saisie conservatoire, serait hautement désirable.

M. RIPERT (France) fait observer que, primitivement, une seule délégation insistait pour que la Convention prévoie une réglementation de la saisie conservatoire et que toutes les autres y étaient opposées. La situation est maintenant entièrement renversée, et tandis que la délégation allemande demande la suppression des dispositions concernant la saisie conservatoire, ce sont les autres délégations qui tiennent à la conserver.

M. RICHTER (Allemagne) explique que la délégation allemande désire grandement une réglementation internationale de la saisie conservatoire, mais qu'elle a été convaincue, par les travaux de la Conférence, que l'étude de la question n'était pas encore suffisamment avancée.

En vue du succès de la présente Conférence, M. Richter estime préférable de réserver la réglementation de la saisie conservatoire à une convention ultérieure, qui pourrait d'ailleurs entrer en vigueur en même temps que la Convention actuellement examinée.

M. RIPERT (France) estime que, dans ces conditions, la Conférence ne peut qu'exprimer l'espoir d'avoir fait un travail qui ne sera pas inutile pour l'avenir.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) précise qu'il reste entendu que le paragraphe 1 de l'article 36 est adopté par la Conférence.

M. ROSSETTI (Italie) espère que M. Richter, en déclarant qu'une convention ultérieure sur la saisie conservatoire pourrait entrer en vigueur en même temps que la présente Convention, n'entendait pas prévoir pour cette dernière une entrée en vigueur si éloignée.

Le PRÉSIDENT répond que, sans aucun doute, M. Richter envisageait simplement des délais très courts pour l'entrée en vigueur de la future Convention sur la saisie conservatoire.

Il demande à la Conférence si elle entend supprimer les paragraphes 2 et 3 de l'article 36, en espérant qu'œuvre plus complète et plus précise sera faite, grâce à une nouvelle convention, dans un avenir prochain.

M. RIPERT (France) propose que la Conférence exprime cet espoir dans un vœu qui serait inséré dans l'Acte final.

M. ROSSETTI (Italie) constate que la Conférence revient, en fin de compte, à la suggestion qu'il avait présentée au début des débats.

M. PANTITCH (Yougoslavie) demande si la Conférence n'entend pas supprimer également le paragraphe 1 de l'article 36.

M. RIPERT (France) répond par la négative et fait ressortir que ce paragraphe 1 apporte une simplification à l'état de choses actuel.

Le PRÉSIDENT constate que la Conférence est d'accord pour supprimer les paragraphes 2 et 3 de l'article 36, et qu'elle décide à l'unanimité de formuler dans l'Acte final un vœu, recommandant l'établissement, dans un avenir prochain, d'une convention internationale relative à la saisie conservatoire.

*Article 37.*

*Cet article est adopté sans modification.*

*Article 38.*

M. HOSTIE, président du Comité de rédaction, signale que les annexes II et III ont été réunies en une seule et que, par conséquent, le renvoi indiqué au paragraphe 2 de l'article 38 doit prendre la forme suivante : « (Annexe II, Formule C) ».

Le PRÉSIDENT constate que la Conférence adopte l'article 38, sous réserve du texte même de la formule C, qui sera examiné ultérieurement.

*Articles 39, 40, 41, 42 et 43.*

*Ces articles sont adoptés sans modification.*

*Articles 44 et 45.*

Après un échange de vues entre divers délégués à la Conférence, elle-ci décide de remplacer, aux articles 44 et 45, l'expression : « Hautes Parties contractantes » par celle de « États contractants ».

*Les articles 44 et 45 sont adoptés sans autre modification.*

*Article 46.*

*Cet article est adopté sans modification.*

*Article 47.*

Sur la proposition de M. NAUTA, la Conférence décide de renvoyer l'article 47 au Comité de rédaction, pour que cet article soit complété par un alinéa supplémentaire prévoyant un régime transitoire en ce qui concerne la tenue des registres d'immatriculation.

*Protocole de clôture.*

*Chiffre I.*

*Le chiffre I est adopté sans modification.*

*Chiffre II.*

M. RICHTER (Allemagne) propose de supprimer le chiffre II, que la délégation allemande estime inutile.

En effet, s'il y a des États qui considèrent que certaines dispositions de la Convention sont incompatibles avec les traités, actes et conventions en vigueur, ces États ne signeront pas la Convention. D'autre part, si un État, après avoir ratifié la Convention, voyait certaines difficultés surgir de son application, il aurait toujours la ressource de dénoncer la Convention.

M. ROSSETTI (Italie) réplique que ce chiffre II n'est nullement destiné aux États contractants, qui connaissent la portée de la Convention qu'ils signent, mais qu'il est destiné aux États non contractants, et surtout aux tribunaux qui devront interpréter la Convention.

M. CONTZESCO (Roumanie) déclare que la délégation roumaine a toujours considéré la clause du chiffre II comme indispensable et qu'elle en demande le maintien.

M. RICHTER (Allemagne) se voit obligé d'insister encore plus énergiquement sur la suppression du chiffre II, après l'observation de M. Rossetti.

La délégation allemande tient essentiellement, en effet, à ne laisser subsister aucun doute qui permette aux tribunaux d'examiner la question de la compatibilité de la Convention avec les traités, actes et conventions en vigueur.

M. ROSSETTI (Italie) réplique que le chiffre II du Protocole s'adresse aux tribunaux précisément pour supprimer tout doute à cet égard.

M. RIPERT (France) déclare ne pas comprendre la difficulté que soulève le texte du chiffre II. Ce texte signifie simplement que la Convention ne modifie pas les traités, actes et conventions existants, et M. Ripert ne voit pas quel inconvénient il peut y avoir à l'exprimer nettement.

Le PRÉSIDENT déclare partager l'avis de M. Ripert.

M. CONTZESCO (Roumanie) suggère que la Conférence, pour donner satisfaction à la délégation allemande, introduise dans le Protocole une clause suivant laquelle chaque État serait laissé libre de déclarer que la Convention ne modifie en rien les traités, actes et conventions en vigueur.

M. ROSSETTI (Italie) s'élève contre cette suggestion. L'intention de la Conférence est de ne pas modifier les traités, actes et conventions en vigueur, et elle doit le déclarer expressément.

Le PRÉSIDENT constate, après un échange de vues supplémentaire entre divers membres de la Conférence, que celle-ci adopte le chiffre II sous la forme suivante :

« II. Il est entendu qu'aucune des dispositions de la présente Convention ne doit être interprétée comme modifiant les traités, actes et conventions qui régissent les voies d'eau internationales ou d'intérêt international. »

### Chiffre III.

M. CONTZESCO (Roumanie) déclare avoir pris connaissance de la nouvelle formule (voir annexe 3, p. 72) sous laquelle M. Ripert a bien voulu rédiger la contre-proposition faite à la suite de la formule présentée par la délégation roumaine à la onzième séance de la deuxième Commission (annexe 20 aux procès-verbaux de la deuxième Commission, page 218).

Il a le regret de déclarer qu'il ne trouve pas dans la nouvelle formule les éléments d'apaisement dont la délégation roumaine avait strictement besoin. Il ne recommencera pas un exposé détaillé des considérations qui préoccupent la délégation roumaine, puisqu'il l'a déjà fait avec suffisamment de clarté. Il tient simplement à faire ressortir qu'il considère la nouvelle formule comme tout à fait insuffisante et prie la Conférence d'accepter la proposition roumaine primitive.

En effet, sans la réserve expresse formulée dans cette proposition, l'ensemble de la Convention devient entièrement inacceptable et inapplicable pour les autorités roumaines.

Il rappelle d'ailleurs que la Conférence n'avait pas élevé d'objections au principe énoncé dans le premier alinéa de la proposition roumaine et que le deuxième alinéa avait été accepté même par la délégation hellénique.

En conséquence, M. Contzesco insiste auprès des délégués à la Conférence qui s'étaient prononcés contre l'adoption de sa proposition, pour qu'ils veuillent bien considérer à nouveau s'il ne leur serait pas possible de revenir sur leur première décision.

Le PRÉSIDENT déclare que la Conférence a écouté avec grand intérêt les exposés qui lui ont été faits sur la situation actuelle en ce qui concerne l'immatriculation des bateaux grecs sur le Bas Danube. Mais il est persuadé que cette situation ne peut être réglée qu'au moyen d'une Convention bilatérale entre la Grèce et la Roumanie.

Il est convaincu que la meilleure formule que la Conférence puisse adopter serait une formule très brève et n'impliquant ni approbation ni désapprobation de la situation actuelle, étant donné que la Conférence est incompétente pour prendre position.

Une formule moins brève pourrait donner l'impression que la Conférence a étudié le problème, et c'est là précisément ce que le Président tient à éviter à tout prix.

M. RIPERT (France) déclare, à titre de rédacteur de la formule, qu'il la retire immédiatement si elle ne convient pas à la délégation roumaine.

Il constate que rien ne choque la Conférence dans la proposition primitive roumaine, mais que la Conférence se considère incompétente pour juger des droits de l'État roumain.

Il demande à la délégation roumaine si elle ne pourrait accepter que sa formule figurât à l'Acte final et que la Conférence donnât acte de cette déclaration.

M. CONTUMAS (Grèce) exprime l'espoir que la Grèce n'aura pas été invitée à se faire représenter à la Conférence pour se voir refuser l'application des dispositions de la Convention. A son avis la formule proposée par la délégation roumaine laisserait supposer que, tout en ne tranchant pas la

question de principe, la Conférence admet que la pratique actuelle, bien que reconnue en fait par la Roumanie, ne l'obligera pas à appliquer les dispositions de la Convention aux bateaux grecs immatriculés sur les registres consulaires du Bas Danube.

Dans un esprit de conciliation, la délégation hellénique avait accepté le texte rédigé par M. Ripert, bien qu'il précisât que la Conférence n'entendait pas prendre position pour ou contre la pratique des inscriptions consulaires. C'était pourtant le but de la délégation hellénique, en venant à la Conférence, de faire consacrer une pratique à laquelle son Gouvernement tient tout particulièrement.

La formule française donnait néanmoins à la délégation hellénique un minimum d'apaisement, car, par sa définition de l'immatriculation consulaire et de ses effets, elle assurait, au moins aux bateaux grecs, le bénéfice du traitement intégral de la Convention. C'est précisément en vue de cet avantage relatif que la délégation hellénique s'était engagée à s'employer de son mieux pour faire accepter par son Gouvernement cette solution moyenne. Il lui est, cependant, impossible d'aller plus loin.

Le PRÉSIDENT pose à la Conférence une question préalable. Entend-elle aborder l'examen de l'affaire ou décliner entièrement sa compétence pour procéder à cet examen ?

M. CONTZESCO (Roumanie) présente une motion d'ordre.

Il estime que, par un vote sur la question préalable posée par le Président, la Conférence ne peut clore un procès qui a été ouvert par la note présentée par la délégation hellénique (voir annexe 4 aux procès-verbaux de la deuxième Commission, page 200) et dont toutes les demandes ont reçu, en fait, satisfaction par suite des modifications introduites par le Comité de rédaction et sanctionnées par le plenum.

Étant donné l'existence de cette note et le fait que la Conférence a fait droit, bien que pour des raisons tout à fait étrangères et n'ayant aucun rapport avec la thèse grecque, aux demandes d'ordre matériel qui y étaient présentées, les Conventions I et II ne pourraient constituer pour les autorités roumaines qu'une très grave source de difficultés. Dans le commerce journalier avec les bateaux grecs sur le Danube, la plupart des dispositions seraient absolument inapplicables, et seul l'énoncé de certaines d'entre elles apparaît même ridicule lorsqu'on les applique, en pensée, à ces bateaux.

Pour terminer, M. Contzesco fait observer que le meilleur argument qu'il puisse présenter lui a été fourni par la délégation hellénique, qui vient de déclarer qu'elle est venue à la Conférence « dans le but de faire consacrer une pratique à laquelle son Gouvernement tient tout particulièrement ».

Ce n'est pas du tout le cas pour le gouvernement roumain.

Le PRÉSIDENT croit pouvoir rassurer la délégation roumaine en déclarant que si la note hellénique a soulevé un problème, la Conférence s'est considérée incompétente pour l'examiner. Si, en fait, dans ses rédactions elle a peut-être rencontré les désirs exprimés par l'une des délégations, c'est pour des considérations entièrement étrangères à ces désirs. La substitution de tel terme à tel autre du projet ne peut donc être considérée comme ayant pour objet de consacrer la thèse qui avait inspiré ces désirs.

M. CONTZESCO (Roumanie) fait observer que les autorités roumaines n'ont pas grand intérêt à appliquer la Convention, sans laquelle il leur sera parfaitement possible de régler tous les conflits éventuels.

M. RIPERT (France) rappelle la suggestion qu'il avait présentée, suivant laquelle la déclaration roumaine serait insérée dans l'Acte final, la Conférence donnant acte à la délégation roumaine de cette déclaration.

M. CONTZESCO (Roumanie) se demande quelle serait la portée pratique de l'expression « donner acte » surtout quand il s'agit d'un document comme l'Acte final, qui n'est même pas annexé à la Convention ; il déclare qu'en tout cas, une telle procédure ne calmerait pas les appréhensions de la délégation roumaine. Une situation morale entièrement nouvelle a été créée par l'introduction de la demande hellénique et par le fait qu'au point de vue rédactionnel, elle ait reçu, même involontairement, satisfaction. La délégation roumaine est de ce chef obligée de constater qu'une bonne partie des dispositions de la Convention sont devenues totalement inapplicables dans les cas particulièrement envisagés ; la réserve proposée est, par conséquent, indispensable pour y remédier à l'avenir.

Le PRÉSIDENT demande à M. Contzesco s'il ne peut accepter la suggestion de M. Ripert.

M. CONTZESCO (Roumanie) répond que, en suivant cette suggestion, la Conférence ne tiendrait aucun compte de la proposition roumaine alors que, par les changements introduits dans la Convention, elle a fait droit, en fait, aux demandes de la Grèce ; dans ces conditions il regrette de ne pouvoir accepter que sa propre formule, ou rien.

Le PRÉSIDENT considère qu'il ne reste, dans ces conditions, qu'à procéder à un vote sur l'adoption de la proposition roumaine primitive (voir annexe 20 aux procès-verbaux de la deuxième Commission, page 218).

M. RIPERT (France) précise qu'il doit être bien entendu que le fait de voter contre l'adoption de la proposition roumaine, ne signifie pas, pour une délégation, qu'elle condamne l'une ou l'autre des deux thèses, mais simplement qu'elle reconnaît l'incompétence de la Conférence à trancher la question.

Le PRÉSIDENT déclare que les votes seront bien interprétés dans ce sens.  
Il invite la Conférence à voter et constate *qu'elle repousse la proposition roumaine.*

M. SULKOWSKI (Pologne) propose de reprendre la suggestion faite par le président, au cours d'une séance précédente visant à ce que la Conférence fasse une déclaration spécifiant qu'elle n'a voulu affecter en aucune manière la pratique actuellement en vigueur.

Le PRÉSIDENT fait observer que la délégation roumaine pourrait craindre que du vote qui vient d'avoir lieu, on puisse tirer argument contre la thèse roumaine. Il propose en conséquence que dans une formule très courte, la Conférence déclare qu'en adoptant les diverses dispositions de la Convention, elle n'a pas voulu prendre position en ce qui concerne la question des bateaux grecs du Bas-Danube.

M. CONTZESCO (Roumanie) demande quelle est l'attitude que la Conférence, après avoir repoussé la proposition roumaine, entend prendre à l'égard de la note hellénique, car elle ne saurait rester sans aucune suite.

Le PRÉSIDENT répond que le procès-verbal de la séance établira que la Conférence n'a pas entendu épouser davantage la thèse hellénique que la thèse roumaine.

M. CONTZESCO (Roumanie) estime que la Conférence devrait, en ce cas, procéder à un vote en ce qui concerne la demande hellénique également.

M. RIPERT (France) proteste contre une telle procédure. La délégation hellénique n'a pas demandé de vote au sujet de sa note, et on ne peut lui en imposer un.

M. CONTOUMAS (Grèce) précise qu'il faut distinguer dans la note hellénique une suggestion générale et une proposition précise. Il déclare retirer cette proposition, mais croit qu'il ne peut, logiquement, être question dans aucune assemblée de retirer une simple suggestion.

M. CONTZESCO (Roumanie) souligne que la délégation hellénique ne doit éprouver aucune peine en retirant sa proposition, étant donné que celle-ci a reçu indirectement satisfaction, au moins quant à la rédaction des textes, sinon quant à leur portée.

Il répète qu'il aurait souhaité que la Conférence reconnût expressément que si elle a donné, même involontairement, satisfaction à la demande hellénique, elle l'a fait pour des considérations entièrement étrangères à cette demande.

M. RIPERT (France) suggère que le procès-verbal de la séance enregistre une déclaration du président et constate que la Conférence a approuvé cette déclaration.

Après un échange de vues entre divers délégués, le PRÉSIDENT fait la déclaration suivante :

« La Conférence, en adoptant dans ses rédactions, pour des préoccupations de logique juridique, certaines expressions coïncidant avec la suggestion contenue dans la note déposée par la délégation hellénique, n'a eu nullement en vue de prendre en considération les motifs de ces suggestions. Elle ne s'est pas reconnue compétente à cet égard. »

M. CONTZESCO (Roumanie) fait ressortir que si cette déclaration dissipe tout malentendu en ce qui concerne les travaux de la Conférence, elle ne donne toutefois pas satisfaction à la délégation roumaine quant aux autres points de vue d'ordre purement juridique.

M. RIPERT (France) fait observer que la déclaration du Président ne fait qu'interpréter l'opinion de la Conférence, et qu'il y a lieu de constater l'accord unanime des délégations sur le fond de cette déclaration.

M. CONTZESCO (Roumanie) se déclare d'accord sur ce point et remercie la Conférence d'avoir bien voulu s'associer unanimement à la déclaration rédigée par le président.

Le PRÉSIDENT ajoute que la Conférence pourrait, de plus, formuler le vœu de voir la question résolue ultérieurement à la suite de pourparlers engagés entre les délégations qualifiées.

M. CONTOUMAS (Grèce) déclare que la délégation hellénique ne se considère pas non plus comme entièrement satisfaite.

Le PRÉSIDENT regrette que la Conférence n'ait pu donner satisfaction ni à l'une ni à l'autre des délégations hellénique et roumaine, mais constate qu'elle a toujours eu le souci de ne pas compliquer une situation qui, en réalité, n'est pas grave.

#### Chiffre IV.

*Le chiffre IV est adopté sans modification.*

#### Chiffre V.

*Le chiffre V est adopté, sans autre modification que le remplacement, à la deuxième ligne, du mot « notamment » par les mots « entre autres », conformément à la proposition de M. Rossetti.*

*Chiffre VI.*

*Le chiffre VI est adopté sans modification.*

*Chiffre VII.*

*Le chiffre VII est adopté sous la forme suivante :*

« Il est entendu que la présente Convention ne porte en rien atteinte aux privilèges qui peuvent appartenir au trésor public du pays où se trouve le bateau au moment de la vente, non plus qu'au rang de ces privilèges. »

*Chiffre VIII.*

*Le chiffre VIII est adopté sans modification.*

*Annexe I.*

Après un échange de vues entre M. CENTNER (Sarre) et le Bureau de la Conférence, celle-ci décide, en ce qui concerne les lettres initiales relatives à la Sarre, d'adopter la procédure qui lui a été suggérée par le Secrétaire général de la Conférence. Comme pour la Convention du jaugeage des bateaux de navigation intérieure, le Secrétariat enverrait une note aux États contractants lors de l'entrée en vigueur de la Convention.

*Annexe II.*

*Cet annexe est adoptée sans modification.*

VOTE SUR L'ENSEMBLE DE LA CONVENTION.

Le PRÉSIDENT fait procéder à un vote nominal par délégation pour l'acceptation de l'ensemble de la Convention, sous réserve des trois articles protocolaires qui n'ont pas été examinés.

Les délégations allemande, autrichienne, belge, dantzikoise, française, hongroise, italienne, néerlandaise, polonaise, portugaise, suisse, tchécoslovaque et yougoslave, se prononcent pour l'adoption de l'ensemble de la Convention.

Les délégations grecque et roumaine déclarent s'abstenir.

*La Conférence adopte, en conséquence, l'ensemble de la Convention, par 13 voix contre 2 abstentions<sup>1</sup>.*

SIXIÈME SÉANCE PLÉNIÈRE

*Tenue, le lundi 8 décembre 1930, à 10 heures.*

*Président : M. DE RUELLE (Belgique).*

**XI. Projet de Convention sur l'unification de certaines règles en matière d'abordage dans la navigation intérieure (suite).**

Le PRÉSIDENT explique que le Comité de rédaction a apporté quelques retouches au projet de convention adopté par la Conférence le 6 décembre et relatif à certaines matières de droit fluvial. Toutefois, il convient d'attendre que le texte du Comité de rédaction soit distribué avant de l'examiner. Le Président propose donc que la séance de l'après-midi soit consacrée à cet examen. Il invite ensuite la Conférence à reprendre la discussion des clauses protocolaires du projet de Convention sur l'unification de certaines règles en matière d'abordage dans la navigation intérieure (voir annexe 4, p. 72).

*Article 13 (suite).*

M. RICHTER (Allemagne) expose qu'avant de procéder à un vote provisoire ou partiel sur l'acceptation de la Convention, la délégation allemande avait déclaré ne voter que sous réserve des dispositions protocolaires. Cette réserve visait notamment l'article 13 où il est dit que la Convention est rédigée en français. A cet égard, la délégation allemande avait fait savoir au Secrétariat de la Conférence qu'elle demandait que fût établi un deuxième texte rédigé en allemand.

Sans vouloir provoquer une discussion sur le problème des langues dans les conventions pluri-latérales, la délégation allemande estime que sa proposition s'impose pour des raisons tout à fait particulières.

<sup>1</sup> Le texte définitif est publié séparément. (Voir document Conf./U. D. F./58.)

Il s'agit, dans le cas actuel, de conventions relatives au droit privé, dont les règles internationales doivent être appliquées par les tribunaux, les bureaux d'immatriculation, d'autres autorités locales, et, de plus, être connues des particuliers. Ces règles sont souvent extrêmement complexes. Aussi importe-t-il de faciliter, dans la mesure du possible, leur application. Le fait que des règles conventionnelles sont rédigées dans une langue étrangère constitue toujours un grave inconvénient, tant pour la législation lorsqu'il s'agit de mettre en vigueur une convention, que dans l'application quotidienne de ces règles. Mais cet inconvénient est particulièrement grave dans le cas actuel. La délégation allemande a déjà fait allusion à la nature très complexe de la question. En outre, un fait capital est ressorti des discussions au sein des deux Comités préparatoires de la Conférence : les difficultés de fond qui s'opposaient à une réglementation internationale et qui s'opposent encore à une unification complète du droit fluvial résultent en grande partie de ce que la conception allemande, en ce qui concerne notamment les hypothèques, les privilèges et les transferts de propriété des bateaux, diffère de la conception des pays dont la législation est basée sur les principes du Code Napoléon. Dans ces conditions, puisque la Conférence s'est proposé de réaliser une synthèse des différentes conceptions, il est nécessaire que les règles à appliquer soient rédigées en français et en allemand.

A l'appui de cette proposition, la délégation allemande fait remarquer en outre que le réseau fluvial sur lequel les règles internationales doivent s'appliquer est situé en grande partie en territoires de langue allemande. Elle ne méconnaît pas, toutefois, que des considérations différentes peuvent entrer en ligne de compte pour certains autres États. Il est possible, en effet, que certains pays n'aient pas d'intérêt à voir rédiger un autre texte que le texte français de la Convention. La délégation allemande reconnaît même qu'une convention bilingue pourrait entraîner des inconvénients. Toutefois, elle estime qu'il serait aisé de tenir compte également des besoins des pays en question. A cet égard, la Conférence pourrait convenir qu'au cas où deux textes authentiques, français et allemand, seraient rédigés, chacune des parties contractantes aurait la faculté, lors de la ratification de la Convention, de faire connaître si, en ce qui concerne l'interprétation de ses engagements, ou bien le seul texte français ou bien les deux textes français et allemand feront foi. Ce serait là la solution la plus libérale, et elle donnerait satisfaction aux intérêts de tous.

L'acceptation et la mise en vigueur de la présente Convention rencontreront de très grandes difficultés en Allemagne. La Convention obligera en effet à bouleverser complètement la législation fluviale allemande contre laquelle aucune objection n'avait encore été formulée. Or, les difficultés en question deviendraient insurmontables si l'on voulait y ajouter les inconvénients qui résulteraient de l'existence d'un texte de convention rédigé uniquement dans une langue étrangère.

Le PRÉSIDENT constate que la délégation allemande demande que soit établi, à côté du texte français de la Convention, un texte allemand dont les États auraient la faculté de se prévaloir si, par une déclaration préalable, ils se sont réservé cette faculté ; cette déclaration devrait être formulée lors de la ratification de la Convention. A l'appui de sa demande, la délégation allemande fait valoir des raisons spéciales ; celles-ci sont basées sur les divergences fondamentales qui existent entre la conception juridique allemande des droits réels et les autres conceptions admises en cette matière. En particulier, le Président croit comprendre que la délégation allemande propose qu'il soit loisible à chacune des parties contractantes de déclarer qu'en cas de litiges concernant ses obligations passives, c'est-à-dire lorsqu'elle aurait le rôle de défendeur, elle entend considérer comme authentique le texte allemand aussi bien que le texte français. Au contraire, aucune des Parties contractantes n'aurait la faculté de formuler cette déclaration pour le cas où elle aurait le rôle de demandeur.

M. CONTZESCO (Roumanie) pose la question suivante : si un État ne ratifie la Convention qu'en déclarant qu'il entend considérer comme authentique le seul texte français, la délégation allemande estime-t-elle que cet État pourra se prévaloir de cette déclaration à l'égard d'un État où la langue allemande est en usage officiellement, et où, en conséquence, les textes allemand et français feront foi ?

M. RICHTER (Allemagne) déclare que lorsqu'il s'agira d'interpréter les obligations d'un État qui a déclaré qu'il désire se prévaloir des deux textes, cet État peut invoquer sa déclaration, même à l'égard des pays qui n'auront pas fait usage de cette faculté.

M. ROSSETTI (Italie) demande également si un pays A qui ne reconnaît que le texte français, aura le droit, à l'égard d'un pays B qui aura reconnu les textes français et allemand, de déclarer, en cas d'interprétation, que le texte français seul fera foi.

Le PRÉSIDENT rappelle que la délégation allemande a distingué le cas où un État est défendeur et celui où il est demandeur. En supposant qu'un État A, n'admettant que le texte français, réclame d'un État B, admettant les textes français et allemand, l'exécution d'un engagement, l'État B étant défendeur pourrait opposer à A le texte allemand.

M. RICHTER (Allemagne) répond que dans ce cas, en réalité, l'État B pourra opposer les textes allemand et français et qu'il s'agira ensuite de déterminer lequel des deux prévaudra. Ainsi, en attendant la décision des autorités judiciaires, les deux textes seraient considérés comme authentiques provisoirement.

M. CONTZESCO (Roumanie) estime qu'au cas où deux textes seraient rédigés, les États qui n'auraient formulé aucune déclaration au sujet du texte qu'ils entendent considérer comme authentique, devront être régis par le texte français.

M. SULKOWSKI (Pologne) souligne qu'il est essentiel que les engagements imposés par la Convention soient interprétés d'une manière uniforme. Quel serait cependant le résultat dans le cas où l'on accepterait la proposition allemande ? Les engagements des États qui auraient ratifié la Convention en langue française seraient appréciés d'après le texte français ; en ce qui concerne les autres États qui auraient ratifié la Convention en langue française et en langue allemande, on devrait, en appréciant leurs engagements, tenir compte du texte allemand, celui-ci devant jouer le rôle d'un texte authentique comme le texte français. Or, en cas de divergences entre les deux textes, on arriverait à ce résultat bizarre qu'une disposition pourrait être interprétée d'une manière différente pour certains États, ce qui serait inadmissible. Pour ces raisons, il s'impose de n'admettre qu'un texte unique : le texte français.

Le PRÉSIDENT demande si M. Richter conçoit que les États qui auront déclaré s'en tenir au texte français soient appelés à signer également le texte allemand, ou bien celui-ci devra-t-il n'être signé que par les États qui auront déclaré se réserver la faculté d'en faire usage ?

M. RICHTER (Allemagne) répond que dans sa pensée, les deux textes devront être signés par tous les États adhérents à la Convention.

Il ajoute qu'il reconnaît volontiers, comme la délégation polonaise, que la proposition allemande présente certains inconvénients, mais il estime à cet égard que la question des langues, dans les conventions plurilatérales, ne saurait être résolue d'une manière satisfaisante. Aussi croit-il que la solution qu'il a proposée est la plus pratique, la plus libérale, et qu'elle répond au mieux à tous les intérêts. Il déclare également qu'il ne croit pas que la présente Convention puisse donner lieu à des divergences d'ordre international.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) déclare qu'il convient de distinguer une question de fond et une question subsidiaire :

1. Est-il désirable de rédiger un texte allemand à côté du texte français ?
2. Quelle sera, en droit international, la situation du texte allemand ?

A vrai dire, la solution de la première question peut être modifiée par celle qui serait donnée à la seconde. Toutefois, il est très important de distinguer les deux questions. M. van Slooten a réfléchi sur la possibilité de rédiger un texte allemand et il est parvenu au résultat pratique suivant : il convient avant tout que la Conférence évite de s'engager dans la discussion de questions qui affecteraient le prestige national ou toucheraient au domaine de la politique, et qu'elle considère uniquement le problème sous son aspect pratique.

1<sup>o</sup> S'il est vrai que les Pays-Bas sont un pays de petite étendue, néanmoins, son commerce maritime et fluvial est aussi considérable que celui de certaines grandes Puissances et jusque dans des territoires où sont parlées d'autres langues que le néerlandais. Le port de Rotterdam, notamment, est orienté vers la mer, vers des territoires de langue anglaise. S'il s'agissait de conclure une convention de droit maritime, il conviendrait d'insister pour que le texte de cette Convention fût rédigé également en anglais. Mais, dans le cas présent, il ne s'agit que de la navigation fluviale. Or, à cet égard, la batellerie des Pays-Bas est orientée depuis des siècles vers les territoires de langue allemande. Il en résulte que dans le port de Rotterdam, les documents relatifs à la navigation fluviale, tels que les contrats d'affrètement, les connaissements, etc., sont rédigés en allemand. D'ailleurs, la plupart des personnes qui ont des intérêts dans la batellerie fluviale néerlandaise parlent l'allemand ; souvent, elles ne comprennent même pas toujours le néerlandais ; aussi, leur serait-il extrêmement utile de pouvoir lire la présente Convention en allemand, afin de connaître avec précision quelles sont les obligations qui leur incombent, spécialement en ce qui concerne l'immatriculation des bateaux et la législation des droits réels. S'il est vrai qu'en Belgique, à Anvers, par exemple, les intéressés ont l'avantage de comprendre à la fois le français, le néerlandais et souvent même l'allemand, aux Pays-Bas, au contraire, le texte français de la Convention présentera moins d'intérêt. La plupart des Néerlandais qui sont intéressés à la navigation rhénane ne comprendront ni le texte français ni le texte néerlandais. La langue néerlandaise juridique est, en effet, extrêmement compliquée. C'est là un état de fait qui n'implique d'ailleurs nullement qu'il soit logique de rédiger un texte allemand.

Pour ces motifs, la délégation néerlandaise pourrait appuyer la proposition allemande, quitte à toutes les autres délégations qui se trouveraient dans une situation analogue de proposer, pour des raisons d'ordre pratique, que le texte de la Convention soit rédigé également en telle ou telle autre langue.

2<sup>o</sup> Quant à la question de savoir quelle doit être, en droit international, la valeur d'un texte allemand, M. van Slooten estime qu'il convient de distinguer plusieurs hypothèses :

1. On peut supposer, à côté du texte français de la Convention, un texte allemand qui ferait également foi.
2. Il y aurait un texte allemand et un texte français, mais on stipulerait qu'en cas de divergence, seul le texte français ferait foi, étant donné que les discussions préparatoires et les débats de la Conférence ont eu lieu en langue française.
3. Le Secrétariat de la Société des Nations se chargerait de communiquer aux délégués un texte allemand.

Il est certain que si la Conférence avait suivi la procédure habituelle, elle aurait à sa disposition un texte anglais de la Convention. Il est non moins certain que ce texte aurait été accepté à l'unanimité, en raison de la profonde compétence du Secrétariat en la matière. Dans le même ordre d'idées, la Conférence pourrait fort bien accepter un texte allemand qui serait présenté par le

Secrétariat avec les garanties nécessaires pour que soit réalisée une concordance parfaite avec le texte français.

On pourrait établir un texte allemand qui émanerait de source « neutre ». M. van Slooten tient à préciser qu'il ne nourrit aucune méfiance à l'égard des rédacteurs éventuels de ce texte, mais qu'il convient d'éviter qu'en cas de litige, un texte allemand provenant de source allemande ne donne lieu à certaines suspensions. D'autre part, il est évident que la Conférence ne saurait établir elle-même un texte. Ce serait là, en effet, un travail de trop longue durée, puisqu'il s'agirait de réaliser entre les deux rédactions une concordance parfaite.

Pour ces motifs, M. van Slooten déclare appuyer l'idée de M. Richter au sujet de l'opportunité d'avoir un texte allemand, en précisant qu'il s'est borné à formuler de simples suggestions au sujet des modalités éventuelles de rédaction. D'ailleurs, la délégation néerlandaise n'a nullement le pouvoir de s'engager dans le domaine de la politique. Elle n'a pas non plus le pouvoir d'ouvrir une discussion au sujet d'une question qui concernerait le prestige de telle ou telle langue. Si donc une discussion de ce genre venait à être ouverte par la Conférence, la délégation néerlandaise devrait s'abstenir.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) est convaincu que si la Conférence acceptait la proposition allemande, elle reconnaîtrait par là même que le texte allemand fera foi en ce qui concerne l'interprétation d'engagements allemands. Or, cette conséquence semble, pour les raisons déjà citées par lui, inacceptable.

L'argument de la délégation allemande est basé sur deux idées distinctes. Tout d'abord, cette délégation fait état des difficultés de traduction qui pourraient se présenter au cas où la Convention ne serait rédigée qu'en français. On peut lui répondre que ces difficultés se présentent en cas de traduction dans n'importe quelle langue. Quelquefois même, elles sont plus difficiles à surmonter, étant donné que l'allemand juridique est plus riche en expressions techniques que bien d'autres langues.

La délégation allemande a fait valoir également que la plupart des réseaux fluviaux auxquels s'appliquera la Convention sont situés en territoires de langue allemande. Cette raison n'est cependant pas décisive non plus. Dès qu'on conclut une convention plurilatérale, on reconnaît par là même l'intérêt qu'ont les autres pays contractants, et il s'impose donc de traiter tous ces pays sur un pied de parfaite égalité. Tant qu'il s'agit de conventions conclues sous les auspices de la Société des Nations, elles doivent être rédigées en langues française et anglaise, celles-ci étant seules reconnues comme langues officielles.

Dans cet état de choses, la proposition allemande, en tendant à modifier les règles suivies en matière de langue pour les conventions conclues sous les auspices de la Société des Nations, poursuit en réalité des buts politiques. Or, la Conférence n'a compétence que pour trancher les questions qui se rapportent étroitement aux sujets traités par les projets de conventions qui lui ont été soumis. La question de langue ne se trouvant pas en liaison directe avec les sujets traités, dépasserait les pleins pouvoirs accordés aux diverses délégations si elle était tranchée d'une manière différente de celle adoptée jusqu'à présent. Pour ces motifs, la délégation polonaise estime la proposition allemande inacceptable.

M. CONTZESCO (Roumanie) rappelle qu'il a posé une question en vue de savoir jusqu'à quel point les États qui n'admettraient que le texte français de la Convention, pourraient s'engager dans la voie de concessions en tenant compte de la proposition allemande. La réponse qui lui a été donnée ne l'incite nullement à poursuivre sa demande d'éclaircissement, car il estime que satisfaction ne lui a pas été donnée.

Ainsi que M. van Slooten, la délégation roumaine se maintiendra donc sur le terrain purement pratique et négligera toute autre argumentation. A ce point de vue, il est indifférent pour la batellerie roumaine que la Convention soit rédigée en français ou en allemand, puisque le texte qui sera appliqué en ce qui concerne cette batellerie sera une traduction roumaine de la Convention, transformée en loi nationale. Sur le Danube, sur une longueur de 1.200 kilomètres, les personnes employées dans la batellerie roumaine ne parlent que le roumain; en ces régions, un texte allemand ne leur serait donc d'aucune utilité, mais il est important que toutes les traductions faites dans les différents pays aient pour base le même texte original. Dans ces conditions, M. Contzesco n'est pas disposé à accepter la proposition allemande.

M. ROSSETTI (Italie) déclare qu'il est regrettable que la proposition allemande n'ait été formulée que lors d'une des dernières séances de la Conférence, étant donné que maintes occasions se sont présentées pour la formuler au début des débats. Par exemple, au moment où le Secrétaire général de la Conférence a soulevé la question de l'opportunité de traduire les débats en anglais, à la demande de la délégation allemande, la Conférence aurait pu envisager si la procédure en usage à la Société des Nations, en ce qui concerne l'emploi de la langue anglaise, pouvait être étendue à la langue allemande. Toutefois, si l'anglais est admis comme langue officielle pour la plupart des conventions conclues sous les auspices de la Société des Nations, c'est que les divers documents sont distribués au cours des travaux en français et en anglais, procédure qui permet aux délégués d'étudier l'objet des délibérations dans les deux langues. Au contraire, la Conférence actuelle a discuté en français, et aucun document n'a été rédigé autrement qu'en français; aussi, les délégués ne sauraient-ils apposer leur signature sur un texte allemand élaboré à l'improviste. Comment, en effet, des États pourraient-ils s'engager solennellement à signer un texte de convention qui n'aurait pas été discuté dans la langue où il serait rédigé? Déjà, d'ailleurs, par esprit de conciliation, les diverses délégations ont voulu tenir compte le plus largement possible des désirs de la délégation allemande. Chaque délégué sait même que certaine suggestion officieuse avait été émise, qui tendait à faire annexer au texte français authentique de la Convention un texte allemand non signé. Ce document devait n'avoir qu'une valeur morale et pratique, et devait pouvoir être employé

officiellement dans les pays de langue allemande. Au prix de grands efforts, l'unanimité avait été réalisée en faveur de l'adoption de cette suggestion. Elle constituait déjà une dérogation considérable aux usages suivis lors des discussions internationales ; mais il va sans dire que les diverses délégations ne seraient nullement autorisées par leurs gouvernements à s'engager davantage dans la voie de concessions semblables.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) déclare que la délégation yougoslave a suivi la discussion avec un grand intérêt. Résumant le sens de la proposition allemande, il constate que celle-ci a déclaré que l'adoption d'un texte allemand s'imposait pour les raisons suivantes : 1<sup>o</sup> il s'agit de faire appliquer par des tribunaux et des particuliers une convention internationale de droit privé ; 2<sup>o</sup> la conception juridique allemande du droit fluvial privé s'écarte de celle des autres États, et cette différence justifie l'existence de deux textes en français et en allemand ; 3<sup>o</sup> la Convention devra s'appliquer sur un réseau fluvial situé en grande partie dans des territoires de langue allemande. La délégation allemande propose en outre que le texte allemand fasse foi à l'égard d'un État de langue allemande, si celui-ci se trouve dans la situation de défendeur.

La délégation yougoslave n'estime pas que ces arguments soient suffisants pour justifier la solution préconisée par la délégation allemande. Elle n'estime même pas que pratiquement, cette solution puisse donner satisfaction.

Tout d'abord, depuis que des conventions de droit international privé sont conclues, jamais les prétentions fondées sur des arguments que fait valoir la délégation allemande n'ont été formulées. Partout, surtout depuis 1902, un grand nombre de conventions plurilatérales de droit international privé ont été signées, et on n'a jamais demandé que leur texte soit établi aussi dans telle ou telle autre langue en invoquant que cette convention est appelée à être appliquée aussi dans tel ou tel autre pays. Il convient en outre de faire remarquer que ce ne sont pas les conventions elles-mêmes, mais les lois nationales incorporant ces conventions qui sont appelées à être appliquées par les autorités judiciaires nationales, puisqu'il est nécessaire de faire concorder les législations nationales avec les conventions qui lient les États entre eux en tant que personnes juridiques.

S'il est vrai que la conception juridique allemande diffère des conceptions de certains autres États en ce qui concerne le droit fluvial, ce n'est pas par l'adoption d'un texte officiel allemand qu'on résoudra le problème. Les dispositions mêmes de la Convention, et non la langue dans laquelle elles sont rédigées, permettront de régler les conflits de lois et d'écarter les divergences qui existent entre les diverses législations, soit en unifiant le droit en certaines matières, soit en trouvant des solutions en cas de conflit de lois. Il est impossible que M. Richter ait voulu dire que le contenu des deux textes doit être différent.

M. van Slooten a eu raison de distinguer la question pratique de la question de prestige national ; la délégation yougoslave ne saurait discuter cette dernière, car, d'une manière générale, la question de l'emploi de telle ou telle langue nationale à raison du prestige national a été écartée par les conférences internationales qui se sont réunies à Genève jusqu'à ce jour.

M. Rossetti a parfaitement exposé les raisons pratiques pour lesquelles la langue anglaise est admise dans les délibérations officielles lorsqu'un certain nombre de délégués ignorent le français et lorsque, par conséquent, les divers documents doivent être distribués dans les deux langues. Au contraire, la Conférence actuelle n'a délibéré qu'en français. Aussi, les délégués ne sauraient-ils signer dans un délai de vingt-quatre heures un texte allemand à l'élaboration duquel ils n'auraient pas pris part. Certes, il est indispensable de rédiger, pour le besoin des autorités allemandes, une traduction allemande de la Convention qui concorde rigoureusement avec le texte français, mais ce texte ne saurait être opposable officiellement dans les rapports d'État à État.

D'ailleurs, la délégation yougoslave est particulièrement heureuse que le texte de la Convention ait été discuté en une seule langue. De graves inconvénients se produiraient si la Conférence décidait que deux textes en langues différentes seraient rédigés. Le système qui consiste à admettre la rédaction de deux textes également authentiques s'est révélé déplorable en pratique. Souvent, en effet, dans ce cas, des conflits d'interprétation se sont produits.

De plus, la délégation yougoslave n'estime pas qu'il soit opportun de rédiger un texte allemand des conventions qui ait une valeur juridique mitigée. La meilleure solution consisterait à laisser à chaque État intéressé le soin de faire traduire le texte français de la Convention à l'usage des autorités nationales. Ainsi, seul le texte français ferait foi dans les relations d'État à État. Si d'ailleurs on admettait la proposition allemande, il serait nécessaire d'annexer au texte français de la Convention non seulement un texte allemand, mais encore des textes en d'autres langues. Pour ces motifs, la délégation yougoslave estime que les arguments de la délégation allemande ne sont nullement décisifs, bien qu'on ne puisse leur contester, du point de vue politique de l'Allemagne, une certaine valeur.

M. LAWATSCHER (Autriche) déclare que la délégation autrichienne, de même que la délégation allemande, estime qu'il conviendrait de rédiger aussi un texte officiel en langue allemande. Au cas contraire, il serait extrêmement difficile de déterminer, en ce qui concerne les diverses notions contenues dans le texte de la Convention, quelles sont les expressions précises correspondantes dans le système du droit allemand, auquel le droit autrichien est analogue. Aussi, la délégation autrichienne tient-elle à souligner les motifs qu'a fait valoir la délégation allemande et se permet-elle d'appuyer chaleureusement la proposition présentée par cette délégation.

M. RIPERT (France) exprime son étonnement de voir, à la fin des travaux de la Conférence, formuler une proposition toute nouvelle. Il s'étonne également de voir suggérer la possibilité de signer un texte allemand non discuté et encore inexistant à l'heure actuelle. Il tient d'ailleurs à préciser, en ce qui concerne la question de la limite des pouvoirs de chaque délégué, que la Confé-

rence n'a nullement défini quelles sont, au point de vue pratique, les conséquences de cette signature.

M. Richter a déclaré qu'il convenait d'établir un texte allemand, afin que ce texte puisse être appliqué ultérieurement par les autorités des pays de langue allemande. Mais, M. Contzesco a souligné avec raison que les autorités des divers États se serviraient uniquement en fait de la traduction de la Convention dans leur langue nationale. La Conférence n'a-t-elle pas consenti, à la demande même de la délégation allemande, à élargir le champ d'application de la Convention en l'étendant notamment à tout bateau immatriculé dans un État contractant ? Il est évident qu'en pratique, on se servira d'une traduction.

A l'appui de sa thèse la délégation allemande déclare que si la Convention n'est rédigée qu'en français, il en résultera de grandes difficultés lors de son application au droit interne allemand, qui devra être modifié. Mais le fait que les lois allemandes devront être ainsi modifiées ne saurait porter atteinte à l'usage qui consiste à rédiger les conventions internationales en une seule langue. Il n'est pas désirable d'avoir deux textes différents qui font foi ; car on ne saurait éventuellement invoquer à la fois un texte allemand et un texte français sans se trouver dans une situation inextricable. Enfin, on peut opposer à l'argumentation allemande qu'un grand nombre de conventions plurilatérales ne sont rédigées qu'en une seule langue ; ainsi, par exemple, en 1910, lors de la conclusion à Bruxelles de conventions de droit maritime, bien que l'influence anglaise en matière maritime soit très forte, jamais aucun délégué n'a demandé qu'un texte anglais fût rédigé. Or, le texte de la Convention actuelle sur l'abordage reproduit celui de la Convention de Bruxelles. Faudra-t-il donc la rédiger en français et en allemand ? La Convention de Varsovie, conclue entre vingt États, relative aux mesures propres à régler les transports aériens, est une convention de droit privé, appelée à être interprétée par les tribunaux des divers États. Pourtant, la délégation allemande n'a nullement demandé qu'elle fût rédigée en deux langues, et ce bien qu'elle contienne des dispositions techniques très détaillées. Pour ces raisons d'ordre pratique, M. Ripert prie la Conférence de ne pas accepter la proposition allemande.

M. HOHL (Suisse) déclare qu'il n'a nullement l'intention de discuter la question de langue du point de vue des principes, la Conférence n'étant guère compétente pour une telle discussion. A vrai dire, la solution idéale de la question consisterait à admettre qu'une convention internationale doit être rédigée en une seule langue. Mais il convient de tenir compte du désir formulé si loyalement par la délégation allemande. Peut-être serait-il possible de trouver un terrain d'entente en admettant qu'une traduction officielle du texte de la Convention soit établie en allemand. A l'appui de cette suggestion, on pourrait citer le fait que la Convention de Berne relative aux transports des marchandises comporte un texte français, un texte allemand et un texte italien, le texte français faisant foi en cas de divergence.

M. ROSSETTI (Italie) tient tout d'abord, à répondre aux arguments formulés par la délégation autrichienne. A vrai dire, il semble qu'on ne puisse user de ses arguments que pour infirmer la thèse allemande. La délégation autrichienne a fait valoir en effet qu'il serait difficile de trouver, pour exprimer les diverses notions qui se trouvent dans le texte de la Convention, les termes précis correspondants dans le langage juridique allemand et autrichien. A cet argument on peut répondre que si la traduction du texte français de la Convention présente de telles difficultés, les surmonter sera plus facile à des experts traducteurs des pays intéressés qu'à la Conférence. Une traduction établie à la hâte et signée par la Conférence ne donnerait pas les garanties que l'on recherche. En ce qui concerne l'exemple de la Convention de Berne cité par M. Hohl, M. Rossetti déclare qu'à cet égard, il n'a formulé aucun désir particulier au nom de l'Italie, mais qu'il a accepté qu'un texte allemand fût rédigé sans obligation pour les délégués de le signer.

Le PRÉSIDENT estime qu'étant donné l'état de la discussion, il semble peu opportun de procéder dès maintenant à un vote au sujet de la proposition allemande. Il ajoute que la Conférence se trouve en présence de trois propositions distinctes : 1<sup>o</sup> un seul texte français ; 2<sup>o</sup> deux textes, l'un allemand, l'autre français (proposition allemande et autrichienne) ; 3<sup>o</sup> un texte officiel français auquel serait annexé une traduction allemande n'ayant pas la valeur authentique du premier. Cette dernière proposition a été faite par la délégation suisse qui s'est inspirée du précédent fourni par la Convention de Berne. Le Président estime qu'il convient d'ajourner à la prochaine séance le vote relatif à la proposition allemande et de poursuivre la discussion des articles protocolaires de la Convention.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) tient à préciser l'attitude de la délégation néerlandaise. Il rappelle à cet égard que la discussion a pris deux sens distincts : 1<sup>o</sup> la Conférence a discuté au sujet de l'argumentation allemande ; 2<sup>o</sup> les Pays-Bas ont exprimé un point de vue très particulier. En effet, sans aller jusqu'à se rallier à la proposition allemande, la délégation néerlandaise a déclaré simplement qu'elle a un intérêt spécial et indiscutable à ce qu'un texte allemand de la Convention soit rédigé. C'est pourquoi les objections formulées contre la proposition allemande ne touchent pas cette délégation : elle aimerait à voir rédiger un texte allemand, abstraction faite de la question de savoir quelle sera la nature de ce texte, s'il fera foi de la même manière que le texte français, ou s'il constituera une simple traduction. L'essentiel, en effet, est que toutes garanties soient données pour qu'une concordance parfaite règne entre les deux textes.

M. RIPERT (France) se rallie à la proposition d'ajourner la suite de la discussion à la séance suivante. Il tient à préciser toutefois qu'intentionnellement, à la présente séance, il s'est abstenu de parler de la limite de ses pouvoirs. Aussi, lors de la décision, la Conférence devra-t-elle envisager le fait que certaines délégations ne pourraient accepter les diverses propositions qui pourraient être formulées.

M. RICHTER (Allemagne) déclare que la délégation allemande est désireuse de témoigner d'un esprit pratique et de trouver une solution acceptable qui réponde au mieux à tous les intérêts. Il semble en effet que toutes les délégations soient animées d'un véritable esprit de conciliation. Toutefois, il semble également qu'une certaine obscurité règne encore au sujet de la grande importance que présente la question soulevée par la délégation allemande. Aussi, M. Richter s'efforcera-t-il d'éclaircir la situation en répondant aux arguments de M. Soubotitch qui, dans son intéressant exposé ne paraît pas avoir suffisamment tenu compte de la situation particulière de l'Allemagne.

Dans plusieurs pays, en effet, il est d'usage de transformer en lois nationales les conventions internationales. En Allemagne, par contre, les conventions internationales sont normalement mises en vigueur à l'intérieur du Reich à la suite de leur publication dans le *Bulletin des Lois*. Cette publication, qui confère aux conventions la valeur de lois nationales, reproduit le texte international auquel on joint une traduction allemande, mais c'est au texte original de la Convention que le juge allemand se réfère en dernier lieu. Pour ces raisons, il serait hautement désirable, vu la complexité de la matière, qu'un texte officiel allemand soit établi. Les diverses délégations ont déclaré qu'elles ne voient pas comment elles pourraient souscrire à un texte allemand non encore examiné et même inexistant. M. Contzesco a demandé également dans quel sens il conviendrait d'entendre la proposition de la délégation allemande en ce qui concerne les relations d'un État admettant les deux textes avec un autre État qui n'en admettrait qu'un seul. A cet égard, on pourrait déclarer que les deux textes, allemand et français, ne feront foi qu'en ce qui concerne les rapports entre deux États qui auraient déclaré désirer se prévaloir de ces deux textes. Par contre, dans les rapports entre un État qui admettrait les deux textes et un État qui n'admettrait que le texte français, seul le texte français ferait foi, conformément à l'hypothèse formulée par la délégation roumaine. M. Richter ajoute qu'il est juste que la Conférence n'a été saisie de la proposition allemande qu'à la fin de ses travaux, mais que le Secrétariat en a eu connaissance depuis un certain temps.

M. RIPERT (France) demande quelle serait la valeur internationale du texte allemand de la Convention au cas où tous les États contractants, sauf l'Allemagne, déclareraient ne reconnaître comme authentique que le texte français.

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE répond que même dans ce cas purement théorique, l'acceptation de la proposition allemande ne laisserait point d'entraîner certaines conséquences. Dans l'hypothèse formulée par M. Ripert, seul le texte français de la Convention ferait foi, en cas de différend international, mais, en ce qui concerne la législation intérieure allemande, le texte allemand faciliterait l'application de la Convention. Il semble d'ailleurs que puisque la délégation allemande n'est pas seule, en pratique, à soutenir sa proposition, l'Allemagne ne serait pas seule non plus à faire usage de la faculté de recourir au texte allemand.

M. RIPERT (France) précise qu'il ressort des explications données en dernier lieu par la délégation allemande que pour les États contractants qui déclarent n'accepter que le texte français de la Convention, ce texte seul fera foi ; dans ces conditions, les autres États ne pourront déclarer qu'ils ne reconnaîtront que le texte allemand.

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE déclare qu'il ne croit pas qu'il ait jamais été question de ne reconnaître que le texte allemand.

M. RIPERT (France) demande également si les États qui auront déclaré ne reconnaître que le texte français seront tenus de signer le texte allemand, bien que celui-ci n'ait pas pour eux de valeur juridique.

M. RICHTER (Allemagne) répond qu'il lui faut encore réfléchir au sujet de la question posée, mais qu'il croit nécessaire que tous les États signent également le texte allemand pour lui donner le caractère officiel requis.

*Il est décidé d'ajourner à la séance suivante la suite de la discussion de la proposition allemande.*

*L'article 13 est réservé.*

*Articles 14 et 15 (suite).*

*Ces articles sont adoptés sans observations.*

*Article 16 (suite).*

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE déclare que lors de la discussion de l'article protocolaire correspondant dans la Convention sur l'abordage, il avait été proposé que la Convention entrât en vigueur après ratification par trois États riverains d'un même réseau fluvial continu. Cette suggestion pourrait être reprise actuellement. Toutefois, elle peut donner lieu à une certaine difficulté. On a éprouvé, en effet, quelques scrupules à l'idée qu'il serait nécessaire, dans cette hypothèse, de conférer au Secrétaire général de la Société des Nations la mission de vérifier l'existence de la continuité de ce réseau fluvial. Les missions confiées au Secrétaire général de la Société des Nations sont en général d'ordre purement juridique. Si l'on voulait lui conférer une mission d'ordre technique, la meilleure solution consisterait à créer un organisme compétent chargé de procéder aux constatations nécessaires et de renseigner à leur sujet le Secrétaire général.

Peut-être, d'ailleurs, les mêmes réserves seront-elles formulées si l'on déclare que la Convention n'entrera en vigueur qu'après réception des instruments de ratification ou d'adhésion d'États dont

les territoires forment une étendue continue. Toutefois, dans ce cas, le Secrétaire général de la Société des Nations pourrait constater plus facilement l'existence des frontières, puisque celles-ci sont officiellement reconnues.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) estime que la dernière suggestion proposée par le Secrétaire général de la Conférence semble présenter des avantages pratiques. Toutefois, il convient de la compléter en ce qui concerne la situation spéciale de la navigation sur le Danube. A cet égard, il est à craindre, en effet, que si un seul État ne ratifie pas la Convention, il empêche que celle-ci n'entre en vigueur à l'égard des autres. Aussi serait-il opportun de constater, en ce qui concerne les territoires danubiens, que les États intéressés forment une étendue continue.

M. CHARGUÉRAUD-HARTMANN (France) estime que la constatation de la continuité d'un réseau fluvial entre États ne présente pas de grandes difficultés, si l'on entend par « réseau fluvial » uniquement les voies d'eau naturellement navigables. A vrai dire, le meilleur système consisterait peut-être à prévoir simplement l'entrée en vigueur de la Convention après ratification par trois ou cinq États. En effet, la notion d'États possédant des territoires continus ne semble pas devoir se révéler avantageuse en pratique. A titre d'exemple, la France, l'Italie et la Yougoslavie, qui possèdent des territoires continus, sont dépourvues de relations de batellerie sur un réseau fluvial. La Conférence pourrait cependant choisir entre deux systèmes dont l'un consisterait à faire dépendre l'entrée en vigueur de la Convention ou de sa ratification par trois États riverains d'un même réseau et l'autre de sa ratification par trois États simplement.

M. NAUTA (Pays-Bas) déclare qu'il pourrait accepter la suggestion du Secrétaire général de la Conférence, mais sous réserve de modification. En admettant à titre d'exemple que la Convention entre en vigueur après ratification par la Yougoslavie, la Bulgarie et la Turquie, les Pays-Bas n'auraient qu'un médiocre intérêt à la ratifier. Au contraire, cet intérêt se présentera pour les Pays-Bas s'il s'agit d'appliquer la Convention sur le réseau rhénan. Le meilleur système consisterait donc à ajouter à la disposition protocolaire une clause qui permettrait aux États contractants de subordonner leur ratification à celle de trois autres États choisis par eux. En ce qui concerne les Pays-Bas, cet État pourrait dire, par exemple, qu'il ne ratifiera que lorsque la Belgique, l'Allemagne et la France auront agi de même.

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE se rallie à l'idée de M. Nauta, qu'il estime pouvoir être combinée avec celle de M. Charguéraud-Hartmann. En adoptant ce système, il serait nécessaire, pour que la Convention entrât en vigueur, que cinq États l'eussent ratifiée. De plus, une clause serait insérée qui laisserait à chaque État la faculté de subordonner sa ratification à celle d'un ou de plusieurs États nommément désignés.

M. CHARGUÉRAUD-HARTMANN déclare que cette suggestion est acceptable.

M. CONTZESCO (Roumanie) s'y rallie également et déclare qu'elle présente un grand intérêt pour la Roumanie.

M. DE DIETRICH DE SACHSENFELS (Hongrie) estime qu'une telle solution présenterait des inconvénients ; il y a des cas où deux ou plusieurs groupes d'États ayant des intérêts différents sont riverains d'un même réseau fluvial. Dans ce cas, il n'est pas désirable que la Convention entre en vigueur si elle est ratifiée par un État appartenant à un groupe et deux États appartenant à un autre groupe, car l'État qui serait le seul de son groupe à l'avoir ratifiée se trouverait dans une situation défavorable. M. de Dietrich de Sachsenfels estime, par conséquent, qu'il faut se tenir à un nombre d'États — il propose de porter ce nombre à sept — sans ajouter d'autres conditions.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) déclare qu'il convient d'éviter de subordonner l'entrée en vigueur de la Convention à des conditions trop compliquées. Aussi estime-t-il que la meilleure solution consisterait à réduire le nombre des États à trois, sans formuler d'autres conditions. La notion des territoires formant une étendue continue ne donne pas satisfaction en ce qui concerne les États danubiens, vu que l'intérêt à l'entrée en vigueur de la Convention pourra se faire sentir déjà après la ratification par plusieurs États danubiens dont les territoires ne sont pas contigus.

M. CHARGUÉRAUD-HARTMANN (France) estime également que la mise en vigueur de la Convention ne doit pas être rendue trop difficile. Subordonner cette mise en vigueur à la ratification par sept ou cinq États serait en effet excessif, car trois États peuvent avoir intérêt à la mise en vigueur de la Convention. M. Charguéraud-Hartmann propose de porter le nombre des ratifications à trois et d'introduire une clause subordonnant la mise en vigueur de la Convention pour un État à sa ratification par un ou plusieurs autres États désignés nommément.

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE estime que la rédaction d'un texte satisfaisant ne rencontrera aucune difficulté.

M. CHARGUÉRAUD-HARTMANN demande s'il n'a pas été prévu qu'un délai de deux ans devrait s'écouler après le dépôt des ratifications, conformément à l'idée de la deuxième Commission, afin de permettre à certains pays dépourvus encore des organismes nécessaires de constituer ceux-ci conformément aux prescriptions de la Convention. Il ajoute d'ailleurs qu'il a l'intention de suggérer ultérieurement une rédaction plus satisfaisante de la clause relative à ce délai.

Le PRÉSIDENT rappelle qu'en effet ce délai de deux ans avait été prévu originellement.

M. NAUTA (Pays-Bas) déclare comprendre parfaitement les difficultés que rencontre particulièrement la Yougoslavie, qui doit mettre son régime fluvial en harmonie avec les prescriptions de la Convention. Il estime que la meilleure solution pour ce pays consisterait à ratifier après l'expiration d'un délai de deux ans ; au contraire, ce délai semble inacceptable pour les États qui possèdent déjà des registres conformes aux dispositions de la Convention. Pourquoi, en effet, empêcher les Pays-Bas, l'Allemagne et la Belgique, qui tiennent déjà les registres prescrits, de faire entrer la Convention en vigueur après un délai de trois mois, sous prétexte que d'autres pays éprouvent des difficultés à établir leurs registres ? Le mieux est donc de s'en tenir au délai de trois mois prévu à l'article 16. Il va sans dire que si certains États ont besoin d'un délai de trois ans pour prendre les mesures administratives requises, cette situation particulière ne présentera aucun inconvénient pour les autres États.

M. PANTITCH (Yougoslavie) déclare que la délégation yougoslave ne s'oppose nullement à ce que la Convention entre en vigueur dans les délais prévus par la majorité de la Conférence. Il rappelle toutefois qu'en raison des mesures législatives à prendre, la Yougoslavie devra ratifier plus tard que d'autres États.

M. CHARGUÉRAUD-HARTMANN (France) déclare que si la délégation yougoslave se rallie à la proposition de M. Nauta, toute la Conférence pourra y adhérer également.

M. ROMEIN, membre de la Section des communications et du transit, estime qu'avant de savoir si la Convention entrera en vigueur, certains États pourront éprouver des hésitations à ratifier, mais qu'ils pourront se déclarer disposés à effectuer cette ratification s'il est devenu certain que la Convention va entrer en vigueur. A vrai dire, le délai de deux ans semble assez étrange à M. Romein, étant donné que dans les autres conventions conclues sous les auspices de la Société des Nations, on n'a pas prévu de délai plus long qu'un an. On pourrait donc envisager un délai plus court, mais non celui de trois mois qui, dans tous les cas, paraît trop court ; il semble qu'un délai de six mois serait approprié. En ce qui concerne la Convention du jaugeage, le délai de trois mois prévu s'est révélé, en fait, trop court pour permettre aux États de prendre les mesures administratives nécessaires. Le mieux est donc de réfléchir encore au sujet de la durée du délai qui devra s'écouler entre le dépôt des ratifications et l'entrée en vigueur de la Convention.

M. CHARGUÉRAUD-HARTMANN (France) estime qu'un délai de six mois serait approprié, puisqu'aucun délai n'est prévu pour le dépôt des ratifications.

Le PRÉSIDENT se rallie à cette idée ; toutefois, il admet que certains pays auront besoin de laisser s'écouler un certain temps avant d'être en mesure de déposer leurs ratifications.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) rappelle qu'une fois la Convention ratifiée, trois ans seront nécessaires au Gouvernement yougoslave pour prendre les mesures administratives nécessaires.

M. ROMEIN, membre de la Section des communications et du transit, déclare qu'un délai exceptionnel de trois ans avait été admis pour certains États, en tenant compte du délai normal de deux ans. Il ajoute que si la Conférence estime que ce délai de trois ans est suffisant, elle pourrait fort bien décider que les dispositions transitoires soient laissées telles quelles.

*Le soin de rédiger définitivement l'article 16 est laissé au Bureau de la Conférence.*

#### Article 17 (suite).

Le PRÉSIDENT rappelle que cet article avait déjà été adopté lors de la deuxième séance de la Conférence.

#### Article 18 (suite).

*Cet article est adopté.*

M. ROSSETTI (Italie) propose d'adopter, pour la Convention relative au droit au pavillon des bateaux, les mêmes articles protocolaires que pour la présente Convention.

*Il est décidé que les mêmes articles protocolaires (articles 14 à 18) qui viennent d'être adoptés pour la Convention sur l'abordage seront insérés dans la Convention sur les mesures administratives propres à attester le droit au pavillon des bateaux de navigation intérieure.*

*Il est entendu que l'ordre des articles 17 et 18 sera interverti, selon la décision prise par la Conférence lors de sa deuxième séance.*

## XII. Acte final.

Le PRÉSIDENT déclare qu'en ce qui concerne la question de la rédaction de l'Acte final de la Conférence, cet acte sera un document très court ; il énumérera les conventions sur lesquelles un accord sera établi, reproduira leur texte et enfin contiendra l'indication des vœux émis par la Conférence.

*La Conférence déclare qu'elle fait confiance au Secrétariat pour que celui-ci rédige au mieux le texte de l'Acte final.*

M. ALBRECHT (Allemagne) rappelle que l'article 13 précise que la présente Convention sera ouverte à la signature de tous les États ayant été représentés à la Conférence ou ayant été invités

à s'y faire représenter. Il estime donc qu'il serait opportun d'insérer la liste des États ayant été invités à se faire représenter à la Conférence dans l'Acte final.

M. DE DIETRICH DE SACHSENFELS (Hongrie) appuie la demande de M. Albrecht.

*Il est décidé que la liste des États invités à se faire représenter à la Conférence sera insérée dans l'Acte final.*

### XIII. Publication des Procès-verbaux.

M. ROSSETTI (Italie) déclare vouloir poser certaines questions au sujet de la publicité des procès-verbaux de la Conférence. Il rappelle qu'il est d'usage qu'une conférence plénière prenne une décision au sujet de la publicité à donner à ses débats, de manière que la lecture des procès-verbaux permette aux divers gouvernements d'obtenir tous les éclaircissements nécessaires.

M. ROMEIN, membre de la Section des communications et du transit, répond qu'il est d'usage d'imprimer les procès-verbaux.

M. MÜLLER (Tchécoslovaquie) demande quelle sera approximativement la date à laquelle le texte définitif pourra être distribué.

M. ROMEIN, membre de la Section des communications et du transit, répond que ce ne sera guère avant le mois de mars 1931.

M. ROSSETTI (Italie) demande si, après la correction des procès-verbaux provisoires, les délégués pourront prendre connaissance des épreuves imprimées, afin d'y apporter leurs corrections finales.

M. ROMEIN, membre de la Section des communications et du transit, répond que c'est la première fois qu'une question de ce genre a été posée au Secrétariat. Il ajoute que le fait d'adresser aux diverses délégations les épreuves des procès-verbaux à imprimer entraînerait certaines dépenses et certains délais.

M. ROSSETTI (Italie) maintient sa demande. Il considère qu'il est d'autant plus nécessaire que les délégués aient la faculté d'approuver les procès-verbaux dans leur forme définitive, que certains des procès-verbaux provisoires distribués au cours de la session ont été bien au-dessous du médiocre.

Le PRÉSIDENT répond qu'en effet, les procès-verbaux des premières séances étaient assez flous, mais que les suivants ont été bien meilleurs. Toutefois, il serait peut-être désirable que les délégués reçoivent une épreuve avant le tirage définitif.

Après un échange de vues au cours duquel plusieurs délégués ont appuyé la proposition de M. Rossetti, le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE dit qu'il sera possible d'envoyer à chaque délégué une épreuve finale des procès-verbaux, mais il ajoute qu'à moins de raisons très sérieuses, aucune demande de modification importante ne pourrait être prise en considération.

*La Conférence se déclare satisfaite de cette proposition.*

### XIV. Préambules aux Conventions.

M. NAUTA (Pays-Bas) demande s'il convient d'introduire un préambule dans les diverses conventions adoptées. Il estime qu'il serait opportun de le faire en ce qui concerne tout au moins la Convention relative à l'immatriculation. Il ajoute que si la Conférence se rallie à cette idée, il serait opportun de connaître le texte de ce préambule, qui servirait à expliquer la Convention elle-même.

M. HOSTIE, président du Comité de rédaction, estime qu'il serait plus pratique de ne discuter, pour chaque Convention, la question de savoir s'il convient d'y introduire un préambule, qu'après avoir pris connaissance des textes revus par le Comité de rédaction.

Le PRÉSIDENT estime que ces préambules devront se borner à affirmer que la fin que se propose essentiellement la Conférence est d'unifier, dans la mesure du possible, le droit fluvial.

## SEPTIÈME SÉANCE PLÉNIÈRE

Tenue le lundi 8 décembre 1930, à 16 heures.

Président: M. DE RUELLE (Belgique).

### XV. Convention sur certaines matières de droit fluvial (suite).

Le PRÉSIDENT invite M. Hostie, président du Comité de rédaction, à faire connaître et à expliquer à la Conférence quelques modifications qui ont été apportées par le Comité de rédaction au texte considéré, il est vrai, comme définitif, mais qui demandait cependant à être revu.

M. HOSTIE, président du Comité de rédaction, dit qu'il croit superflu d'attirer expressément l'attention de la Conférence sur des retouches qui ne sont que la mise en œuvre des décisions de la Conférence ; il se borne à signaler les modifications suivantes <sup>1</sup> :

#### *Modification de quelques articles.*

##### *Articles 4, 5, 6 et 13.*

Corrections de rédaction ayant notamment pour but de ne pas inclure les dragues de moins de vingt tonnes.

##### *Article 5.*

Le Comité de rédaction a reconnu la nécessité de rétablir les mots « dans un État contractant ».

##### *Article 18.*

Seul le début de l'article a été maintenu, le reste figurant sous le chiffre IV dans le Protocole-annexe.

##### *Article 34.*

Le texte que la Conférence avait décidé d'insérer entre les numéros 2 et 3 de l'alinéa 1, a été rédigé de la manière suivante :

« 3<sup>o</sup> En cas de vente volontaire, suivant la procédure prévue par la loi du pays d'immatriculation, si cette procédure se déroule dans ledit pays. »

Après avoir envisagé diverses solutions, en ce qui concerne la loi devant être appliquée et qu'il a paru nécessaire de préciser, le Comité de rédaction s'est prononcé pour la loi du pays d'immatriculation ; le bateau n'étant pas, en cas de vente volontaire, attaché à un endroit fixe pendant que la procédure se déroule, on ne peut pas parler de la loi du pays où se trouve le bateau ; l'on ne peut pas non plus parler de la loi du pays de la vente, car on peut se demander quelle est cette loi : celle du lieu du contrat ou celle du lieu de son exécution ? En outre, ni l'une ni l'autre de ces lois ne donne les garanties nécessaires de publicité efficace. Seule l'application de la loi du pays d'immatriculation donne ces garanties pour autant que la procédure se déroule dans ce pays. Dans le cas de la loi belge, par exemple, la publicité est assurée par une inscription sur le registre et par des insertions, notamment, dans le *Journal Officiel* et dans des journaux du lieu d'immatriculation. L'on a évité à dessein de parler de « purge », car il est des législations qui rattachent l'effet de l'extinction du privilège à la vente volontaire effectuée dans certaines conditions destinées à garantir les droits des créanciers privilégiés sans connaître le terme de « purge ».

##### *Article 42.*

Corrections de rédaction.

##### *Article 47.*

Le Comité de rédaction avait été chargé de compléter l'article 47 par une disposition prévoyant un régime transitoire, en ce qui concerne la tenue des registres. Cette disposition fait l'objet de l'alinéa 1 de l'article 47 et stipule que :

« Chaque État contractant prendra les mesures nécessaires pour que, à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date à laquelle la présente Convention prendra effet en ce qui le concerne, les inscriptions portées sur ses registres et les certificats délivrés par ses bureaux, antérieurement à cette date, soient mis en concordance avec les dispositions de ladite Convention. »

<sup>1</sup> Le texte définitif est publié séparément. (Voir document Conf./U.D.F./53.)

Cette solution très souple laisse toute liberté aux États. Les alinéas 2 et 3 visent respectivement les certificats d'immatriculation et les inscriptions sur les bateaux.

*Article 48.*

Le Comité de rédaction a rédigé un article supplémentaire conçu comme suit :

« Les interprétations et réserves figurant au Protocole-Annexe ci-joint sont adoptées et auront mêmes force, valeur et durée que la présente Convention. »

M. CONTZESCO (Roumanie) souligne que les articles 34 et 42 peuvent être ajoutés à ceux qu'il a déjà cités, pour prouver que la plupart des dispositions de la Convention sont inapplicables en Roumanie, sans la réserve proposée par la délégation roumaine.

Le PRÉSIDENT constate que la Conférence adopte toutes les modifications qui lui ont été proposées par le président du Comité de rédaction.

Il constate également que sur la proposition de M. Nauta, la Conférence décide d'apporter au texte de la Convention les modifications suivantes :

*Article 15.*

Remplacer à la treizième ligne de l'alinéa 3 les mots « relative à une saisie, après que mention est faite » par les mots « relative à une exécution forcée après que mention a été faite ».

*Article 19.*

Insérer le mot « également » à la quatrième ligne (doivent également répondre).

M. NAUTA (Pays-Bas) fait observer ensuite que les mots « en aucun cas » qui figuraient dans l'article 9 du projet primitif (article correspondant à l'article 15 du texte actuel) ont été supprimés, et demande si cette suppression tend à modifier la portée de l'article. Il estime que cela n'est pas l'intention de la Conférence.

M. HOSTIE, président du Comité de rédaction, déclare que le Comité de rédaction n'a pas eu l'intention de modifier la portée de cet article.

M. CHARGUÉRAUD-HARTMANN (France) fait remarquer que la dernière phrase de l'article 11, « sous réserve de l'observation de la disposition de l'alinéa 1 de l'article 15 », couvre l'observation de M. Nauta.

Le PRÉSIDENT constate que la Conférence adopte l'interprétation indiquée par M. Nauta, qui figurera au procès-verbal, et que le texte de la Convention est définitivement arrêté.

*Titre de la Convention.*

Le PRÉSIDENT demande à la Conférence d'approuver le titre suivant pour la deuxième Convention : « Convention concernant l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, les droits réels sur ces bateaux et autres matières connexes. »

M. HOSTIE, président du Comité de rédaction, déclare ne pas opposer d'objection à l'adoption de ce titre, bien que celui-ci soit long et compliqué, étant donné que les matières traitées par la Convention sont très diverses.

Après un échange de vues entre plusieurs membres de la Conférence, le PRÉSIDENT constate que celle-ci *approuve le titre proposé.*

**XVI. Texte allemand des Conventions.**

Le PRÉSIDENT rappelle que la Conférence avait été saisie par la délégation allemande d'une contre-proposition en ce qui concerne la traduction en langue allemande des Conventions et que d'autre part, une proposition intermédiaire de conciliation de la délégation suisse recommandait la procédure adoptée pour la Convention de Berne sur le transport des marchandises par chemin de fer.

M. RICHTER (Allemagne) rappelle avoir déclaré que la délégation allemande était prête à prendre en considération toute proposition qui serait présentée.

Il soumet maintenant à la Conférence le projet de texte suivant :

« Est joint à cette Convention un texte allemand qui fera également foi dans les rapports entre celles des Hautes Parties contractantes qui, en procédant à la ratification, feront une déclaration à cet effet. »

M. Richter explique que seul le texte français portera la signature des délégués, le texte allemand y sera annexé et ne fera pas foi pour les États qui n'auront pas fait une déclaration à cet effet. Par contre, il constituera une base juridique solide pour les États qui voudront user de la faculté qui leur est donnée.

La traduction pourra être établie par un Comité de rédaction spécial.

M. ROSSETTI (Italie) déclare que conformément au point de vue qu'il avait exprimé au cours de la séance précédente, la délégation italienne peut accepter la nouvelle proposition allemande.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) demande une explication sur la portée du texte. Les mots « également foi » signifient-ils que pour les pays qui en feront la demande, les textes français et allemand feront foi tous les deux ?

M. NAUTA (Pays-Bas) répond qu'il n'en sera ainsi que dans les rapports entre ces pays.

M. RIPERT (France) déclare qu'il n'est pas dans les limites des pouvoirs qui lui ont été donnés de signer une convention en langue allemande. Il reconnaît qu'avec la nouvelle proposition allemande, cette difficulté n'intervient pas. Toutefois, il ne s'explique pas comment peut être « joint » à la Convention un texte qui n'existe pas lors de la signature de celle-ci. Les signataires de la Convention sembleraient approuver un texte dont ils n'ont aucun moyen de contrôler la conformité avec le texte français.

M. Ripert estime que la proposition allemande soulève encore deux objections importantes.

En premier lieu, il semble qu'il aurait été très simple pour la délégation allemande d'introduire dès la première séance de la Conférence sa demande visant l'établissement d'un texte en langue allemande. Comme elle ne l'a pas fait, les débats ont porté uniquement sur un texte en langue française, et celui-ci est maintenant prêt à être signé. Mais si, néanmoins, la Conférence estime que des États peuvent faire une déclaration pour l'adoption d'un texte allemand, qui ferait foi dans les rapports entre eux, une telle déclaration devrait être faite lors de la signature de la Convention et non de sa ratification.

En second lieu, si, pour certains pays, le texte français et le texte allemand doivent tous deux faire foi, alors que pour d'autres pays, seule le texte français ferait foi, on pourrait se trouver devant la situation suivante : un même différend, suivant qu'il aurait lieu entre l'Allemagne et l'Autriche, par exemple, ou bien entre l'Allemagne et la France, pourrait recevoir deux solutions différentes. M. Ripert estime qu'une rédaction en deux langues n'est possible que si l'on convient que l'un des deux textes doit prévaloir en cas de conflit.

La délégation française est toute disposée à considérer l'établissement d'un texte allemand, et irait même jusqu'à accepter que certains États puissent faire, en signant, la déclaration prévue dans la proposition allemande, mais la délégation française ne peut aller plus loin.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) estime, à première vue tout au moins, que la proposition allemande peut être acceptée par la délégation néerlandaise.

Il considère toutefois que pour garantir la parfaite conformité de la traduction allemande avec le texte français, cette traduction devrait être faite sous le contrôle d'un organisme relevant de la Société des Nations, et même, de préférence, par un comité désigné par la présente Conférence. En conséquence, il invite la Conférence à charger un ou plusieurs membres compétents de rédiger d'emblée la traduction allemande et de la soumettre à la Conférence à la séance suivante. Il fait observer que cette tâche sera facilitée par l'existence du texte allemand des Conventions de Bruxelles, dont un grand nombre de dispositions sont reproduites dans les nouvelles Conventions. Il pense que la Conférence pourrait être entièrement rassurée sur la concordance des deux textes si M. Haab, par exemple, voulait bien se charger de soumettre la traduction à une critique sévère.

Faisant allusion à la dernière intervention de M. Ripert, M. van Slooten désire faire deux remarques :

1. Il lui semble injuste de reprocher à la délégation allemande de n'avoir pas présenté dès le début des travaux de la Conférence sa proposition en ce qui concerne l'établissement d'un texte en langue allemande. En acceptant que les débats se fassent uniquement en français et sur un texte français, la délégation allemande a fait une concession en vue de faciliter les travaux de la Conférence, concession qui a eu pour résultat de désavantager certainement ses délégués. Pour sa part, M. van Slooten est bien disposé à remercier la délégation allemande et à lui donner maintenant satisfaction.

2. Il se peut que des difficultés se présentent dans l'interprétation des présentes Conventions qui ne sont pas parfaites, d'autant plus que les conceptions juridiques sont parfois diamétralement opposées dans les divers pays. Mais M. van Slooten estime que ces difficultés d'interprétation seraient plus rares si les pays de langue allemande pouvaient disposer d'un texte allemand qui serait parfaitement compris dans ces pays. Il ne faut pas rejeter une proposition par crainte de divergences d'interprétation, car il est impossible de supprimer toute possibilité de telles divergences dans le domaine du droit international, et des tribunaux existent qui pourront toujours, en fin de compte, régler les difficultés.

Pour conclure, M. van Slooten déclare que la délégation néerlandaise pourra accepter la proposition allemande, à condition qu'elle soit assurée de la parfaite concordance des textes français et allemand.

M. HAAB (Suisse) rappelle que la délégation suisse avait déposé, au cours de la séance précédente, une formule de conciliation, et déclare qu'il la retire si, comme il l'espère, la Conférence accepte la nouvelle formule allemande. Il est prêt à faire de son mieux pour qu'une traduction allemande puisse être soumise à la Conférence au cours de la séance suivante.

M. ROSSETTI (Italie) déclare que la délégation italienne peut accepter la proposition allemande, non pas pour les raisons exposées par M. van Slooten, étant donné que pour les autorités italiennes, des textes en français ou en allemand sont en langue étrangère tous les deux, mais pour permettre à la Conférence de s'entendre sur un terrain de conciliation et d'arriver à des résultats pratiques.

Il estime que M. Ripert a raison du point de vue juridique, mais, comme il est nécessaire de trouver une formule d'entente, la proposition allemande ne doit pas être repoussée. D'ailleurs, les États qui ne feraient pas la déclaration prévue dans cette proposition, ne seraient nullement affectés par l'existence du texte allemand, et ils doivent se désintéresser des difficultés que pourraient rencontrer les pays faisant cette déclaration. Pour l'État italien, par exemple, ce sera toujours le texte français qui fera foi dans ses rapports avec les autres États.

M. LAWATSCHEK (Autriche) déclare appuyer la proposition allemande.

M. MÜLLER (Tchécoslovaquie), en se ralliant aux objections formulées par M. Ripert, déclare que la délégation tchécoslovaque n'a pas non plus reçu les pouvoirs nécessaires pour signer une convention en français et en allemand. A la rigueur, elle pourrait, pour faciliter l'adhésion de certains pays à la Convention, accepter la proposition de conciliation suisse faite la veille, de joindre à la Convention une traduction officielle allemande, mais ne saurait adhérer à la proposition allemande dans sa forme actuelle.

M. DE DIETRICH DE SACHSENFELS (Hongrie) déclare que la délégation hongroise accepte la proposition allemande qu'elle trouve extrêmement pratique.

Il fait observer que la Conférence a, jusqu'à présent, discuté la question du texte allemand en n'envisageant l'application de la Convention que « vers l'extérieur », c'est-à-dire dans les rapports entre États. Mais M. de Dietrich se place du point de vue de l'interprétation exacte de la Convention, en partant du texte français, dans un pays de langue non française. Une traduction n'est jamais parfaitement conforme au texte original, mais les pays qui feront la déclaration prévue dans la proposition allemande disposeront de trois textes, un en français, un en allemand et un dans leur langue nationale, qui permettront, dans la plupart des cas, de fixer une interprétation exacte.

Quant à ses pouvoirs, la délégation hongroise a été chargée de signer une convention ayant en vue de faciliter l'entente internationale dans le domaine de la navigation intérieure, sans aucune réserve en ce qui concerne les langues.

Enfin, M. de Dietrich estime qu'une traduction « neutre » est indispensable, et que par conséquent, elle devra être faite immédiatement, sous le contrôle d'un comité désigné par la Conférence.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) déclare appuyer les objections présentées par M. Ripert. Il signale en outre les difficultés qui surgiraient en cas de différend même entre deux pays qui auraient déclaré accepter le texte allemand, s'il intervient un pays tiers qui n'aurait accepté que le texte français. Il est évident que pour ce pays, ne saurait être acceptable, dans l'hypothèse envisagée, que seule une décision se basant sur le texte français.

Pour toutes ces raisons, il insiste auprès de la délégation allemande pour qu'elle retire sa proposition. Les autres délégations ayant déjà donné maintes preuves de leur esprit de conciliation, il leur serait impossible d'aller encore plus loin.

M. RIPERT (France) espère que la Conférence lui rendra ce témoignage qu'il s'est toujours efforcé de rechercher une solution de conciliation, mais ici la question dépasse ses pouvoirs de délégué.

La Conférence est saisie d'une proposition — et c'est la première fois qu'une telle proposition est faite — suivant laquelle le texte français d'une convention ferait foi dans les rapports entre certains pays et le texte allemand dans les rapports entre d'autres pays. En disant : « Un texte allemand qui fera également foi », on substitue au texte signé par les délégués un autre texte qui vaudra pour certains États seulement. Or, ceci ne semble pas répondre aux motifs exposés par M. Richter au cours de la séance précédente, c'est-à-dire que la question ne devait pas être envisagée du point de vue international, mais qu'il s'agissait simplement, étant donné l'importance de la navigation fluviale allemande, de faciliter la tâche des tribunaux de langue allemande qui devront interpréter la Convention.

Étant donné que certains membres de la Conférence affirment qu'il sera possible de lui soumettre une traduction en langue allemande dès la séance suivante, la délégation française pourra accepter le principe de la proposition. Toutefois, il lui paraît impossible, du point de vue pratique comme du point de vue juridique, qu'il puisse y avoir deux textes faisant foi en cas de différend d'ordre international. M. Ripert reconnaît que ce cas se présentera très rarement en pratique, mais il reste théoriquement possible, et il est indispensable de préciser quel est le texte qui devra prévaloir dans un tel cas, et cela dans l'intérêt même des pays de langue allemande.

Il est donc nécessaire de considérer : 1<sup>o</sup> l'utilité d'un texte allemand pour les pays de langue allemande ; 2<sup>o</sup> la nécessité d'une réserve, précisant que le texte français de la Convention devra faire foi en cas de différend d'ordre international.

En conséquence, bien qu'il en coûte beaucoup à la délégation française, elle propose, dans un esprit de conciliation, le texte suivant :

« Il est établi, en annexe à la présente Convention, un texte en langue allemande ; les plénipotentiaires, en signant la présente Convention, peuvent réserver à leur gouvernement le droit, en la ratifiant, d'adopter également ce texte, étant entendu que dans ce cas, ce texte ne vaudra que dans les rapports entre les États qui auraient usé du même droit, et qu'au cas de différend entre les États sur l'interprétation du texte, le texte de la Convention prévaudra. »

*(La séance est suspendue pendant une demi-heure.)*

Le PRÉSIDENT donne lecture de la proposition de M. Ripert, dont le texte a été distribué.

M. RICHTER (Allemagne) croit nécessaire d'écarter un malentendu et précise que d'après la proposition allemande, le texte allemand ne sera jamais seul à faire foi, même entre les États qui feraient la déclaration indiquée dans cette proposition.

Quant au texte proposé par M. Ripert, il modifie sur deux points la proposition allemande :

1<sup>o</sup> La réserve ne serait pas faite au moment de la ratification, mais lors de la signature de la Convention.

La délégation allemande déclare accepter cette modification.

Toutefois, il faudra prévoir, en ce cas, une disposition permettant aux États qui adhéreront par la suite à la Convention de faire une déclaration semblable.

2<sup>o</sup> La proposition française prévoit « qu'au cas de différend entre les États sur l'interprétation du texte, le texte de la Convention prévaudra ».

La délégation allemande ne peut accepter ce dernier point que si la mention suivante est ajoutée, en ce qui concerne le différend : « Et auquel un État qui n'a pas fait usage de ce droit participe. » Le cas théorique prévu par certains orateurs reste ainsi couvert, mais cette addition a pour résultat d'empêcher que dans les pays ayant fait la déclaration, ce soit le texte français qui fasse foi en dernier ressort.

M. RIPERT (France) fait observer que les mots « entre les États » excluaient le cas d'un différend n'intéressant qu'un seul pays. C'est seulement en envisageant un débat devant une Cour de justice internationale qu'il semble difficilement admissible que cette Cour soit obligée de trancher deux cas identiques de deux façons différentes, suivant que les États intéressés auront ou n'auront pas fait la déclaration visée dans la proposition allemande.

M. Ripert attire l'attention de son collègue allemand sur le caractère bizarre de cette possibilité que la proposition allemande laisserait subsister.

*(La séance est suspendue pendant dix minutes.)*

Le PRÉSIDENT informe la Conférence qu'il a appris que l'accord est sur le point de se réaliser entre les délégations.

M. RICHTER (Allemagne) déclare que M. Ripert a écarté les appréhensions de la délégation allemande en proposant d'ajouter à la fin de la formule française les mots : « Si un des États en cause le réclame. »

M. Richter rappelle qu'il est nécessaire de prévoir une disposition permettant aux États qui adhéreront plus tard à la Convention, de faire une déclaration pour l'adoption du texte allemand.

M. MÜLLER (Tchécoslovaquie) déclare que la délégation tchécoslovaque accepte en principe la formule proposée, mais désirerait voir maintenir au début le libellé primitif, à savoir : « Il est joint à la présente Convention un texte en langue allemande », qui, à son avis, répond mieux à la situation. Il demande si cette disposition figurera dans le corps de la Convention ou dans l'Acte final.

M. RIPERT (France) suggère que cette formule, à laquelle serait ajoutée la phrase : « Le même droit est reconnu aux États qui adhéreront à la Convention », soit insérée dans le Protocole-Annexe.

Après un échange de vues, le PRÉSIDENT constate que la Conférence décide de faire figurer dans le Protocole-Annexe la formule proposée par M. Ripert, sous la forme suivante :

« Il est joint à la présente Convention un texte en langue allemande ; les plénipotentiaires, en signant ladite Convention, peuvent réserver à leur gouvernement le droit, en la ratifiant, d'adopter ce texte, étant entendu que dans ce cas, ledit texte vaudra également dans les rapports entre les États qui auraient usé du même droit et qu'au cas de différend entre ces États sur l'interprétation des textes, le texte de la Convention prévaudra si un des États parties ou intervenant au différend le réclame. »

« Le même droit est reconnu aux États qui adhéreront à la Convention. »

M. ROSSETTI (Italie) demande s'il est bien entendu qu'une traduction allemande ne sera établie que pour la Convention concernant l'immatriculation et la Convention concernant l'abordage, et qu'il n'en sera pas établi pour la Convention concernant le droit au pavillon.

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE fait observer qu'étant donné que le droit d'adopter la traduction allemande est réservé aux États qui adhéreront ultérieurement aux Conventions, il serait préférable d'établir une traduction également pour la Convention concernant le droit au pavillon.

M. ROSSETTI (Italie) et M. RIPERT (France) font observer que toutes les délégations sont représentées et qu'aucune ne demande cette traduction.

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE constate qu'en effet, aucune délégation ne demande cette traduction et qu'en conséquence, il n'y a pas lieu de l'établir.

Il signale que la traduction allemande des deux autres Conventions ne pourra pas être imprimée au moment de leur signature, et demande que les délégations intéressées veuillent bien ne pas se montrer trop protocolaires sur ce point.

M. CONTZESCO (Roumanie) demande que la formule adoptée par la Conférence, au lieu de débiter par les mots « il est joint », débute par les mots « il sera joint ». Il explique que sans cette formule, le Parlement roumain exigera la production de la traduction en allemand de la Convention avant de se prononcer sur la ratification.

M. RIPERT (France) suggère qu'il soit spécifié que le texte allemand n'est établi que pour l'usage des États faisant la déclaration visée dans la formule.

M. ROSSETTI (Italie) et M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) estiment qu'il ne peut y avoir aucun doute, et que les délibérations ont fait ressortir que le texte allemand n'aura pas à être soumis au parlement des États qui n'auront pas fait cette déclaration.

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE fait observer que le procès-verbal de la séance fera ressortir que la proposition primitive de M. Ripert débutait par les mots « il est établi en annexe », et que par conséquent, ce texte allemand ne constitue pas pour les États qui ne feront pas de déclaration, un lien juridique réel.

Le PRÉSIDENT constate que la Conférence est entièrement d'accord pour insérer dans le *Protocole-Annexe* la formule dont il a donné lecture.

Il demande à M. HAAB de bien vouloir présider le Comité chargé de la traduction, qui comprendrait en outre : MM. CHARGUÉRAUD-HARTMANN, FICKER, HOSTIE, KETTLITZ, LISSBAUER et RICHTER.

M. HAAB (Suisse) déclare que ce Comité acceptera certainement de se mettre au travail sans retard, et il croit possible de préparer la traduction pour la séance suivante, au cours de laquelle les Conventions seront signées.

#### XVII. Acte final.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) demande si le texte de l'Acte final sera prêt pour la séance de signature.

Le PRÉSIDENT répond que cet Acte sera très simple et bref. Il mentionnera simplement les circonstances dans lesquelles la Conférence a été convoquée, les pays invités, ceux qui se sont fait représenter, la date de l'ouverture et de la conclusion des travaux, ainsi que l'énumération des conventions et le texte des vœux.

### HUITIÈME SÉANCE PLÉNIÈRE

Tenue le mardi 9 décembre 1930, à 16 h. 15.

Président : M. DE RUELLE (Belgique).

#### XVIII. Pleins pouvoirs de la délégation suisse.

Le PRÉSIDENT expose que le Secrétariat de la Conférence vient de recevoir, de la part de la délégation suisse, des pleins pouvoirs en bonne et due forme autorisant celle-ci à signer la Convention sur certaines matières de droit fluvial ainsi que la Convention relative à l'abordage.

*La Conférence prend acte de cette déclaration.*

#### XIX. Texte allemand des Conventions (suite).

M. DE DIETRICH DE SACHSENFELS (Hongrie) propose que la Conférence décide d'annexer également à la Convention relative à l'abordage un texte allemand afin de faciliter la signature de cette Convention par les États qui, autrement, ne seraient pas à même de la signer.

*Il en est ainsi décidé.*

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE précise que le texte allemand en question sera distribué à la Conférence, laquelle a déjà, d'ailleurs, reçu communication du texte allemand de la Convention sur l'immatriculation. Il ajoute que pour la bonne règle, la Conférence pourrait exprimer sa pleine approbation au Comité spécial qui a été chargé de rédiger ces textes, étant entendu que les erreurs matérielles de pure rédaction pourraient être rectifiées, le cas échéant, sous la surveillance du président de la Conférence.

*Cette proposition est adoptée.*

Le PRÉSIDENT voit que la Conférence sera unanime à remercier le Comité spécial d'avoir rédigé le texte allemand de la Convention sur l'immatriculation en un très court laps de

temps, au prix d'une séance de nuit. Il invite, d'autre part, la Conférence à approuver, au cours de la présente séance, quelques légères retouches apportées par le Comité de rédaction au texte des Conventions à signer.

## XX. Déclaration de la délégation française.

M. RIPERT (France) déclare qu'en signant, en sa qualité de délégué du Gouvernement français, la Convention internationale sur le droit au pavillon, la signature de cette Convention adoptée par la Conférence parce qu'elle était susceptible de recueillir un plus grand nombre d'adhésions, ne saurait être considérée comme l'abandon par la France de la conception de la nationalité des bateaux qui était à la base du projet soumis à la Conférence.

M. MÜLLER (Tchécoslovaquie) déclare que la délégation tchécoslovaque se rallie à la déclaration française.

M. ROSSETTI (Italie) formule la même déclaration au nom de la délégation italienne.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) exprime la même idée au nom de la délégation polonaise.

## XXI. Déclaration de la délégation roumaine.

M. CONTZESCO (Roumanie) déclare qu'au moment où la Conférence pour l'unification du droit fluvial achève ses travaux et soumet à la signature des plénipotentiaires des États participants les trois conventions qu'elle a élaborées, la délégation roumaine, consciente d'avoir apporté à ces travaux une collaboration loyale et d'avoir contribué par son esprit de conciliation aux beaux résultats obtenus, se voit inopinément et à son vif regret empêchée d'en bénéficier intégralement.

En effet, si les modifications de rédaction, introduites au dernier moment dans la Convention sur l'immatriculation, apportent peut-être à son texte l'uniformité d'expression qui lui manquait, elles ouvrent en même temps, pour la Roumanie, seul de tous les États européens qui admette l'immatriculation des bateaux appartenant aux ressortissants étrangers sur les registres consulaires respectifs, une question purement régionale que la délégation de Roumanie n'avait nullement l'intention de porter devant la Conférence.

Ces modifications de rédaction coïncident, par un malencontreux hasard, avec les vues exposées par la délégation hellénique, tant dans la déclaration verbale du 19 décembre dernier (voir P.V./2 de la deuxième Commission, page 100), que dans sa demande écrite du 22 novembre (voir annexe 4, page 200), toutes deux tendant à la consécration par la Conférence de la pratique de l'immatriculation consulaire en Roumanie, pratique surannée et susceptible d'être atteinte par les clauses de la nouvelle Convention.

Or, la délégation roumaine, ne pouvant à aucun prix admettre pareille tendance, a demandé à son tour l'adoption par la Conférence d'une formule de protection des droits que le Gouvernement royal entend conserver intacts. La Conférence n'a pas cru devoir prendre parti entre deux thèses qui, à ses yeux, échappaient entièrement à sa compétence ; aussi a-t-elle déclaré que ni la délégation roumaine n'avait besoin de solliciter d'elle la confirmation des droits territoriaux de son Gouvernement ni la délégation hellénique ne pouvait obtenir, de la part de la Conférence, l'infirmité de ces mêmes droits.

Cette résolution a semblé à la Conférence d'autant plus appropriée que le texte de la Convention ne mentionne aucunement l'existence de la pratique concernant l'immatriculation consulaire en Roumanie et qu'au surplus, la demande y afférente avait, dans l'intervalle, été retirée par la délégation hellénique.

La délégation roumaine, tout en trouvant dans les déclarations inscrites aux procès-verbaux des séances de la deuxième Commission du 5 décembre et de la Conférence du 6 décembre un complet apaisement moral de ses appréhensions, estime qu'elle dépasserait certainement les limites de son mandat si elle se considérait comme autorisée à apposer sa signature au bas de textes qui, par suite des dernières modifications de rédaction, lui ont semblé, par rapport à la pratique consulaire actuelle, indiscutablement inapplicables en Roumanie.

Dans ces conditions, la délégation roumaine tient à déclarer, tout en réitérant ses vifs regrets, qu'elle ne pourra signer que la Convention sur l'abordage, en s'abstenant de signer les deux autres, intimement liées entre elles. Elle espère que le Gouvernement royal ne manquera pas de procéder à ces dernières signatures dès qu'il aura examiné la nouvelle situation et choisi quelle est la méthode la plus appropriée pour concilier tous les intérêts en cause.

## XXII. Déclaration de la délégation allemande.

M. RICHTER (Allemagne) expose que la déclaration du premier délégué de la France lui donne l'occasion de faire à son tour la déclaration suivante :

La signature, par les plénipotentiaires allemands, de la Convention sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, ne comporte nullement l'abandon par l'Allemagne de sa manière de voir en ce qui concerne la conception de la nationalité des bateaux.

### XXIII. Dernière lecture des Conventions.

Le PRÉSIDENT invite ensuite la Conférence à procéder à l'examen et à l'approbation de certaines rectifications au texte des Conventions à signer. En conséquence, il donne lecture des modifications suivantes proposées par le Comité de rédaction.

#### 1. Convention sur les mesures administratives propres à attester le droit au pavillon des bateaux de navigation intérieure.

##### Article 4.

La modification suivante est adoptée :

*Premier alinéa.* — Au lieu de « Il conserve ce choix lorsque les conditions fixées pour l'octroi du droit au pavillon par la législation », lire : « Il conserve ce choix tant que le bateau déjà inscrit continue à remplir les conditions fixées pour l'octroi du droit au pavillon par la législation de deux ou plusieurs États contractants, et l'acquiert si le bateau vient par la suite à les remplir. »

*Deuxième alinéa.* — Au lieu de « d'un ou plusieurs autres États contractants, s'ils ont sur son territoire », lire : « d'un ou plusieurs autres États contractants, si ces ressortissants ont sur son territoire... »

#### 2. Convention concernant l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, les droits réels sur ces bateaux et autres matières connexes.

##### Article 4.

*Alinéa 3.* — Les modifications suivantes sont adoptées : au lieu de « Ils conservent ce choix lorsque le bateau déjà immatriculé continue ou vient à remplir les conditions d'immatriculation fixées par la législation de deux ou plusieurs États contractants », lire : « ... il conserve ce choix tant que le bateau déjà immatriculé continue à remplir les conditions d'immatriculation fixées par la législation de deux ou plusieurs États contractants et l'acquiert si le bateau vient, par la suite, à les remplir. »

*Alinéa 4.* — Au lieu de « ... d'un ou plusieurs autres États contractants s'ils ont sur son territoire... », lire : « ... d'un ou plusieurs autres États contractants, si ces ressortissants ont sur son territoire... »

##### Article 28.

La modification suivante est adoptée : Au lieu de « ... l'armateur... », lire : « ... le propriétaire... »

##### Article 38.

La modification suivante est adoptée : Au lieu de : « 1. Lorsque le bateau est saisi pour être vendu, ou si la procédure d'exécution forcée... », lire : « 1. Lorsque le bateau est saisi pour être vendu, ou lorsqu'une procédure d'exécution forcée... »

##### Article 48 nouveau.

Lire : « La présente Convention ne s'applique pas aux colonies, protectorats ou territoires placés sous suzeraineté ou mandat. »

(L'article 48 devient 49.)

##### Protocole-Annexe.

IX. Ad *article 50.* — Au lieu de « ... qu'au cas de différend entre ces États sur l'interprétation du texte, le texte de la Convention... », lire : « ... qu'au cas de différend entre ces États sur l'interprétation des textes, le texte de la Convention... »

#### 3. Convention sur l'unification de certaines règles en matière d'abordage.

##### Protocole-Annexe.

I. Ad *article premier.* — A (nouveau) : Les Hautes Parties contractantes déclarent que l'expression « eaux d'un des États contractants » ne vise pas les eaux des colonies, protectorats ou territoires placés sous suzeraineté ou mandat.

Le PRÉSIDENT constate que la Conférence a adopté définitivement les textes des trois conventions qui lui avaient été soumis (voir documents Conf./U.D.F./59; Conf./U.D.F./58; Conf./U.D.F./57).

#### 4. Acte final.

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE donne lecture de l'Acte final.

L'Acte final est adopté (voir document Conf./U.D.F./60).

#### XXIV. Signature des Conventions.

Le PRÉSIDENT invite ensuite les délégués à signer les instruments des Conventions. Il suspend la séance en vue de cette formalité, à laquelle il est procédé par ordre alphabétique.

M. ROMEIN, membre de la Section des communications et du transit, donne, à la reprise de la séance, lecture de la liste des États qui ont apposé leur signature sur les instruments des Conventions. Cette liste est la suivante :

1. *Convention sur l'unification de certaines règles en matière d'abordage dans la navigation intérieure* (document Conf./U.D.F./57).

*Allernagne* : Avec la réserve prévue au Protocole-Annexe, au III, *ad* article 14.

*Belgique*.

*Ville libre de Dantzig* : Avec la réserve prévue au Protocole-Annexe, au III, *ad* article 14.

*France*.

*Hongrie* : Avec la réserve prévue au Protocole-Annexe, au III, *ad* article 14.

*Italie*.

*Pays-Bas* : Avec la réserve prévue au Protocole-Annexe, au III, *ad* article 14.

*Pologne*.

*Roumanie*.

*Suisse* : Avec la réserve prévue au Protocole-Annexe, au III, *ad* article 14.

*Tchécoslovaquie*.

*Yougoslavie*.

2. *Convention concernant l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, les droits réels sur ces bateaux et autres matières connexes* (document Conf./U.D.F./58).

*Allemagne* : Avec la réserve prévue au Protocole-Annexe, au IX, *ad* article 50.

*Belgique*.

*Ville libre de Dantzig* : *Ad referendum* et avec la réserve prévue au Protocole-Annexe, au IX, *ad* article 50.

*France*.

*Hongrie* : Avec la réserve prévue au Protocole-Annexe, au IX, *ad* article 50.

*Italie*.

*Pays-Bas* : Avec la réserve prévue au Protocole-Annexe, au IX, *ad* article 50.

*Pologne* : *ad referendum*.

*Suisse* : Avec la réserve prévue au Protocole-Annexe, au IX, *ad* article 50.

*Tchécoslovaquie*.

*Yougoslavie*.

3. *Convention sur les mesures administratives propres à attester le droit au pavillon des bateaux de navigation intérieure* (document Conf./U.D.F./59).

*Belgique* : Avec la réserve que cette Convention s'applique à l'exclusion des colonies et des territoires sous mandat.

*France*.

*Hongrie* : Avec la réserve prévue au Protocole-Annexe, au IV, *ad* article 8.

*Italie*.

*Pologne*.

*Tchécoslovaquie*.

*Yougoslavie*.

#### XXV. Déclaration de la délégation portugaise.

M. FERRAZ DE ANDRADE (Portugal) déclare que la délégation portugaise, tout en appréciant hautement les brillants résultats des travaux de la Conférence, et tout en rendant entière justice aux grands efforts de conciliation réalisés, n'est pas à même de signer dès à présent les Conventions, étant donné que son Gouvernement doit encore examiner celles-ci avec la plus grande attention.

Il tient également à signaler que, puisque l'Espagne n'a pas été représentée à la Conférence, et que le Portugal a, avec ce pays, des intérêts riverains, un échange de vues préalables entre les deux gouvernements semble s'imposer.

La délégation portugaise espère cependant que le Portugal pourra encore signer les Conventions dans les délais stipulés.

#### XXVI. Champ d'application de la Convention sur les mesures administratives propres à attester le droit au pavillon.

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE croit devoir attirer l'attention de la Conférence sur le fait qu'une délégation ayant signé la Convention relative au droit au pavillon sous la réserve que cette convention s'applique à l'exclusion des colonies, l'impression peut être produite que dans la pensée des autres délégations signataires, la Convention s'applique aux colonies.

M. RIPERT (France) déclare que telle n'a certainement pas été la pensée des délégations qui ont signé sans réserve, et, étant donné les termes de la résolution du Conseil convoquant la Conférence, résolution selon laquelle la Conférence était appelée à traiter seulement les problèmes intéressant les réseaux fluviaux de l'Europe continentale, les signatures de ces délégations ne peuvent être considérées que comme comportant participation à la Convention dans les limites et les conditions où la Conférence avait compétence pour statuer. Si la Convention relative au droit au pavillon ne contient pas, comme les autres conventions, une clause excluant explicitement son application aux colonies, c'est parce que cette convention contient surtout des déclarations de principe et non, comme les autres conventions, un règlement détaillé d'application territoriale.

MM. YOVANOVITCH (Yougoslavie), MÜLLER (Tchécoslovaquie) et SUŁKOWSKI (Pologne) s'associent à la déclaration de M. Ripert.

Le PRÉSIDENT déclare que, comme délégué de la Belgique, il croit pouvoir, étant donné l'interprétation des signatures donnée par M. Ripert et à laquelle la Conférence s'est associée, retirer la réserve que la délégation belge avait formulée à cet égard.

*Il est pris acte de cette déclaration.*

## XXVII. Discours de clôture.

M. RICHTER (Allemagne) déclare qu'il est certain de se faire l'interprète de toutes les délégations en exprimant ses remerciements les plus chaleureux au Président, qui a dirigé si brillamment les travaux de la Conférence.

M. RIPERT (France) s'associe à cette déclaration. Il remercie également les présidents des trois Commissions.

Le PRÉSIDENT déclare qu'il a un lourd tribut de reconnaissance à acquitter envers tous ceux qui ont apporté leur concours à la Conférence. A cet égard, il pense d'abord au Comité du droit privé institué par la Commission centrale du Rhin et présidé avec tant d'autorité par M. Rossetti, dont tous les délégués connaissent la belle ardeur juvénile. Il songe ensuite au Comité préparatoire du droit fluvial, qui, à Genève, a repris les travaux de la Commission du Rhin et en a élargi le cadre, en vue de trouver des solutions susceptibles d'être appliquées à l'ensemble du réseau fluvial européen.

La Conférence disposait donc, pour ses travaux, d'une base très précieuse. Il n'empêche que, quand cette Conférence s'est réunie, il y a trois semaines, elle a dû revoir de très près les textes qui lui étaient soumis. Elle a notamment dû tenir compte de points de vue nouveaux, car certains États n'avaient pas participé aux travaux préparatoires. C'était là une tâche considérable, qui a été menée à bien en peu de temps.

Le Président remercie tout particulièrement M. Richter des aimables paroles qu'il a prononcées. Il tient à ajouter que le mérite des résultats acquis par la Conférence revient, non pas au Président de celle-ci, mais aux Présidents des Commissions, qui se sont acquittés si brillamment de leur tâche. En ce qui concerne la Commission de l'abordage, la première entrée en activité, M. Contzesco, qui a bien voulu présider à ses travaux, fut pour les délégués un guide sûr, laissant à chacun la faculté de développer ses opinions, prêtant à tous les arguments une égale attention, mais ayant toujours présent à l'esprit le but à atteindre. Sa mission fut couronnée de succès.

En ce qui concerne la deuxième Commission, qui s'occupa de l'immatriculation et des droits réels, on sait combien lourde était sa tâche ; les débats ont été lents et difficiles. Aussi a-t-il fallu à M. Haab, président de la Commission, toute la maîtrise qui le caractérise, son sens juridique profond et la netteté de sa vision, pour triompher de ces difficultés.

Quant à la Commission de la nationalité, elle a été présidée par M. Rossetti, qui, en l'occurrence, a témoigné d'un esprit souple et conciliant, auquel la Conférence sera certainement unanime à rendre hommage. Il a été nécessaire de ramener l'objet primitif de la Convention à des proportions plus modestes, mais le texte original a pu être conservé en ses éléments les plus intéressants sous forme d'une proposition que M. Rossetti a spécialement étudiée et dont il peut être considéré comme le père.

Le Président tient à proposer également à la Conférence d'adresser des remerciements tout particulièrement chaleureux à la Section des communications et du transit, notamment à M. Haas, son Directeur, qui a bien voulu se tenir constamment à la disposition des délégations chaque fois que celles-ci devaient avoir recours à ses lumières. Le Président associe à ces remerciements MM. Romein, Metternich, Lukàc et M<sup>lle</sup> Rasmussen, de la Section des communications et du transit, ainsi que M. Giraud, de la Section juridique, qui, dès le premier jour des travaux de la session, se sont tenus à la disposition de la Conférence avec une amabilité et un dévouement inépuisables.

Il tient enfin à payer un tribut de profonde reconnaissance au Comité de rédaction (the last, but not the least), qui s'est tout particulièrement dévoué et qui a été présidé si brillamment par M. Hostie. Ce Comité a souvent consacré des nuits à préparer les travaux des séances. Le Président remercie enfin d'une manière générale tous ceux qui ont apporté à la Conférence leur précieux concours.

La Conférence a donc accompli des travaux dont elle a le droit d'être fière. L'œuvre qu'elle a réalisée n'est nullement théorique ; c'est une œuvre substantielle, objective et conçue à des fins nettement pratiques.

Lorsque les diverses délégations soumettront les conventions à leurs gouvernements, en vue de la ratification par les Parlements respectifs, elles auront conscience d'avoir défendu autant qu'il était possible le point de vue des États qu'elles ont représentés ; elles l'ont fait jusqu'à l'extrême

limite. La Conférence se termine sans vainqueurs ni vaincus. Les sacrifices consentis ne l'ont été que dans la mesure nécessaire à l'élaboration d'un système international acceptable pour tous. Les modifications que certains pays seront amenés à apporter à leurs législations nationales seront, on peut en être convaincu, justifiées par les résultats à obtenir. Il eût d'ailleurs été inutile de réunir une conférence pour l'unification du droit fluvial si les diverses délégations n'avaient de prime abord admis le principe de la nécessité d'adapter leurs législations nationales à la structure d'une œuvre réellement internationale.

Il convient donc d'envisager l'avenir avec confiance et d'espérer que la tâche réalisée ne sera pas sans lendemain.

La Conférence est la première qui ait été réunie pour unifier le droit fluvial ; elle a arrêté certains chapitres importants appelés à figurer dans un code fluvial européen. Mais un grand nombre d'autres questions restent non résolues et pourront être envisagées au cours de réunions ultérieures. On peut citer notamment la limitation de la responsabilité du propriétaire du bateau, les assurances, les connaissements et bien d'autres sujets encore. D'ailleurs, même en ce qui concerne les matières traitées au cours de sa session, la Conférence a admis la nécessité de conclure des accords ultérieurs en vue de régler certains points de détail, tels que la saisie conservatoire, par exemple.

Le Président, se tournant ensuite vers les délégations roumaine et hellénique, croit devoir répéter combien la Conférence aurait voulu pouvoir s'occuper de la situation spéciale au Bas-Danube. Elle n'a pu le faire, car sa tâche était de formuler des règles générales applicables à l'ensemble des États représentés. Si d'ailleurs la Conférence avait abordé l'examen de cette question spéciale, elle aurait pu desservir, au lieu de servir, les intérêts des parties en cause, dans l'ignorance où elle était de certains éléments de fait de nature à modifier profondément peut-être des situations de droit. Aussi, en s'abstenant de traiter cette question délicate, la Conférence n'a-t-elle voulu ni confirmer ni infirmer l'état de choses existant. Sans aucun doute, les délégations roumaine et hellénique reconnaîtront volontiers que la Conférence n'a pris cette attitude que mue par un sentiment de haute impartialité, et se rendant compte, d'ailleurs, d'après les exposés respectifs des parties, que l'application des conventions pourrait se heurter, dans le cas spécial, à certaines difficultés. Toutefois, la Conférence a pris acte avec satisfaction du fait que les délégations roumaine et hellénique sont animées des meilleures intentions en ce qui concerne la possibilité de rechercher une solution de nature à régler ces difficultés d'une manière satisfaisante. Aussi, le Président émet-il le vœu que la situation particulière à laquelle il vient de faire allusion puisse être réglée promptement, au mieux des intérêts en cause.

M. ROSSETTI (Italie) déclare qu'il est certain de se faire l'interprète de tous ses collègues en remerciant particulièrement M. Ripert, délégué de la France, qui a su proposer un grand nombre de solutions conciliantes et a apporté à la Conférence une collaboration si compétente et si précise.

M. YOVANOVITCH (Yougoslavie) déclare qu'au moment où la Conférence termine ses travaux, il tient à exprimer, au nom de la délégation yougoslave et en son nom, le grand plaisir de voir cette Conférence parvenue à un résultat. Grâce à un esprit de conciliation qui n'a cessé d'animer les différentes délégations, grâce à un travail continu dont ont fait preuve les membres et le Secrétariat de la Conférence, celle-ci a réussi à rédiger les trois textes de trois importantes conventions.

La délégation yougoslave estime qu'il est de son devoir de remercier en son nom les membres des autres délégations du concours qu'ils lui ont apporté.

La délégation yougoslave tient également à associer ses hommages à ceux qui ont été adressés au Président de la Conférence, à M. Haas et à ses collaborateurs, à MM. Ripert, Rossetti, Contzesco et Haab.

Elle est particulièrement reconnaissante à MM. Ripert et Rossetti d'avoir aidé la Conférence à surmonter de nombreuses difficultés. La délégation yougoslave adresse également, en son nom propre et au nom des autres délégations présentes, ses plus vifs remerciements au président du Comité de rédaction, M. Hostie, qui a bien voulu mettre sans réserve au service de la Conférence sa haute compétence, sa grande capacité de travail et son dévouement à la cause commune.

La délégation yougoslave aime à croire que cette Conférence ne marque que la première étape dans la voie de la codification du droit international fluvial, et que le chemin dans lequel elle vient de s'engager conduira la navigation fluviale à un meilleur avenir.

M. NAUTA (Pays-Bas) se rallie aux hommages adressés à tous ceux qui, au cours de ces trois semaines de travaux, ont apporté à la Conférence leur collaboration bienveillante et conciliante.

M. CONTZESCO (Roumanie) remercie chaleureusement le Président de la Conférence, qui a témoigné d'une compétence juridique si éminente. Il remercie également MM. Rossetti et Haab en leur qualité de Présidents des première et deuxième Commissions.

Le PRÉSIDENT déclare clos les travaux de la Conférence.

LISTE DES ANNEXES

	Pages
1. Projet de Convention sur l'unification de certaines règles en matière d'abordage dans la navigation intérieure : Texte élaboré par le Comité de rédaction. . . . .	70
2. Projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial : Texte proposé par la délégation française. . . . .	71
3. Texte rédigé par M. Ripert et destiné à remplacer la formule proposée par la délégation de Roumanie, pour être inséré dans le Protocole de clôture . . . . .	72
4. Projet de Convention sur l'unification de certaines règles en matière d'abordage dans la navigation intérieure : Articles protocolaires . . . . .	72

ANNEXE 1.

[Conf./U.D.F./37.]

PROJET DE CONVENTION  
SUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES EN MATIÈRE  
D'ABORDAGE DANS LA NAVIGATION INTÉRIEURE

TEXTE ÉLABORÉ PAR LE COMITÉ DE RÉDACTION

*Article premier.*

En cas d'abordage survenu entre bateaux de navigation intérieure dans les eaux d'un des États contractants, les indemnités dues à raison des dommages causés aux bateaux, aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions suivantes.

*Article 2.*

1. Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.
2. Il n'est pas dérogé à cette règle dans le cas où, soit les bateaux, soit l'un d'eux, sont au mouillage au moment de l'accident.

*Article 3.*

1. Si l'abordage est causé par la faute de l'un des bateaux, la réparation des dommages incombe à celui qui a commis la faute.
2. En cas de remorquage, chaque bateau formant partie du convoi n'est responsable que s'il y a faute de sa part.

*Article 4.*

1. Si l'abordage est causé par les fautes de deux ou plusieurs bateaux, ces bateaux sont tenus solidairement à la réparation des dommages causés au bateau innocent ainsi qu'aux personnes et aux choses se trouvant à bord de ce bateau.
2. Le bateau qui a payé une part supérieure à celle qui est proportionnelle à la gravité de sa faute a, contre les autres bateaux en faute, un droit de recours proportionné à la gravité des fautes desdits bateaux.
3. La gravité des fautes est considérée comme équivalente si, d'après les circonstances, une autre proportion ne peut être établie.

*Article 5.*

1. Si le bateau endommagé ou transporteur des personnes ou choses endommagées a, par sa faute, contribué à l'abordage, la responsabilité de chacun des bateaux est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises ; toutefois, si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.
2. Les dommages causés, soit aux bateaux, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les bateaux en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers.
3. Les bateaux en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessure, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa premier du présent article, il doit définitivement supporter.
4. Il appartient aux législations nationales de déterminer, en ce qui concerne ce recours, la portée et les effets des dispositions contractuelles ou légales qui limitent la responsabilité des propriétaires de bateaux à l'égard des personnes se trouvant à bord.

*Article 6.*

La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

*Article 7.*

1. L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt ni à aucune autre formalité spéciale.

2. Il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage.

*Article 8.*

1. Les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'événement.

2. Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa 2 de l'article 4 et par l'alinéa 3 de l'article 5 est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement.

3. Les causes de suspension et d'interruption de ces prescriptions sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action.

4. Les Hautes Parties contractantes se réservent le droit d'admettre, dans leurs législations, comme prorogeant les délais ci-dessus fixés, le fait que le bateau défendeur n'a pu être saisi dans les eaux de l'État dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

*Article 9.*

Sous réserve de conventions ultérieures, les présentes dispositions ne portent point atteinte aux règles sur la limitation de responsabilité des propriétaires de bateaux, telles qu'elles sont établies dans chaque pays, non plus qu'aux obligations résultant du contrat de transport ou de tous autres contrats.

*Article 10.*

La présente Convention s'étend à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manœuvre, soit par inobservation des règlements, un bateau a causés, soit à un autre bateau, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

*Article 11.*

Sont compris, au sens de la présente Convention, sous la dénomination de bateaux : les hydroglisseurs, les radeaux, les bacs, les dragues, grues et élévateurs flottants, les sections mobiles de ponts de bateaux et tous engins et outillage flottants de nature analogue.

*Article 12.*

Les dispositions de la présente Convention ne préjugent pas des immunités dont jouiraient, dans un des États contractants, les bateaux affectés exclusivement à l'exercice, à un titre quelconque, de la puissance publique.

---

**ANNEXE 2.**

[Conf./U.D.F./48.]

**PROJET DE CONVENTION SUR CERTAINES MATIÈRES  
DE DROIT FLUVIAL**

---

**TEXTE PROPOSÉ PAR LA DÉLÉGATION FRANÇAISE**

*Article 18.*

1. Les dispositions du présent titre sont applicables à tout bateau immatriculé sur le registre d'un État contractant.

2. Toutefois, chaque État contractant peut se réserver le droit, en ratifiant la présente Convention, de ne pas appliquer les dispositions du présent titre au bateau immatriculé sur ses registres qui se trouve sur son propre territoire, à moins qu'il n'existe sur ce bateau une hypothèque garantissant une obligation contractée dans un autre État contractant et stipulée payable dans un autre État contractant et à la condition que ces faits soient mentionnés au registre pour la publicité des droits visés à l'article suivant.

---

ANNEXE 3.

TEXTE RÉDIGÉ PAR M. RIPERT ET DESTINÉ A REMPLACER  
LA FORMULE PROPOSÉE PAR LA DÉLÉGATION DE ROUMANIE,  
POUR ÊTRE INSÉRÉ DANS LE PROTOCOLE DE CLÔTURE <sup>1</sup>

Il est entendu qu'aucune disposition de la présente Convention ne peut être considérée comme une confirmation ou une modification de la pratique actuelle de l'immatriculation des bateaux dans les consulats du Bas-Danube comme valant immatriculation dans le pays de ces consulats, mais sans que cette immatriculation porte atteinte aux droits de la Roumanie comme État territorial tels qu'ils sont reconnus par ladite Convention à tous les États contractants.

ANNEXE 4.

[Conf./U.D.F./37 a.)]

PROJET DE CONVENTION  
SUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES EN MATIÈRE  
D'ABORDAGE DANS LA NAVIGATION INTÉRIEURE

ARTICLES PROTOCOLAIRES

Article 13.

La présente Convention, rédigée en français, portera la date de ce jour et sera, jusqu'au 31 mai 1931, ouverte à la signature de tous les États ayant été représentés à la Conférence ou ayant été invités à s'y faire représenter.

Article 14.

La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront transmis au Secrétaire général de la Société des Nations, qui en notifiera le dépôt à tous les États signataires ou adhérents.

Article 15.

A partir du 1<sup>er</sup> juin 1931, tout État visé à l'article 13 pourra adhérer à la présente Convention. Cette adhésion s'effectuera au moyen d'un instrument communiqué au Secrétaire général de la Société des Nations aux fins de dépôt dans les archives du Secrétariat. Le Secrétaire général notifiera ce dépôt à tous les États signataires ou adhérents.

Article 16.

La présente Convention n'entrera en vigueur qu'après réception des instruments de ratification ou d'adhésion de cinq États. La date de son entrée en vigueur sera le quatre-vingt-dixième jour après la réception, par le Secrétaire général de la Société des Nations, de la cinquième ratification ou adhésion. Ultérieurement, la présente Convention prendra effet, en ce qui concerne chacun des États contractants, quatre-vingt-dix jours après le dépôt des instruments de ratification ou d'adhésion. Elle sera enregistrée par le Secrétaire général de la Société des Nations le jour de son entrée en vigueur.

Article 17.

La présente Convention pourra être dénoncée par l'un quelconque des États contractants après l'expiration d'un délai de cinq ans à partir de la date de son entrée en vigueur pour ledit État.

<sup>1</sup> Voir annexe 20 aux procès-verbaux de la deuxième Commission, page 218.

La dénonciation sera faite sous forme de notification écrite adressée au Secrétaire général de la Société des Nations. Copie de cette notification informant tous les autres États contractants de la date à laquelle elle a été reçue leur sera transmise par le Secrétaire général.

La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle elle aura été reçue par le Secrétaire général et ne sera opérante qu'en ce qui concerne l'État qui l'aura notifiée.

*Article 18.*

Après que la présente Convention aura été en vigueur pendant cinq ans, la revision pourra en être demandée à toute époque par un tiers au moins des États contractants.

En foi de quoi les plénipotentiaires susnommés ont signé la présente Convention.

Fait à Genève, le . . . . ., en un seul exemplaire qui sera déposé aux archives du Secrétariat de la Société des Nations ; copie conforme en sera remise à tous les États visés à l'article 13.



## Deuxième partie.

### PROCÈS-VERBAUX DES COMMISSIONS

---

#### 1. PREMIÈRE COMMISSION

##### PROJET DE CONVENTION SUR LES MESURES ADMINISTRATIVES PROPRES A ATTESTER LA NATIONALITÉ DES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE (DROIT AU PAVILLON).

---

##### PREMIÈRE SÉANCE

Tenue le jeudi 27 novembre 1930, à 17 heures.

Président: M. ROSSETTI (Italie).

---

##### PROJET DE CONVENTION SUR LES MESURES ADMINISTRATIVES PROPRES A ATTESTER LA NATIONALITÉ DES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE.

##### I. Discours du Président.

Le PRÉSIDENT déclare, en ouvrant la séance de la première Commission, qu'il fera de son mieux pour être digne de l'honneur qui lui est échu. Il craint, toutefois, la comparaison que l'on ne manquera pas de faire entre lui et les présidents des deux autres commissions qui ont exercé leurs fonctions d'une manière si accomplie. A cet égard, il convient de remarquer qu'ils ont joui d'un certain avantage, puisqu'ils ont disposé de l'appui des collègues de leurs délégations auxquels ils pouvaient confier les intérêts de celles-ci. Au contraire, M. Rossetti devra à la fois agir en qualité de président et intervenir en tant que délégué de l'Italie.

Avant de donner la parole aux différentes délégations au sujet du projet de Convention, le Président tient à donner quelques explications au sujet de la question de la nationalité. Déjà, lors de la première séance de cette Conférence, il eut l'occasion d'exposer comment le Comité rhénan de droit fluvial, en établissant le programme de ses travaux, s'était tout de suite trouvé dans la nécessité de résoudre cette question qui concerne essentiellement le droit public.

C'est un fait qu'un grand nombre d'actes diplomatiques parlent de la nationalité des bateaux, et lorsqu'on commença l'étude de cette question au point de vue du droit fluvial, on était loin de s'attendre à ce qu'une question que l'on croyait si simple eût pu soulever une opposition aussi acharnée de la part de ceux qui, ici même, sont venus affirmer ne point connaître cette notion de la nationalité des bateaux de navigation intérieure.

Le Comité de droit fluvial estima ensuite que, peut-être, il aurait pu rallier les opinions divergentes en modifiant complètement son projet primitif et en se bornant, non plus à demander que tous ces bateaux aient une nationalité, mais plus simplement à demander que cette nationalité, lorsqu'elle existe, soit reconnue. Et dans le rapport que M. Rossetti même eut à présenter audit Comité, il était clairement dit :

« Il a semblé qu'un accord pourrait peut-être se faire s'il était clair que le projet relatif à la nationalité des bateaux de navigation intérieure *n'aurait pas pour objet ou pour effet d'attribuer, pour le présent ou pour l'avenir, des conséquences juridiques nouvelles à cette notion de nationalité*, mais seulement de fixer les règles administratives qui permettraient de reconnaître en pratique la nationalité là où elle a des effets juridiques reconnus. »

Que telles aient été les intentions des rédacteurs du projet qui se trouve devant la Commission, est aussi bien indiqué par le titre même du projet où l'on parle « des mesures administratives propres à attester la nationalité des bateaux ».

A vrai dire, cette notion revient à chaque instant dans la langue courante. Ne parle-t-on pas sans cesse de bateaux italiens, français, etc. ? C'est là une preuve que la notion de la nationalité existe. Aussi, convient-il de définir ce qu'est un bateau de telle ou telle nationalité. C'est là le but très modeste que se propose le projet de Convention soumis à la Conférence <sup>1</sup>.

M. Rossetti déclare ensuite la discussion générale ouverte.

---

<sup>1</sup> Voir document C.541.M.195.1929.VIII.

## II. Discussion générale.

M. HOHL (Suisse) déclare qu'à la séance du matin, la deuxième Commission s'est efforcée de trouver une solution en ce qui concerne l'immatriculation des bateaux. Il est persuadé qu'il sera bientôt possible de parvenir à établir le critère nécessaire pour cette immatriculation, peut-être en laissant à la législation des différents États le soin de le déterminer. On peut dès lors se demander si la notion de la nationalité aura encore une utilité pratique, c'est-à-dire si l'immatriculation, comme telle, ne pourrait pas servir de critère pour tous les conflits de lois en matière de navigation intérieure. Le droit de la nationalité des bateaux est extrêmement contesté dans la doctrine. La Conférence, dont le but principal est d'unifier le droit fluvial, ferait-elle vraiment œuvre pratique en s'efforçant de régler une notion juridique si peu éclaircie ?

M. Hohl ajoute que, puisque le Président a invité actuellement la Commission à n'échanger d'abord que des vues générales, il se réserve de formuler ultérieurement quelques observations au sujet des dispositions même du projet de Convention.

M. RICHTER (Allemagne) expose qu'un juriste français qui fait autorité en droit maritime dans tous les pays a dit, parlant de la situation juridique des navires : « Un navire est une personne ; il naît et il meurt ; il a un nom, un rang social et un domicile ; il a une nationalité. » Mais il ajoute :

« Évidemment, il y a là de simples images. Ce sont des procédés de langage commodes pour indiquer que la situation juridique du navire peut, dans certains cas, imposer la même solution que la situation juridique de la personne humaine. Il serait d'une mauvaise méthode d'argumenter sur l'expression employée pour défendre la solution, car on ne doit pas tirer des déductions d'une construction juridique due à la simple imagination. Mais lorsqu'on constate l'identité des solutions, il est commode de les indiquer d'un mot en les attachant à l'idée de la personnalité du navire. La comparaison est pittoresque ; elle n'est point inexacte si on ne la force point. »

La conception d'une nationalité propre des bâtiments est innocente et même fort utile lorsqu'il s'agit des navires qui circulent en haute mer. Elle n'a pas de raison d'être lorsqu'il s'agit des bateaux qui ne circulent que dans les eaux soumises à une souveraineté territoriale. La délégation allemande qui, pour ces motifs, ne reconnaît pas l'utilité d'une nationalité propre des bateaux, ne peut pas accepter une convention qui a pour but de faciliter l'application de cette conception et de préparer le terrain pour un développement d'un droit coutumier fluvial analogue au droit maritime.

D'ailleurs, si cette notion est consacrée en droit fluvial par une convention, elle aura une tendance à devenir générale dans un avenir plus ou moins éloigné. Pour ces motifs, la délégation allemande déclare ne pouvoir accepter le projet de Convention.

M. RIPERT (France) dit que le langage juridique est malheureusement assez pauvre et c'est pour cela qu'on a dû employer pour désigner certaines conditions relatives aux bateaux des termes qui s'appliquent normalement aux personnes.

En employant cette terminologie, les juristes se rendent bien compte de ce que la nationalité d'un bateau français n'est pas de même nature que la nationalité d'une personne, mais on ne saurait dire que cette notion de nationalité soit nécessitée par les conditions particulières à la navigation maritime. Il en est de même en ce qui concerne la navigation aérienne, puisque, après avoir commencé par affirmer leur droit de souveraineté dans les régions aériennes au-dessus de leurs territoires, les États ont reconnu que les avions gardent intacte leur nationalité quand ils survolent leurs territoires. Lorsqu'un instrument de transport passe d'un État dans un autre en emportant avec lui une portion de la fortune et de l'activité économique de son pays, ainsi que des hommes de ce pays, il emporte en même temps quelque chose de sa loi. A titre de confirmation, on peut citer l'article 12 du projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial, titre II, chapitre 1. — De la propriété<sup>1</sup>. Cet article prévoit en effet que le transfert volontaire entre vifs des droits de propriété sur un bateau est réglé par la loi du pays contractant où le bateau est immatriculé. C'est donc que, même en pays étranger, ce bateau a gardé le lien qui le rattache à son territoire.

D'ailleurs, les pays mêmes qui nient actuellement la notion de la nationalité ont inscrit dans leurs actes diplomatiques, dans le Statut de la navigation rhénane, par exemple, l'expression « les bateaux allemands, etc. ». Ainsi, bien qu'aucun sens précis n'ait été attaché peut-être à cette expression, il existe une tendance certaine à déclarer qu'un bateau de navigation intérieure a une nationalité, de même que les navires de mer et les aéronefs. On peut ajouter que la reconnaissance de la nationalité des bateaux étrangers n'offre aucun danger pour un pays qui est libre de la régler à sa guise. Enfin, le signe tangible de la nationalité d'un bateau est le pavillon. Le droit au pavillon implique qu'un État ne se désintéresse nullement du bateau et de sa vie économique lorsque ce bateau passe sur des eaux territoriales soumises à un régime étranger. Donc, l'idée de la nationalité des bateaux est dans tous les esprits.

Le PRÉSIDENT, en sa qualité de délégué de l'Italie, dit qu'il n'aurait rien répondu et se serait borné à prendre acte des déclarations de la délégation allemande, si celle-ci n'avait déclaré, ce qui, à son avis, est inexact, que le projet tend à introduire une nouvelle notion.

Déjà, dans les procès-verbaux de la cinquième séance de la Commission pour la libre navigation des fleuves du Congrès de Vienne de 1815, on pouvait lire : « Quant au pavillon, on a jugé qu'il serait utile d'exprimer que chaque batelier devra et pourra porter le pavillon de son gouvernement. »

D'où l'on peut déduire que la notion de nationalité que l'on exprime par le port d'un pavillon déterminé paraissait déjà aux négociateurs de Vienne, même en matière de navigation fluviale, une notion acquise et sur laquelle il n'était pas besoin de discuter longtemps.

<sup>1</sup> Voir document C.544.M.195.1929.VIII.

De même, les plénipotentiaires qui signèrent en 1831 la Convention de Mayence paraissent ne pas avoir été d'un avis différent lorsque, dans le modèle de manifeste par eux rédigé ils disent : « Le bâtiment... conduit sous *pavillon* (indiquer l'État riverain auquel appartient le pavillon)... »

Ce même modèle de manifeste fut par la suite adopté par l'article 1 de l'Accord provisoire du 6 novembre 1839 entre la Belgique et les Pays-Bas, pour la navigation dans le canal de Maestricht.

Et le fait que l'indication du pavillon demandée par ce manifeste ne fut pas un simple souvenir de documents maritimes, mais bien au contraire la preuve concrète de l'intention précise des négociateurs de connaître la nationalité des bateaux, est clairement démontré par l'article supplémentaire n° 19 stipulé par la Commission du Rhin le 9 décembre 1848 qui, après avoir concédé aux bateliers du Rhin, dûment autorisés à l'exercice de la navigation, la faculté de conduire les bateaux de n'importe quel État riverain, leur demande « de justifier envers tous les bureaux de navigation et agents préposés à la police, de la *nationalité* du bâtiment étranger dont il (le batelier) a entrepris la conduite, au moyen d'un certificat spécial émané de l'autorité du pays auquel ce bâtiment appartient ».

Sur l'Elbe, les choses ne se passaient pas autrement que sur le Rhin, car l'Acte de navigation signé le 23 juin 1821 entre le Danemark, la Prusse, la Saxe et autres États allemands, dit bien, à son article XVII :

« Le batelier... est tenu de faire connaître sa cargaison à tous les bureaux qu'il touche en leur présentant ce connaissance avec une déclaration. Celle-ci doit être dressée sur le modèle n° 4 des pièces supplémentaires et contenir :

« 1° .....

« 2° Le nom et le numéro du bâtiment, son port, son *pavillon* et sa dénomination. »

La même notion de nationalité est ensuite de nouveau et aussi clairement reprise par le Traité de commerce et de navigation signé le 31 décembre 1851 entre les Pays-Bas et l'Union douanière (*Zollverein*) allemande.

Dans ce traité qui, selon les stipulations de son article 10, était applicable « à la navigation maritime, à la navigation fluviale et à la navigation de toutes les voies d'eau navigables », se trouve un article 12, ainsi conçu :

« La *nationalité* des bâtiments sera admise de part et d'autre d'après les lois et règlements particuliers à chaque pays, au moyen de titres et patentes délivrés par les autorités compétentes aux capitaines, patrons et *bateliers*. »

Vient ensuite la Convention bien connue de Mannheim, signée le 17 octobre 1868, dont l'article 2 s'exprime ainsi :

« Sera considéré comme appartenant à la navigation du Rhin tout bateau ayant le droit de porter le *pavillon* de l'un des États riverains et pouvant justifier de ce droit, au moyen d'un document délivré par l'autorité compétente. »

Après tous les documents qu'il a cités, auxquels il y aurait lieu d'ajouter, après la conclusion des traités de paix, les actes relatifs à la navigation du Danube et de l'Elbe, ainsi que les Conventions de Barcelone, actes qui tous portent la signature de l'Allemagne, comment la délégation allemande, se demande M. Rossetti, peut-elle affirmer que la notion de la nationalité des bateaux de navigation intérieure est une notion nouvelle que l'on voudrait, à tort, introduire dans le droit des gens ?

Si, par ailleurs, après au moins cent quinze ans d'existence reconnue et ininterrompue, cette notion vient maintenant d'être niée avec tant d'assurance, il y a là, de l'avis de M. Rossetti, une raison de plus pour insister pour sa reconnaissance formelle et explicite.

M. NAUTA (Pays-Bas) déclare : 1° que le Gouvernement néerlandais a donné des instructions à sa délégation de ne pas signer la Convention concernant la nationalité des bateaux de navigation intérieure et de ne pas prendre part aux débats y relatifs ; 2° que si le Président lui permet éventuellement de formuler des observations sur la question, il n'exprimera, en ce cas, qu'une opinion purement personnelle.

Le PRÉSIDENT prend acte de la déclaration de M. Nauta et le remercie de bien vouloir prêter son concours à la Commission, à titre personnel.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) s'étonne de ce que les délégations allemande et néerlandaise puissent se déclarer hostiles à la Convention pour la raison qu'elle introduit la notion de la nationalité des bateaux, étant donné que la question de la nationalité des bateaux a déjà été traitée dans un grand nombre d'actes diplomatiques auxquels l'Allemagne est partie contractante.

Quant à la délégation suisse, elle a déclaré qu'elle pourrait peut-être signer la Convention, mais qu'elle n'estime pas qu'il soit d'utilité pratique de traiter la question de la nationalité, si l'on veut unifier le droit fluvial.

En réalité, la fin que la Conférence se propose est de régler les conflits de lois éventuels en droit fluvial. Cet intérêt se présente actuellement, car la notion de la nationalité des bateaux peut avoir un sens différent dans divers pays où la même convention peut être sujette à des interprétations divergentes. Par conséquent, la Convention projetée actuellement n'est pas seulement utile, mais nécessaire.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) souligne que la notion de la nationalité est une conception courante et que les traités s'y réfèrent souvent, sans la définir. La législation polonaise connaît également cette notion. Les fleuves polonais ne sont accessibles qu'aux bateaux polonais, sauf dispositions

internationales contraires. Par « bateaux polonais » on entend ceux qui, inscrits sur des registres publics, appartiennent à des ressortissants ou à des sociétés polonaises. Puisque la majorité des États européens connaissent également la notion de la nationalité des bateaux, il est désirable de réaliser une entente à ce sujet.

M. DE RUELLE (Belgique) dit que la délégation belge est favorable à un examen du fond du projet de Convention. En ce qui concerne la notion même de la nationalité, il déclare se rallier aux idées émises par M. Ripert. A défaut d'autres termes plus appropriés, le terme « nationalité des bateaux » rend au mieux l'idée à exprimer. En effet, lorsqu'un bateau a arboré le pavillon national, ce fait ne constitue qu'une preuve *prima facie* de la nationalité qu'il s'attribue, mais, jusqu'à preuve contraire, le bateau est muni d'un emblème qui inspire le respect des pays où il se rend, et qui lui sert en même temps de titre de protection au cours de son voyage. M. de Ruelle ajoute qu'il lui semble inutile d'entrer dans une longue discussion au sujet des principes ; le projet de Convention, très modeste, se borne en effet, pour autant que la nationalité des bateaux est admise, à éviter essentiellement le cas de double nationalité, et il constitue une base très large qui permet à tout pays partageant la conception de la nationalité d'éviter les conflits de lois éventuels.

M. CONTZESCO (Roumanie) estime, comme M. Rossetti, que la notion de la nationalité des bateaux s'est constituée même à une époque bien antérieure à celle où ont été élaborés les travaux du Comité préparatoire de droit fluvial. En Roumanie, notamment, cette notion apparaît en 1878, après la Guerre de l'Indépendance, et elle n'a jamais cessé d'être admise et réglementée. La doctrine roumaine y est également attachée ; aussi, serait-il fort désirable de voir codifier cette conception, quelle qu'en soit la modalité. En Roumanie, la loi afférente ne parle pas de « nationalité », mais du droit « *d'arborer le pavillon roumain* ».

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) déclare que la délégation yougoslave tient également à contribuer à élaborer la présente Convention, bien que la question discutée lui semble épineuse entre toutes.

Il est certain qu'il existe un rapport spécifique de droit entre un bateau et l'État dont ce bateau ressortit. D'ailleurs, en étudiant la législation yougoslave, on voit cette notion consacrée par la loi relative au pavillon. M. Soubotitch estime que la Conférence rendrait un grand service à la jurisprudence en trouvant un terme approprié pour dénommer ce rapport. Le terme « nationalité » ne lui paraît pas approprié. Il semble dangereux, en effet, de qualifier d'un même terme le rapport qui existe entre une personne et un État et celui qui existe entre un bateau et un État ; encore moins faut-il assimiler le bateau national au territoire national. Aussi, bien qu'en pratique le mot « nationalité » soit considéré comme équivalent au mot « pavillon », peut-être serait-il possible de dire simplement « pavillon » ou bien de trouver un autre mot mieux approprié. Il est bon d'avoir pour des notions différentes des termes différents.

Le PRÉSIDENT tient à apaiser les scrupules de la délégation yougoslave en déclarant de nouveau que le projet de Convention ne vise nullement à attribuer à la notion de la nationalité des conséquences juridiques nouvelles, ce qui ressort clairement des travaux préparatoires du Comité de droit fluvial. Quant à la nouvelle terminologie proposée par la délégation yougoslave, il pourrait l'admettre, si cette délégation y attache du prix, à condition toutefois qu'elle réponde bien à l'idée que la Convention veut exprimer.

M. RICHTER (Allemagne) rappelle que la délégation allemande ne saurait prendre part aux discussions et ce pour les raisons mêmes qui ont été indiquées par M. Nauta. Mais puisque le délégué de l'Italie a émis l'idée que l'exposé formulé par la délégation allemande contenait une inexactitude, M. Richter tient à y répondre brièvement.

Il est certain que les actes diplomatiques internationaux parlent du pavillon et de la nationalité des bateaux. Il est vrai également que la notion du pavillon est mentionnée dans un traité conclu entre l'Allemagne et les Pays-Bas. Mais on s'est aperçu que la portée de ce mot avait été appliquée à la légère aux bateaux de navigation intérieure, et dès qu'on s'est rendu compte de cette inconsidération, les traités de commerce n'ont plus employé le mot « nationalité » en matière de navigation intérieure.

D'une manière plus précise, l'Allemagne ne désire ni introduire le terme « nationalité des bateaux » ni continuer à l'employer. Toutefois, elle ne s'opposerait nullement à ce qu'on dit : « Certains bateaux appartiennent à un propriétaire de telle ou telle nationalité. » On éviterait ainsi de parler d'une nationalité propre au bateau même. M. Ripert a déclaré que cette dernière notion n'était pas nuisible, à condition de ne pas la forcer. M. Richter veut renforcer cette idée en disant que cette notion est dangereuse si on la force. Quant au cas de l'article 12 du projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial relatif à la propriété des bateaux, qui a trait au transfert de propriété, et qui a été cité comme exemple par M. Ripert, il soulève une question qui est dénuée de tout intérêt politique.

D'ailleurs, on peut remarquer que si l'on introduit dans un procès de droit privé relatif à un bateau la notion de pavillon et de nationalité, on met immédiatement en cause la question du prestige national. Il est plus difficile alors de faire admettre à un intéressé qui emploie cette expression qu'il est dans son tort et qu'il doit uniquement considérer le litige au point de vue des intérêts privés.

Le PRÉSIDENT donne acte à la délégation allemande de la rectification que celle-ci a formulée au sujet de sa première déclaration et du fait qu'elle ne désire plus « continuer » à faire usage de la locution « nationalité des bateaux ».

Il fait remarquer, toutefois, qu'il a fallu quand même un certain temps à l'Allemagne, après les traités conclus par elle, pour se convaincre de la nécessité d'abandonner cette notion de la nationalité, qu'elle estime désormais être fausse. En effet, un certain nombre d'ordres et d'ordonnances, émanant notamment du Cabinet prussien (1815 et 1823) et du Gouvernement hessois (1839), ont parlé formellement du pavillon national en navigation intérieure. On peut même citer les décrets de l'Empire allemand relatifs aux bateaux allemands sur le Danube et sur les fleuves chinois (1900), ainsi que les lois allemandes sur le pavillon marchand (1899 et 1901) ; enfin, la récente Convention de Barcelone. Aussi, la délégation allemande ne devrait-elle pas reprocher aux autres délégations de vouloir continuer à faire usage de cette notion de la nationalité des bateaux, dont elle a elle-même fait usage pendant une si longue période.

M. DE RUELLE (Belgique) ajoute qu'une notion analogue est appliquée aux sociétés anonymes. Celles-ci sont constituées en vertu d'une loi et ont la nationalité prévue par cette loi. C'est ainsi qu'on parle de sociétés anonymes françaises, belges, etc., bien que ces sociétés ne soient pas toujours absolument françaises ou belges. Leur titre ne vaut également que *prima facie*. Il est évident, en effet, que s'il est possible de constituer une société dans un pays déterminé, sans avoir recours en aucune façon au capital de ce pays, l'idée de la nationalité de cette société ne sera pas très forte. En cas de litige à l'étranger, notamment, le titre sera moins puissant que si la société était composée uniquement de ressortissants du pays en question. Une situation analogue se présentera en ce qui concerne les bateaux.

M. RIPERT (France), en répondant à une remarque de M. Richter, dit que le reproche fait aux juristes continentaux d'employer une mauvaise méthode juridique en adoptant la notion de la nationalité ne lui paraît pas très grave. Il est, en effet, fréquent entre juristes, lorsqu'ils ne sont pas d'accord sur une question de fond, de s'accuser mutuellement d'employer une mauvaise méthode juridique. Mais puisqu'il existe des pays qui ne considèrent pas l'usage de la notion de la nationalité pour les bateaux comme procédant d'une mauvaise méthode juridique, il semble raisonnable que ces pays, désireux d'arriver à une entente internationale sur cette question, continuent entre eux la discussion du présent projet.

Le PRÉSIDENT constate que la discussion générale est épuisée et invite la Commission à discuter article par article le projet de Convention, dont il lit le préambule.

### III. Première lecture du projet de Convention.

#### *Préambule.*

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) propose de supprimer le mot « nationalité » et de le remplacer par le mot « pavillon » ou un autre terme mieux approprié.

M. RIPERT (France) déclare que cette proposition vise uniquement une question de terminologie et qu'il serait opportun d'examiner au préalable l'ensemble des dispositions de la Convention. Alors, peut-être, la délégation yougoslave n'aura-t-elle plus de modification à proposer.

Le PRÉSIDENT estime qu'il serait préférable, à cet égard, d'élire tout d'abord un Comité restreint de rédaction dont feraient partie MM. Ripert et Soubotitch, et qui serait chargé de trouver un autre mot pour remplacer le terme « nationalité ».

M. RIPERT (France) tient à faire remarquer que le préambule a été ajouté au projet primitif de Convention dans l'espoir que celle-ci rencontrerait une adhésion unanime. Puisque maintenant l'Allemagne et les Pays-Bas ne sont pas disposés à signer la Convention, il semble bien que le préambule soit devenu inutile. A quoi servirait, en effet, de déclarer que les Hautes Parties contractantes sont désireuses de faciliter l'application de toute stipulation des conventions qui feraient dépendre certains droits ou certaines obligations de la nationalité des bateaux ? Actuellement, la Convention ne peut être conclue qu'entre États qui reconnaissent tous la notion de la nationalité. En laissant subsister le préambule, on risquerait même d'engager l'avenir, puisqu'on parle de « conventions à conclure ». Or, personne ne sait quelles seront les conceptions de l'avenir relatives à la nationalité des bateaux.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) considère comme M. Ripert que le préambule n'a été rédigé que pour faciliter l'adoption de la Convention par les pays hostiles à l'introduction de la notion de la nationalité. C'est pourquoi M. Sitensky voudrait maintenir ce préambule, vu qu'il a toujours l'espoir que les gouvernements allemand et néerlandais modifieront leur conception et accepteront finalement la Convention.

Il estime d'ailleurs que si l'on supprime le préambule, la Convention risque d'être adoptée par un groupe de pays plus restreint. Aussi lui semble-t-il préférable de le maintenir, puisqu'il rend le but de la Convention plus clair.

Le PRÉSIDENT pense que les idées formulées par M. Sitensky sont exactes. Mais il lui semble que même si le préambule est maintenu, les délégations allemande et néerlandaise n'accepteront pas la Convention. A l'origine, ce préambule n'existait pas et était remplacé par l'ancien article 1, qui obligeait tout bateau de navigation intérieure à avoir une nationalité. Peut-être pourrait-on revenir à cette idée en reprenant le texte primitif.

M. RIPERT (France) estime qu'il est préférable de laisser subsister le préambule en demandant au Comité de rédaction d'en modifier la forme. En effet, la proposition qu'il a formulée tend plutôt à un ajournement qu'à une suppression formelle.

*La proposition de M. Ripert est adoptée et le préambule est réservé.*

*Articles 1 et 2.*

*Ces articles sont adoptés.*

*Article 3.*

M. HOHL (Suisse) fait valoir qu'en lisant cet article, une contradiction apparaît entre sa rédaction et celle du préambule. Le préambule ne préjuge pas la question de savoir si les bateaux ont une nationalité ou non. Par contre, la création d'« un registre spécial de nationalité », prévue à l'article 3, n'implique-t-elle pas la reconnaissance indirecte de la notion de la nationalité ?

Le PRÉSIDENT estime qu'il s'agit d'un malentendu. En effet, aucun bateau n'est obligé, aux termes de l'article 3, de faire la preuve de sa nationalité. Ce n'est qu'au cas où il le désire que cet article détermine dans quelles conditions cette preuve doit être faite.

M. HOHL (Suisse) demande si un État qui ne reconnaît pas la nationalité des bateaux doit tenir le registre prévu.

Le PRÉSIDENT répond que si un État ne reconnaît pas cette notion, il n'aura aucun registre spécial à tenir. C'est seulement lorsque le bateau le désire que la preuve sera faite, mais il faut quand même que dans ce cas, la preuve soit possible. Autrement, si, par exemple, un capitaine déclare : « Mon bateau est suisse », comment les autorités étrangères pourront-elles en être convaincues, si ce capitaine ne peut point le prouver ?

D'ailleurs, l'article n'impose nullement la tenue d'un registre spécial puisqu'il laisse aux États la plus grande liberté en ce qui concerne la méthode à suivre.

M. DE DIETRICH DE SACHSENFELS (Hongrie) propose de dire : « Tout bateau doit être inscrit sur un registre spécial de nationalité ou sur le registre d'immatriculation. »

Le PRÉSIDENT répond que les auteurs du projet de Convention n'ont pas voulu s'immiscer dans l'organisation bureaucratique des États. Il suffit donc que les bateaux soient inscrits sur un registre tenu à cet effet.

M. RIPERT (France) estime que la proposition de la délégation hongroise est logique. On pourrait dire :

« Tout bateau prouve sa nationalité par son inscription sur le registre d'immatriculation tenu par l'État dont il relève ou sur tout autre registre désigné pour servir à la même fin et tenu par ladite autorité. »

M. PANTITCH (Yougoslavie) se rallie à l'idée de M. Ripert. En Yougoslavie, les bateaux inscrits sur le registre d'immatriculation sont considérés comme yougoslaves, étant donné que seuls les bateaux yougoslaves peuvent y être immatriculés. Aussi, la délégation yougoslave ne tient-elle pas à voir introduire un registre spécial pour la nationalité.

Le PRÉSIDENT répète que l'article 3 n'impose nullement aux États l'obligation de tenir un registre spécial. Il ajoute qu'il se rallie à la formule proposée par M. Ripert, étant donné qu'elle exprime la même idée que l'article 3.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) estime qu'il s'agit d'une question de rédaction.

En fait, les systèmes suivis dans les divers pays sont différents. L'article 3 est rédigé de façon telle qu'il n'impose aucune obligation de tenir un registre spécial ; la meilleure solution consisterait à laisser au Comité de rédaction le soin de formuler cet article.

Le PRÉSIDENT déclare qu'il est plus opportun d'accepter dès maintenant la formule proposée par M. Ripert :

« Tout bateau fait preuve de sa nationalité par son inscription sur le registre d'immatriculation tenu par l'autorité compétente de l'État dont il relève, ou sur tout autre registre désigné par ladite autorité. »

Il ajoute, en qualité de délégué de l'Italie, qu'il ne suffit pas qu'un bateau soit inscrit sur un registre d'immatriculation pour faire la preuve de sa nationalité ; en effet, il peut arriver que des bateaux non nationaux soient inscrits par certains États sur un registre ; aussi, conviendrait-il de déclarer que celui-ci doit mentionner également la nationalité de l'État auquel est rattaché le bateau.

M. RIPERT (France) fait remarquer que le deuxième projet de convention s'oppose à ce qu'un bateau étranger déjà immatriculé dans un État soit immatriculé dans un autre. Ainsi, un bateau immatriculé prend la nationalité du pays d'immatriculation.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) estime qu'il suffirait de dire :

« Tout bateau fait preuve de sa nationalité par son inscription sur un registre tenu à cet effet par l'autorité compétente de l'État dont il relève. »

M. SUŁKOWSKI (Pologne) tient à demander d'une manière précise à M. Ripert si un bateau peut avoir la nationalité d'un pays autre que celui où il est immatriculé aux fins du droit privé ?

M. RIPERT répond que ce bateau peut avoir un port d'attache dans un pays différent de celui de l'immatriculation, mais qu'il a la nationalité du pays d'immatriculation.

Le PRÉSIDENT estime que la proposition de M. Sitenksy est la meilleure, car elle ne préjuge pas la question de savoir sur quel registre l'inscription sera faite.

*La proposition d'amendement de M. Ripert, modifiée par M. Sitenksy, est adoptée en principe et renvoyée au Comité de rédaction.*

#### Article 4.

M. RIPERT (France) déclare que puisqu'il est impossible, maintenant, de parvenir à une solution transactionnelle avec les délégations qui n'admettent pas le principe de la nationalité il, semble inutile de maintenir cet article.

Le PRÉSIDENT se rallie à cette manière de voir, en sa qualité de délégué de l'Italie.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) déclare ne pas comprendre exactement le sens de la motion proposée.

M. RIPERT (France) rappelle qu'un certain nombre de textes avaient été introduits dans le projet de Convention à une époque où l'on pensait que certains pays pourraient s'y rallier, bien que ne reconnaissant pas le principe de la nationalité des bateaux, mais, maintenant, puisqu'un grand nombre de délégations sont d'accord sur le fait que les bateaux immatriculés dans un État auront la nationalité de cet État, et que le cas de double immatriculation sera évité, le cas de double nationalité ne se présentera pas non plus. Pour cette raison l'article 4 est devenu inutile.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) estime au contraire que le cas de double nationalité pourra toujours se présenter. Dans certains cas, où la nationalité du bateau sera inscrite sur un autre registre que celui d'immatriculation, les conditions auxquelles un État subordonne la nationalité, pourront être différentes des conditions de l'immatriculation. Ce serait, par exemple, le cas d'un bateau étranger immatriculé qui ne serait pas autorisé à battre le pavillon du pays d'immatriculation. M. Sitenksy estime par conséquent que le maintien de l'article 4 s'impose.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) se rallie aux idées de la délégation tchécoslovaque. Même, en effet, si certains pays admettent qu'« immatriculation » vaut « inscription de nationalité », il est possible que d'autres pays n'adhèrent pas à cette théorie. Certains bateaux immatriculés dans des ports fluviaux n'arborent pas le pavillon national de ce port, quand ce pavillon ne leur a pas été imposé par le pays d'immatriculation.

M. RIPERT (France) estime qu'en raison de l'existence de registres spéciaux de nationalité, le cas visé ne saurait se présenter en pratique.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) ajoute, à l'appui de sa thèse, qu'il est possible également qu'un bateau étranger soit immatriculé dans un port, aux fins seulement de règlement de la question des hypothèques ou autres droits réels qui peuvent le grever. Dans ce cas, il n'aura pas forcément la nationalité de ce port ; ce peut être le cas notamment en Suisse.

Le PRÉSIDENT estime que ce conflit ne saurait se produire en pratique.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) répond que dans ces conditions, il semble que le projet de Convention sur la nationalité soit inutile et que celui relatif à l'immatriculation doive suffire.

M. RIPERT (France) dit que puisque le cas cité ne se produit, en pratique, dans aucun pays, il ne semble pas opportun de compliquer la discussion. En général, un bateau immatriculé dans un pays aura le pavillon de ce pays ; telle est la règle qu'il convient de consacrer.

M. WINIARSKI, président du Comité de droit fluvial, estime qu'il semble y avoir confusion. Lorsque le Comité du droit fluvial a rédigé ses projets de conventions, il n'a nullement lié la question de la nationalité à celle de l'immatriculation. Il a dit simplement que la Convention impliquerait la reconnaissance mutuelle de la nationalité des bateaux, et qu'un bateau ne pourrait avoir qu'une seule nationalité. La question est de savoir si l'on consacrerait le système exposé dans les rapports préparatoires, ou bien si on lierait la question de la nationalité à celle de l'immatriculation en supprimant l'article 4.

M. RIPERT (France) estime que certains pays qui connaissent l'immatriculation ne connaissent pas la nationalité des bateaux, mais que désormais, les pays qui doivent adhérer à cette Convention connaîtront les deux systèmes. Est-il tolérable qu'un bateau immatriculé dans un pays puisse ne

pas avoir la nationalité de ce pays ? Une autre question est de savoir si l'on peut admettre un étranger à posséder tel ou tel bateau, et s'il est admissible que les conséquences de l'immatriculation diffèrent suivant les pays au point de vue du règlement des droits hypothécaires, mais il est difficilement admissible qu'un bateau soit, par exemple, hongrois par immatriculation et roumain en ce qui concerne les droits du pavillon.

M. HOHL (Suisse) se rallie à l'idée de supprimer l'article 4, pour des motifs qui sont toutefois un peu différents de ceux exposés par la délégation française. Il rappelle que la délégation suisse considère que l'immatriculation suffit comme critère général pour régler toutes les relations internationales où peuvent être impliqués des bateaux.

M. DE DIETRICH DE SACHSENFELS (Hongrie) pose une question au sujet d'une hypothèse qui, à son avis, peut se réaliser. Il se peut qu'un bateau néerlandais immatriculé aux Pays-Bas navigue exclusivement sur le Danube et que la Société qui est propriétaire de ce bâtiment ait sa succursale principale à Vienne. Si l'on appliquait à ce cas l'article 4, le Gouvernement autrichien pourrait exiger que ce bateau fût inscrit sur les registres autrichiens, puisque, depuis un certain temps déjà, il naviguerait sur le Danube, que des intérêts autrichiens y seraient impliqués, et même, que son équipage serait autrichien, mais il pourrait, avec le consentement du Gouvernement autrichien, continuer à battre le pavillon néerlandais. Toutefois, il se pourrait également que le bateau continuât à rester néerlandais puisque le Gouvernement néerlandais s'opposerait éventuellement à ce qu'il fût immatriculé en Autriche, en raison du fait même qu'il est déjà immatriculé aux Pays-Bas. Dans ce cas, le Gouvernement autrichien pourrait éventuellement lui permettre de battre le pavillon autrichien. Dans cette hypothèse, se produirait donc non seulement un conflit de lois, mais encore un conflit entre deux conventions.

Le PRÉSIDENT répond que le cas exposé est purement théorique puisqu'en se basant sur le projet de convention relatif à la nationalité, aucun État n'admettrait qu'un bateau battant son pavillon soit soumis à une autre législation que sa législation nationale. Il ne semble pas, en effet, qu'il existe des États qui, tout en étant désireux de signer le présent projet de convention, puissent admettre qu'un bateau ait un double état civil.

M. RICHTER tient à proposer une motion d'ordre. Étant donné qu'il ne croit pas avoir saisi le sens exact de la déclaration faite par M. Ripert, il demande à celui-ci de bien vouloir la faire distribuer de manière qu'il y ait une définition exacte du concept de la nationalité des bateaux. A cet égard, M. Richter envisage particulièrement la question des effets qu'aurait cette nationalité sur les rapports entre les États signataires et non signataires de la future Convention.

M. RIPERT (France) répond qu'il n'a formulé aucune déclaration solennelle et qu'il s'est gardé de préciser quelles conséquences on doit tirer de la nationalité des navires, puisqu'à vrai dire, il ignore, en dernière analyse, quelle est la nature exacte de ces effets. Il estime en tout cas qu'il n'existe aucun rapport immédiat entre la notion de l'immatriculation d'un bateau et de ses conséquences et la notion de la nationalité du bateau et de ses conséquences. Pratiquement, on peut affirmer seulement que les États n'acceptent de conférer leur nationalité qu'aux bateaux immatriculés sur leur territoire.

M. RICHTER précise sa pensée en formulant l'hypothèse suivante : un bateau peut remplir les conditions d'immatriculation requises dans un État A et les conditions requises pour être nationalisé dans un État B. Quelle sera, dans ce cas, la Convention qui primera ?

M. RIPERT (France) répond que si le bateau ne se fait pas immatriculer dans l'État B, il ne pourra pas non plus y être nationalisé, puisque la Convention sur l'immatriculation produira ses effets. Si un bateau français va se faire immatriculer en Allemagne, le Gouvernement français ne le considérera plus comme bateau français.

Le PRÉSIDENT en conclut que dans le cas visé par M. Richter, aucun conflit entre les deux conventions ne peut se produire, car l'objet des deux conventions est différent.

---

## DEUXIÈME SÉANCE

*Tenue le samedi 29 novembre 1930, à 10 h. 30.*

*Président: M. ROSSETTI (Italie).*

---

### PROJET DE CONVENTION SUR LES MESURES ADMINISTRATIVES PROPRES À ATTESTER LA NATIONALITÉ DES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE.

#### IV. Première lecture du projet de convention (suite).

Le PRÉSIDENT rappelle que la Commission en était restée à la discussion de l'article 4, et qu'un certain nombre de délégations avaient proposé la suppression de cet article. Depuis lors, des conversations privées ont eu lieu, et la Commission doit être en mesure, aujourd'hui, de se prononcer à cet égard.

*Article 4 (suite).*

M. SULKOWSKI (Pologne) se déclare pour le maintien de l'article 4. D'autre part, il n'y aurait pas non plus d'inconvénient à supprimer cet article, puisque les conflits de lois qui pourraient naître au sujet de la nationalité sont déjà tranchés par la Convention en matière d'immatriculation, à condition, toutefois, que dans ce cas, il reste entendu que les États signataires de la Convention sur la nationalité signent également la Convention relative à l'immatriculation.

Le PRÉSIDENT estime que la majorité des délégués est d'avis que les deux conventions doivent rester indépendantes. D'autre part, si les quatre principes sur lesquels est fondée la Convention sur la nationalité sont admis, la possibilité de conflits de lois disparaît.

M. CONTZESCO (Roumanie) déclare que la délégation roumaine est pour la suppression de l'article 4, et cela d'autant plus qu'il est contraire à la législation roumaine en la matière.

M. SULKOWSKI (Pologne) est d'avis que si l'on supprime l'article 4, il faudrait stipuler alors que la nationalité d'un bateau est déterminée par l'immatriculation.

Le PRÉSIDENT fait remarquer que pareille stipulation serait incompatible avec les termes de l'article 2 qui dit que « sous réserve des dispositions de la présente Convention, les États contractants conservent le droit de fixer dans leur législation les conditions d'acquisition et de perte de nationalité des bateaux ».

M. MÜLLER (Tchécoslovaquie) considère que l'article 4 est indispensable, étant donné que malgré les quatre principes sur lesquels repose la Convention, des conflits de lois peuvent survenir précisément du fait que l'article 2, comme vient de le dire le président, confère aux États la faculté de fixer tout à fait librement dans leurs législations nationales les conditions d'acquisition de la nationalité des bateaux. La délégation tchécoslovaque est donc pour le maintien de la disposition de l'article 4.

Le PRÉSIDENT estime qu'il y a là un point à éclaircir une fois pour toutes. La nationalité, à son avis, n'est pas une qualité qu'on impose à un bateau : on l'accorde plutôt après s'être assuré que le bateau remplit les conditions nécessaires à son acquisition. Il ne voit pas comment des conflits de lois peuvent se produire sur ce point : en effet, même dans le cas où un bateau remplirait les conditions nécessaires à l'acquisition de la nationalité de plusieurs pays à la fois, il suffit que ce bateau demande à acquérir la nationalité d'un seul de ces pays pour qu'automatiquement, il lui soit impossible d'acquérir celle d'un autre.

M. SULKOWSKI (Pologne) n'est pas convaincu par l'argumentation du président. Du moment qu'aux termes de l'article 2, chaque État est libre de fixer les conditions de l'acquisition de la nationalité des bateaux, il peut exiger que les bateaux qui remplissent ces conditions soient inscrits sur ses registres, d'où possibilité de conflit au cas où plusieurs pays exigent d'un bateau qu'il figure sur leurs registres. Il est donc nécessaire de stipuler que les conflits de ce genre seront réglés conformément aux dispositions de la Convention en matière d'immatriculation.

M. RIPERT (France) dit que si les conditions qu'un bateau doit remplir pour acquérir la nationalité d'un pays sont fixées par les législations nationales, il est évidemment possible que des conflits de lois se produisent, car certains bateaux peuvent réunir les conditions nécessaires à l'acquisition de plusieurs nationalités à la fois. Cependant, s'il est vrai que dans ce cas, un bateau peut avoir le choix entre plusieurs nationalités, il n'en reste pas moins qu'il n'en peut acquérir qu'une seule, et afin de faire disparaître toute appréhension sur ce point, l'article 4 pourrait être complété par une disposition disant que si un bateau remplit simultanément les conditions d'acquisition de plusieurs nationalités, il est entendu qu'il ne peut en avoir qu'une seule : celle du pays d'immatriculation ; il est en effet inadmissible qu'un bateau ait une nationalité autre que celle du pays sur les registres duquel il est immatriculé.

Le PRÉSIDENT voit une difficulté à accepter la proposition de M. Ripert : pour qu'un bateau acquière la nationalité du pays d'immatriculation, il faut encore qu'il remplisse les conditions prévues par la législation de ce pays.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) déclare que la délégation yougoslave estime impossible la suppression pure et simple de l'article 4. Toutefois, la proposition que M. Ripert vient de faire fournit un critère très sûr aux fins de l'application de l'article 4.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) pense, contrairement à l'opinion du Président, que des conflits de lois peuvent naître du fait que les États peuvent, dans certaines conditions, obliger les bateaux à acquérir leur nationalité en exigeant leur inscription sur les registres de nationalité. En ce qui concerne la solution indiquée par M. Ripert, M. Sitenisky est parfaitement d'accord sur le point qu'il ne faut pas qu'un bateau ait une nationalité autre que celle du pays d'immatriculation. Toutefois, vu que les deux conventions que doit élaborer la Conférence sont destinées à demeurer indépendantes, il serait préférable de ne pas parler d'immatriculation dans la Convention sur la nationalité. On pourrait atteindre le même but si l'on reproduisait, dans cette Convention, les termes exacts de l'article 3 de la Convention relative à l'immatriculation, tel qu'il sera établi définitivement.

M. CONTZESCO (Roumanie) se déclare d'accord sur cette proposition.

*La Commission décide en principe d'introduire à la place du texte actuel de l'article 4, le texte qui sera établi par la deuxième Commission pour l'article 3 de la Convention sur certaines matières de droit fluvial.*

*Article 5.*

*Cet article est adopté.*

*Article 6.*

Le PRÉSIDENT constate que personne ne désire faire des observations. Il est entendu que la rédaction de l'article devra être revue afin de ne pas donner l'impression que l'on impose aux bateaux l'obligation d'arborer un pavillon, et que le Comité de rédaction tiendra compte de la proposition yougoslave visant la substitution des mots « manifesteront leur nationalité ».

*Article 7.*

M. SULKOWSKI (Pologne) propose de renvoyer la discussion de cet article jusqu'au moment où la deuxième Commission aura arrêté les termes de l'article 37 de la Convention sur certaines matières de droit fluvial.

Le PRÉSIDENT constate que *la Commission accepte cette proposition.*

*Protocole de clôture.*

*Clause I.*

Le PRÉSIDENT constate que *la Commission est d'accord pour supprimer le membre de phrase suivant : « ... telles que la Convention de Genève du 8 novembre 1927. »*

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) attire l'attention de la Commission sur le passage suivant de la clause I :

« ... la question des échanges commerciaux d'ordre international auxquels les bateaux donnent lieu, question qui demeure réservée aux traités de commerce et aux conventions générales économiques. »

Il n'est pas exact que la question des échanges commerciaux ne puisse être réglée que par les traités de commerce et les conventions générales économiques. Certaines décisions de droit interne peuvent également s'appliquer à cette question.

Le PRÉSIDENT répond qu'il est clair qu'un État peut régler, selon sa propre législation, la question du changement de nationalité de ses bateaux, mais on ne doit pas moins faire une réserve visant le droit d'autrui, et c'est pour cela que le Protocole de clôture cite les traités de commerce et les conventions générales.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) estime que l'énumération « traités de commerce et conventions générales » ne peut être que limitative ou indicative. Dans le premier cas, elle est incomplète, dans le second, elle est inutile.

A défaut de traité de commerce ou de convention générale, ce sont les législations nationales qui s'appliquent.

Le PRÉSIDENT ne peut pas admettre, pour sa part, que les législations nationales règlent des échanges d'ordre international. A défaut de conventions et de traités, on doit considérer que ces échanges ne sont pas réglés.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) fait observer qu'en cette matière, une règle de droit international stipule qu'à défaut de traité ou de convention, c'est la législation nationale qui règle les rapports entre nations.

Le PRÉSIDENT est parfaitement d'accord sur ce point, mais il fait remarquer que c'est le droit conventionnel que discute la Commission en ce moment.

M. WINIARSKI, président du Comité de droit fluvial, propose l'insertion du mot « notamment » après le mot « réservée ».

*Cette proposition est adoptée.*

*Clause II.*

La discussion de la clause II est ajournée jusqu'au moment où les termes de la clause correspondante de la Convention sur certaines matières de droit fluvial auront été arrêtés.

Le PRÉSIDENT ouvre la discussion sur la proposition formulée par la délégation yougoslave au cours de la séance précédente, qui consiste à remplacer le mot « nationalité » par un terme qui serait plus acceptable pour cette délégation.

M. HOHL (Suisse) déclare que la délégation suisse persiste à croire que la Convention ne répond pas à une nécessité pratique. Elle est d'avis que cette Convention est plutôt de nature à faire naître une certaine confusion. Ainsi que l'ont prouvé les discussions ayant eu lieu au cours de cette Conférence, les avis des délégations diffèrent sensiblement sur ce qu'il faut entendre par le terme de « nationalité des bateaux ». Ce qu'il importait plutôt de trouver, de l'avis, du moins, de la délégation suisse, c'était un critère pour la détermination de la législation nationale devant s'appliquer dans certaines circonstances à tel ou tel bateau ; or, il a été trouvé dans l'immatriculation. Si, toutefois, la Commission tient à maintenir le texte qu'elle a élaboré, la délégation suisse se rallierait à la proposition yougoslave de remplacer l'expression « nationalité » par une autre telle que par exemple, « le statut juridique », étant bien entendu que ce statut serait déterminé par l'immatriculation.

M. RIPERT (France) n'a pas l'impression, pour sa part, que les discussions précédentes aient fait ressortir une telle confusion sur la notion de la « nationalité ». Il se souvient fort bien, au contraire, que la délégation suisse, au cours d'un débat relatif à la navigation sur les lacs intérieurs, a parlé de bateaux suisses et de bateaux étrangers. Par conséquent, il existe, même en Suisse, une certaine conception de la « nationalité ». Au surplus, il ne croit pas que les bateaux suisses et les bateaux étrangers soient confondus dans les statistiques suisses de navigation. On peut différer d'avis sur les effets qui s'attachent à la nationalité, mais le fait qu'une nationalité existe doit être reconnu. Et ne parle-t-on pas, en Suisse aussi, de bateaux suisses battant pavillon suisse, alors que personne ne s'aviserait de parler de la nationalité d'une automobile, par exemple ? C'est qu'il existe une différence essentielle entre les instruments de transport tels que les bateaux, les avions, les aéronefs, et les autres objets mobiliers. Si, en dehors de l'expression de « nationalité » il en existait une qui pût rendre l'idée que l'on a en vue, M. Ripert l'adopterait volontiers, mais il faut reconnaître que celle de « statut juridique » ne veut rien dire. Il s'agit de trouver un terme qui exprime le lien existant entre l'objet dont on s'occupe et le pays auquel il ressortit. Pour les personnes ce terme existe, c'est celui de « nationalité », mais on ne possède rien de pareil pour les choses. Du reste, au cours des Conférences précédentes, les délégués suisses et les délégués allemands ont eux-mêmes admis l'expression de « nationalité » lorsqu'il s'est agi d'aéronefs, faute de pouvoir en trouver une autre. Pourquoi donc n'admettraient-ils pas ce même terme en ce qui concerne les bateaux de navigation intérieure ?

Le PRÉSIDENT ajoute qu'il est inexact que personne ne sache ce que signifie l'expression de « nationalité ». La grande majorité des délégués, au contraire, le sait fort bien, et, pour ceux-ci, il n'y a de divergence de vues que sur les effets qui s'attachent à la « nationalité ».

L'emploi de l'expression « statut juridique », loin d'éclaircir la question, embrouillerait singulièrement les choses ; on ne sait pas au juste ce qu'elle signifie, et elle pourrait s'appliquer aussi bien à la question de l'immatriculation et de la propriété qu'à celle de la nationalité, ce qui ne serait pas sans engendrer des confusions fort regrettables.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) est également opposé à l'adoption de la proposition formulée par la délégation suisse. En effet, le « statut juridique » semble plutôt désigner la loi applicable à un bateau, et, comme un même bateau n'est pas soumis à une même loi sous tous les rapports, il y aurait des inconvénients à employer cette expression. Ce qu'il s'agit de rendre possible, c'est l'administration de la preuve de la « nationalité » du bateau dans les cas où l'application d'une certaine législation ou de certains droits dépend de sa « nationalité » d'après les lois ou conventions en vigueur. Et, comme c'est le terme « nationalité » ou « pavillon » qui est employé dans les lois ou conventions en question, on ne pourrait pas employer un autre terme dans la Convention sur la nationalité.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) dit que les débats qui viennent d'avoir lieu ont suffisamment prouvé que tous les membres de la Commission sont d'accord sur l'existence d'un lien spécial entre le bateau et l'État auquel il ressortit. Ce lien peut d'ailleurs varier selon les cas. Restent les effets qui s'y attachent ; or, ces effets sont en dehors de la Convention qui fait l'objet de la présente discussion.

Quant à la dénomination du lien en question, la délégation yougoslave a le désir d'écarter l'expression de « nationalité », et cela parce qu'elle ne voudrait pas qu'une confusion s'établisse entre deux notions. En fait, si l'on parle de la « nationalité » d'un bateau, certaines comparaisons avec la nationalité d'un territoire peuvent s'imposer. Or, le cas d'un territoire et celui d'un bateau, au point de vue des liens qui les rattachent aux pays dont ils ressortissent sont tout à fait différents.

Le délégué yougoslave n'approuverait d'ailleurs pas l'adoption de l'expression « statut juridique ». « Statut juridique » désigne plutôt la position juridique d'un objet dans tel ou tel système de droit. Il ne s'applique pas seulement aux liens qui rattachent un objet à un État, mais a trait encore à d'autres rapports en matière mobilière, hypothécaire, etc. Il faut donc trouver un terme plus spécifique.

M. CONTZESCO (Roumanie) rappelle qu'il est dit à l'article 6 que « les bateaux manifesteront leur nationalité par le port du pavillon national... » Ne pourrait-on pas précisément examiner la possibilité de remplacer la notion de la nationalité par celle du pavillon national ?

Le PRÉSIDENT fait observer qu'il n'y a pas de différence matérielle entre les deux notions dont a parlé M. Contzesco. D'autre part, il y aurait de graves inconvénients à employer dans la Convention sur la nationalité des expressions différentes de celles dont on s'est servi pour désigner les mêmes conceptions dans d'autres conventions élaborées par d'autres Conférences. Il ne faut pas

se dissimuler, en outre, qu'il y a une très grande similitude entre le droit fluvial et le droit aérien et que si, dans la Convention relative à la première matière, on se servait d'une expression différente de celle qui a été choisie pour la seconde, on pourrait faire croire que le lien juridique que l'on a voulu désigner dans l'un et dans l'autre cas ne soit pas le même.

M. RIPERT (France) souligne le fait que l'expression « droit au pavillon » ou toute expression analogue aggraverait le danger que le délégué yougoslave a voulu éviter, à savoir qu'on ne tire des conséquences politiques de la conception introduite dans la Convention. En effet, dans un pays quelconque, les questions de pavillon étranger revêtent toujours un caractère plus grave que les simples questions de nationalité. Afin de donner tous apaisements à la délégation yougoslave, on pourrait dire dans le Protocole que cette Convention ne prétend d'aucune façon régler les effets de la « nationalité ».

M. MÜLLER (Tchécoslovaquie) dit que, s'il comprend bien le point de vue de la délégation yougoslave, cette dernière redoute surtout que le privilège d'exterritorialité ne soit, dans certains cas, conféré à des bateaux de navigation fluviale. Il est regrettable qu'il n'existe pas dans le vocabulaire juridique français un mot qui puisse désigner exactement le lien que l'on a en vue. Quant au verbe, on emploie bien les expressions : le bateau ressortit à un État, il en relève ou il lui appartient, mais pour désigner ce rapport, le substantif manque.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie), répondant à la dernière intervention du Président, estime que si l'on s'est servi de l'expression de « nationalité » dans la Convention relative aux aéronefs, il serait tout aussi pratique de la faire disparaître de ladite Convention que de l'imposer dans la Convention sur la nationalité. Il propose donc que la Commission qui s'occupe des aéronefs change le terme de « nationalité » qu'elle avait choisi.

Au surplus, l'insertion au Protocole, proposée par M. Ripert, ne donne pas satisfaction à la délégation yougoslave. A lire la Convention, on se rend parfaitement compte qu'elle ne définit pas la notion de la « nationalité », non plus qu'elle ne précise les effets de ce lien. La délégation yougoslave ne craint pas que l'on puisse tirer certaines conséquences de la notion de la « nationalité » ; ce qu'elle redoute, c'est l'emploi de ce terme, comme tel. Pourquoi ne lui substituerait-on pas une autre expression que l'on définirait de la sorte : « lien juridique qui rattache le bateau au pays auquel il ressortit » ?

M. RIPERT (France) fait remarquer qu'il n'y a pas de mot qui puisse s'appliquer spécifiquement à ce lien et qu'il est impossible à la Commission, qui est composée de juristes et non de grammairiens, d'en inventer un qui soit compréhensible pour tout le monde.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) propose, dans ces conditions, que l'on dise, dans le Protocole de clôture, que la notion de la « nationalité » ne doit pas être interprétée dans le sens d'une assimilation du bateau à un territoire.

Le PRÉSIDENT fait observer que ce serait entrer alors dans le fond de la question. Pour ne citer qu'un seul exemple, les lois sociales d'un pays devraient bien suivre les bateaux de ce pays, quelles que soient les eaux dans lesquelles ils naviguent, sans quoi il n'y aurait plus de navigation internationale possible.

Il retient, toutefois, le fait que M. Soubotitch se contenterait d'une insertion au Protocole.

M. RIPERT (France) propose, pour cette insertion, le texte suivant :

« Il est entendu que l'expression de « nationalité » est employée dans la présente Convention pour désigner le rapport juridique qui existe entre le bateau et l'État auquel il ressortit et ne préjuge pas des effets qui sont attachés à la nationalité du bateau. »

Le PRÉSIDENT déclare qu'il se rallie, quoique sans enthousiasme, à cette solution.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) déclare que la délégation yougoslave a reçu des instructions qui lui enjoignent formellement de demander le remplacement de l'expression « nationalité » par une autre. Tout ce qu'il peut promettre à la Conférence, c'est d'expliquer au Gouvernement de Belgrade le sens des discussions qui ont eu lieu ici et de s'efforcer d'apaiser ses scrupules juridiques.

Le PRÉSIDENT ajoute que la délégation yougoslave peut en tout cas constater que les membres de la Conférence ont cherché à lui donner satisfaction dans toute la mesure du possible.

M. CONTZESCO (Roumanie) fait savoir qu'il est chargé de demander la substitution de l'expression « droit d'arborer le pavillon » à celle de « nationalité », étant donné que c'est la première de ces notions qui est consacrée par la loi roumaine. Il pourrait, toutefois, se rallier à la suggestion de M. Ripert si, au lieu de dire tout simplement « auquel il ressortit », l'on ajoutait aussi l'expression « et dont il bat le pavillon ».

M. HOHL (Suisse) répondant à une précédente intervention de M. Ripert, fait savoir que lorsqu'un délégué suisse a parlé de « bateaux suisses », il a voulu désigner par là un bateau dont le pays d'immatriculation était la Suisse. Pour la délégation suisse, le critère réside dans l'immatriculation et non dans la nationalité. D'autre part, si M. Hohl est bien informé, la délégation suisse s'est toujours efforcée, au cours des discussions relatives aux dispositions applicables aux aéronefs, d'écarter la notion de la « nationalité ».

M. RIPERT (France) en convient d'autant plus que la Suisse n'a pas signé la Convention de 1919.

*La Commission décide d'insérer, à titre de clause I du protocole, le texte suivant :*

« Il est entendu que l'expression de « nationalité » est employée dans la présente Convention pour désigner le rapport juridique qui existe entre le bateau et l'État dont il bat le pavillon et ne préjuge pas des effets qui sont attachés à la nationalité du bateau. »

*L'ancienne clause I du Protocole devient la clause II.*

*La clause II du protocole devient la clause III.*

Le PRÉSIDENT expose que les seuls articles de la Convention qui restent à examiner sont l'article 4 et l'article 7 que la Commission discutera lorsqu'elle connaîtra le texte des articles 3 et 37 respectivement, de la Convention sur certaines matières de droit fluvial. Le préambule subsiste sans modification.

*L'ensemble du projet de convention, à l'exception des articles 4 et 7, est adopté en première lecture (voir annexe 1, page 91).*

### TROISIÈME SÉANCE

*Tenue le samedi 6 décembre 1930, à 18 h. 30.*

*Président : M. ROSSETTI (Italie).*

#### PROJET DE CONVENTION SUR LES MESURES ADMINISTRATIVES PROPRES A ATTESTER LA NATIONALITÉ DES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE.

#### V. Deuxième lecture du projet de Convention.

Le PRÉSIDENT explique que pour faire droit à certaines objections qui avaient été soulevées, il a rédigé un nouveau texte de projet de Convention dans lequel le mot « nationalité » est remplacé par les mots « droit au pavillon ». Il demande si la Commission est d'accord pour délibérer sur ce texte (voir annexe 2, page 92) à la place de celui qu'elle avait adopté en première lecture (voir annexe 1, page 91).

*La Commission accepte cette proposition.*

Sur la proposition de M. SOUBOTITCH (Yougoslavie), il est décidé que lecture sera donnée du texte du nouveau projet.

En conséquence, le PRÉSIDENT procède à cette lecture.

Commentant l'article 4, il fait remarquer que cet article constitue la reproduction exacte du texte qui a déjà été adopté par la deuxième Commission pour être inséré dans la Convention sur l'immatriculation des bateaux.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) fait observer d'une manière générale qu'il regrette de ne pas être en mesure de définir son attitude à l'égard d'un texte qui ne vient d'être distribué qu'immédiatement avant l'ouverture de la séance. Il déclare admettre l'expression « nationalité des bateaux », qui est connue également de la législation polonaise. En ce qui concerne la modification proposée, il lui est impossible, pour le moment, d'apprécier sa portée exacte.

Le PRÉSIDENT donne acte à M. Sułkowski de sa déclaration.

#### *Article premier.*

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) estime qu'il convient de modifier cet article de la manière suivante : « Un bateau de navigation intérieure ne peut avoir droit qu'à *un seul* pavillon national », afin d'éviter que ce membre de phrase puisse être interprété comme signifiant que le bateau n'aurait pas droit à un pavillon international.

M. RIPERT (France) se rallie à cette suggestion, étant entendu que, dans le projet de Convention actuel, l'expression « pavillon national » ne vise pas nécessairement le pavillon officiel ; il s'agit en l'espèce du pavillon de la marine marchande qui est un pavillon national, mais peut être différent du pavillon officiel. Le pavillon national dont il s'agit ici peut être différent du pavillon officiel.

*L'article premier est adopté avec la modification proposée par la délégation yougoslave.*

Article 2.

*Cet article est adopté sans modification.*

Article 3.

M. CONTZESCO (Roumanie) tient à préciser que, par registre mentionné dans l'article 3, on doit entendre n'importe quel registre spécial désigné pour servir à faire la preuve du droit d'un bateau au pavillon national.

Le PRÉSIDENT donne acte à M. Contzesco de son interprétation à laquelle la Commission se rallie.

*L'article est adopté sans modification.*

Articles 4, 5 et 6.

*Ces articles sont adoptés sans modification.*

Protocole de clôture.

Chiffre I.

Le PRÉSIDENT fait remarquer que le texte de ce paragraphe est identique à celui du projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial, avec cette différence, toutefois, que, dans ce texte, le mot « immatriculation » remplace le mot « pavillon ».

Chiffre II.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) propose de rédiger comme suit ce paragraphe : « En ce qui concerne les sociétés de capitaux, leur nationalité est déterminée par le siège social. »

M. CENTNER (Sarre) déclare que, en ce qui concerne le Territoire de la Sarre, la notion de la nationalité doit être entendue comme signifiant « qualité de ressortissant sarrois ».

Le PRÉSIDENT donne acte à M. Centner de cette interprétation.

*Le Protocole de clôture est adopté avec la modification proposée par M. Sitenisky.*

## VI. Discussion générale.

M. HOHL (Suisse) déclare que la délégation suisse se voit dans l'obligation de maintenir, à l'égard du nouveau projet de Convention, les objections faites contre le projet antérieur, bien que le terme de « nationalité » ait été éliminé. Il estime en effet que ce changement de locution n'affecte guère le fond même du texte. Pour ces motifs, la délégation suisse s'abstiendra de voter sur l'ensemble du nouveau projet.

Le PRÉSIDENT donne acte à M. Hohl de sa déclaration. Toutefois, il tient à exposer qu'en réalité les deux projets de Convention diffèrent, et que si l'on adopte le nouveau texte, les craintes émises par certains délégués au sujet des conséquences de l'emploi du terme « nationalité » n'auront plus de raison d'être.

M. CONTZESCO (Roumanie) rappelle que, en ce qui concerne l'article 4 du nouveau projet de Convention, la délégation roumaine formule la même réserve que celle qu'elle a exprimée à l'égard du projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial.

M. RIPERT (France) déclare que la délégation française est disposée à voter l'ensemble du nouveau projet, mais qu'il tient à préciser qu'en réalité les rédacteurs de ce texte ont réduit volontairement la portée de la Convention. La notion du pavillon étant admise d'une manière générale, M. Ripert ne peut s'expliquer pourquoi certains délégués formulent des objections contre le nouveau projet. La modification apportée au texte primitif ne constitue nullement un subterfuge destiné à faire accepter l'ancien texte grâce à un simple changement de mot. Les auteurs de la nouvelle rédaction ont volontairement renoncé à l'emploi de l'expression : « nationalité des bateaux », qui impliquait certaines conséquences juridiques. Animés du désir de faciliter à toutes les délégations la signature d'une Convention internationale qui présente un intérêt certain, ils ont consenti à abandonner ces conséquences, sous réserve, toutefois, de leur opinions personnelles au sujet de la notion de la nationalité. Ainsi, bien qu'il s'agisse d'un simple changement de mot, la rédaction du nouveau projet témoigne d'un effort considérable pour parvenir à une solution transactionnelle.

Le PRÉSIDENT se rallie aux idées exprimées par M. Ripert. Il ajoute qu'il espère que les diverses délégations tiendront compte de l'effort considérable accompli en vue de réaliser une entente générale.

### VII. Adoption de la Convention.

Le PRÉSIDENT met ensuite aux voix le projet de Convention. Ce vote, par appel nominal, donne les résultats suivants :

Allemagne. . . . .	abstention.
Autriche . . . . .	abstention.
Belgique. . . . .	oui.
Dantzig. . . . .	abstention.
France . . . . .	oui.
Grèce. . . . .	oui.
Hongrie. . . . .	oui.
Italie. . . . .	oui.
Pays-Bas . . . . .	abstention.
Pologne. . . . .	oui.
Portugal . . . . .	oui.
Roumanie. . . . .	oui (avec la réserve précédemment indiquée).
Suisse. . . . .	abstention.
Tchécoslovaquie . . . . .	oui.
Yougoslavie. . . . .	oui.

*L'ensemble du projet de Convention sur le droit au pavillon des bateaux est adopté par la Commission à la majorité de 10 voix avec 5 abstentions (voir document Conf./U.D.F./59).*

### VIII. Complément au Protocole de clôture.

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE désire donner à la Commission quelques précisions au sujet d'un texte qui a été distribué et pourrait être inséré dans le Protocole de clôture (voir annexe 3, page 93). Ce document, de caractère protocolaire, a été inspiré par l'idée que, en ce qui concerne l'application de la Convention, il y a lieu de tenir compte à la fois des préoccupations de divers États intéressés et des progrès généraux réalisés dans le domaine de la navigation intérieure. Il convient également de donner la possibilité à certains États d'adhérer à la présente Convention en restreignant, pendant un certain temps, ses effets à un réseau fluvial déterminé. Ainsi, le texte en question vise essentiellement à faciliter des signatures et des adhésions ultérieures. Il est basé sur le principe que si un État déclare que la Convention sur le droit au pavillon n'aura d'effet sur son territoire qu'en ce qui concerne un réseau fluvial déterminé, on ne saurait équitablement admettre que cet État puisse se prévaloir des dispositions de la Convention, en ce qui concerne l'ensemble des territoires des autres États contractants.

Le PRÉSIDENT estime que le texte proposé constitue une manière ingénieuse de permettre à un certain nombre d'États d'adhérer à la Convention en limitant tout d'abord le champ d'application de celle-ci à un réseau fluvial déterminé.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) demande au Secrétaire général de la Conférence de bien vouloir fournir des précisions supplémentaires.

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE cite à cet égard un exemple pratique qu'il expose à titre de démonstration : en admettant l'existence de deux fleuves 1 et 2, et de trois États A, B et C ; B et C étant des États parties à la Convention, l'État A aurait la faculté de restreindre le champ d'application de la Convention au fleuve 1 seulement. Dans ce cas, l'État A ne pourra se prévaloir des bénéfices de la Convention à l'égard des pays B et C en ce qui concerne la portion du fleuve 2 qui traverse le territoire de B et C. Il ne pourra s'en prévaloir qu'en ce qui concerne la navigation sur le fleuve 1.

M. RIPERT (France) estime que la réserve formulée dans le texte en question n'offre d'intérêt que pour les délégations qui se sont abstenues de voter la Convention. Il semble donc qu'il conviendrait tout d'abord de connaître quelle est leur opinion au sujet de cette réserve.

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE déclare qu'à première vue il avait estimé que la question primordiale était de savoir si les États parties à la Convention croient qu'il soit possible d'introduire dans celle-ci la réserve en question.

M. RIPERT (France) fait remarquer que les États adhérents ne peuvent obliger les autres à accepter cette réserve. Il semble donc opportun de ne voter le texte en question que s'il présente de l'intérêt pour un certain nombre d'États.

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE répond que pour les États non parties à la Convention, tout se passera comme si le texte n'avait pas existé, mais que si les États adhérents estiment que le texte n'est pas nuisible, il est possible qu'il puisse devenir utile à un certain moment.

Le PRÉSIDENT estime également que le texte ne nuit nullement aux États qui ont adhéré à la Convention, et qu'il est susceptible de faciliter l'adhésion aux États qui hésiteraient à s'y rallier sans réserve. Il estime opportun de procéder à un vote.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) déclare également que, précisément parce qu'on peut espérer que le texte en question facilitera d'autres adhésions à la Convention, il est opportun de l'adopter.

M. CONTZESCO (Roumanie) estime également que la formule proposée ne saurait diminuer les droits des diverses délégations. Il peut arriver, en effet, que des États qui viennent d'adhérer à la Convention soient désireux de limiter l'application de celle-ci à un réseau fluvial déterminé. Dans ce cas, la réserve dont il s'agit leur permettrait d'agir en conséquence. Aussi, estime-t-il qu'il convient de voter le texte proposé.

Le PRÉSIDENT croit comprendre qu'étant donné l'absence d'objections, le texte en question est adopté et qu'il devra être introduit dans le Protocole de clôture.

### IX. Adoption de la Convention avec le Protocole-Annexe.

M. DE DIETRICH DE SACHSENFELS (Hongrie) estime qu'il convient de procéder ensuite à un nouveau vote par appel nominal au sujet de l'ensemble du projet de Convention sur le droit au pavillon, avec la réserve qui vient d'être adoptée et qui sera insérée dans le Protocole-Annexe.

Le vote par appel nominal auquel il est procédé donne les résultats suivants :

Allemagne. . . . .	abstention.
Autriche . . . . .	abstention.
Belgique. . . . .	oui.
Dantzig. . . . .	abstention.
France . . . . .	oui.
Grèce. . . . .	non, contrairement au vote précédent de la délégation hellénique, qui s'était dé- clarée favorable au projet de Convention sans l'ad- dendum.
Hongrie. . . . .	oui.
Italie. . . . .	oui.
Pays-Bas . . . . .	abstention.
Pologne. . . . .	oui.
Portugal . . . . .	oui.
Roumanie. . . . .	oui (la délégation roumaine retire sa réserve, formulée auparavant).
Suisse . . . . .	abstention.
Tchécoslovaquie . . . . .	oui.
Yougoslavie. . . . .	oui.

*L'ensemble de la Convention sur le droit au pavillon, avec le Protocole de clôture ainsi complété, est adopté à la majorité par 9 voix, avec 5 abstentions et un vote contraire (voir document Conf./U.D.F./59).*

Le PRÉSIDENT déclare close la session de la première Commission.

## PREMIÈRE COMMISSION

### LISTE DES ANNEXES

	Pages
1. Projet de Convention sur les mesures administratives propres à attester la nationalité des bateaux de navigation intérieure. Texte adopté en première lecture par la Commission . . . . .	91
2. Projet de Convention sur les mesures administratives propres à attester le droit au pavillon des bateaux de navigation intérieure. Texte rédigé par le président de la première Commission, adopté par cette Commission et soumis à la Conférence. . . .	92
3. Adjonction au Protocole-annexe de la Convention sur les mesures administratives propres à attester le droit au pavillon des bateaux de navigation intérieure. Texte adopté par la Commission et soumis à la Conférence . . . . .	93

### ANNEXE 1.

[Conf./U.D.F./41.]

## PROJET DE CONVENTION SUR LES MESURES ADMINISTRATIVES PROPRES A ATTESTER LA NATIONALITÉ DES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE

TEXTE ADOPTÉ EN PREMIÈRE LECTURE PAR LA COMMISSION.

Les Hautes Parties contractantes,  
Désireuses de faciliter l'application de toute stipulation des conventions conclues ou à conclure, ou de tout principe reconnu du droit international, qui ferait dépendre certains droits ou certaines obligations de la nationalité ou du pavillon des bateaux de navigation intérieure,  
Conviennent, à cette fin, des dispositions suivantes :

#### Article premier.

Un bateau de navigation intérieure ne peut avoir qu'une nationalité.

#### Article 2.

Sous réserve des dispositions de la présente Convention, les États contractants conservent le droit de fixer dans leur législation les conditions d'acquisition et de perte de nationalité des bateaux.

#### Article 3.

Tout bateau, pour faire la preuve de sa nationalité, doit être inscrit sur un registre désigné pour servir à cette fin, tenu par l'autorité compétente de l'État dont il relève.

#### Article 4.

(Comme à la Convention sur certaines matières de droit fluvial.)

#### Article 5.

Lorsqu'un bateau aura été nationalisé, il ne pourra recevoir une nouvelle nationalité avant que la radiation de l'inscription de sa nationalité sur le registre primitif ait été effectuée.

#### Article 6.

Les bateaux manifesteront leur nationalité par le port du pavillon national et en justifieront par un document permettant de les identifier et délivré par l'autorité visée à l'article 3.

### PROTOCOLE DE CLÔTURE.

I. Il est entendu que la présente Convention n'a pas pour effet de mettre obstacle au droit d'un État de s'opposer, en cas d'événements graves, au changement de nationalité des bateaux inscrits sur ses registres, ni, d'une manière générale, de régler la question des échanges commerciaux d'ordre international auxquels les bateaux donnent lieu, question qui demeure réservée notamment aux traités de commerce et aux conventions générales économiques.

#### II. *Ad* article A, alinéa 2.

Il est entendu, pour l'application de l'alinéa 2 de l'article 4, que, en ce qui concerne les sociétés de capitaux, la nationalité est déterminée par le siège social.

ANNEXE 2.

[Conf./U.D.F./45.]

PROJET DE CONVENTION SUR LES MESURES ADMINISTRATIVES  
PROPRES A ATTESTER LE DROIT AU PAVILLON DES BATEAUX  
DE NAVIGATION INTÉRIEURE

TEXTE RÉDIGÉ PAR LE PRÉSIDENT DE LA PREMIÈRE COMMISSION, ADOPTÉ PAR CETTE COMMISSION  
ET SOUMIS A LA CONFÉRENCE <sup>1</sup>.

Les Hautes Parties contractantes, désireuses de faciliter l'application de toute stipulation des conventions conclues ou à conclure, ou de tout principe reconnu du droit international, qui ferait dépendre certains droits ou certaines obligations du pavillon du bateau de navigation intérieure, conviennent à cette fin des dispositions suivantes :

*Article premier.*

Un bateau de navigation intérieure ne peut avoir droit qu'à un pavillon national.

*Article 2.*

Sous réserve des dispositions de la présente Convention, les États contractants conservent le droit de fixer dans leur législation les conditions d'acquisition et de perte du droit au pavillon.

*Article 3.*

Tout bateau, pour faire la preuve de son droit au pavillon national, doit être inscrit sur un registre désigné pour servir à cette fin, tenu par l'autorité compétente de l'État qui octroie le droit au pavillon.

*Article 4.*

Si le bateau remplit les conditions fixées pour l'octroi du droit au pavillon par la législation de deux ou plusieurs États contractants, il ne peut être inscrit que dans le registre de l'un de ces États. Dans ce cas, le propriétaire a le choix du pays où le bateau sera inscrit. Il conserve ce choix lorsque le bateau déjà inscrit continue ou vient à remplir les conditions fixées pour l'octroi du droit au pavillon par la législation de deux ou plusieurs États contractants.

Chaque État contractant se réserve le droit d'exiger que ses ressortissants inscrivent sur ses registres les bateaux leur appartenant pour plus de moitié et remplissant en même temps les conditions fixées pour l'octroi du droit au pavillon, par la législation d'un ou plusieurs autres États contractants, s'ils ont sur son territoire leur résidence habituelle ou, dans le cas de sociétés, la direction principale de leurs affaires. En ce qui concerne les bateaux appartenant à des personnes physiques, chaque État contractant se réserve de même le droit d'exiger que ses ressortissants, même s'ils n'ont pas sur son territoire leur résidence habituelle, inscrivent sur ses registres les bateaux leur appartenant pour plus de moitié et remplissant les conditions fixées pour l'octroi du droit au pavillon, par la législation d'un ou de plusieurs autres États contractants, si ces bateaux sont exclusivement affectés à la navigation dans les eaux dudit État.

*Article 5.*

Lorsqu'un bateau aura été inscrit sur le registre visé à l'article 3, il ne pourra être inscrit sur un autre registre avant que la radiation de son inscription sur le registre primitif ait été effectuée.

*Article 6.*

Les bateaux justifieront du droit de porter le pavillon par un document permettant de les identifier et délivré par l'autorité visée à l'article 3.

PROTOCOLE DE CLÔTURE.

I. Il est entendu que la présente Convention n'a pas pour effet de mettre obstacle au droit d'un État de s'opposer, en cas d'événements graves, au changement de pavillon des bateaux inscrits sur ses registres, ni, d'une manière générale, de régler la question des échanges commerciaux d'ordre international auxquels les bateaux donnent lieu, question qui demeure réservée notamment aux traités de commerce et aux conventions générales économiques.

II. *Ad* article A, alinéa 2.

Il est entendu, pour l'application de l'alinéa 2 de l'article 4, que, en ce qui concerne les sociétés de capitaux, la nationalité est déterminée par le siège social.

<sup>1</sup> Ce texte est publié dans la forme dans laquelle il a été soumis à la première Commission. Celle-ci y a apporté quelques légères modifications. Le texte définitif est publié séparément (document Conf./U.D.F./59).

ANNEXE 3.

[Conf./U.D.F./46.]

ADJONCTION AU PROTOCOLE-ANNEXE DE LA CONVENTION SUR LES MESURES ADMINISTRATIVES PROPRES A ATTESTER LE DROIT AU PAVILLON DES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE

Texte adopté par la Commission et soumis à la Conférence.

III. Tout État, en signant ou en ratifiant la présente Convention, ou en y adhérant, peut déclarer que cette Convention n'aura d'effets sur son territoire qu'en ce qui concerne les bateaux exclusivement affectés à la navigation sur un réseau fluvial déterminé, étant entendu, dans ce cas, qu'il ne pourra se prévaloir des dispositions de la Convention, dans le territoire des autres États contractants, qu'à l'égard des bateaux portant son pavillon national, affectés à la navigation sur ce réseau.

## 2. DEUXIÈME COMMISSION

### PROJET DE CONVENTION SUR CERTAINES MATIÈRES DE DROIT FLUVIAL.

---

#### PREMIÈRE SÉANCE

*Tenue le mardi 18 novembre 1930, à 10 heures.*

*Président: Le professeur Robert HAAB (Suisse).*

---

Le PRÉSIDENT remercie ses collègues de lui avoir fait l'honneur de lui confier la présidence de la deuxième Commission.

#### I. Constitution du Comité de rédaction.

Étant donné le grand nombre des membres de la Commission, il propose que celle-ci se borne à discuter les principes généraux du projet de convention et confie la rédaction des textes à un comité restreint qui comprendrait :

M. CHARGUÉRAUD-HARTMANN,  
M. CONTZESCO,  
M. HOSTIE,  
M. MONTAGNA,  
M. RICHTER,  
M. VAN SLOOTEN,  
M. SITENSKY,  
M. SOUBOTITCH,  
M. SUŁKOWSKI.

Le Président prie les membres du Comité de s'entendre sur la date et le lieu de leur réunion. Il invite la Commission à aborder la discussion de l'article 1 du projet de Convention <sup>1</sup>.

#### II. Examen du projet de convention.

M. ROSSETTI (Italie) propose que la Commission procède immédiatement à une discussion générale sur l'ensemble du titre premier de la Convention en tenant compte des conditions d'ordre général qui ont inspiré les amendements présentés par la délégation allemande (voir annexe 1, page 184).

Le PRÉSIDENT demande si la Commission veut entrer en discussion générale ou s'il ne faut pas plutôt passer à l'examen des articles, étant donné que la seule question susceptible de justifier une telle discussion générale doit se trouver lors de la discussion des articles 2 et 3.

M. Richter partage l'avis du Président, et M. Rossetti n'insiste pas sur sa proposition.

#### TITRE PREMIER. — DE L'IMMATRICULATION.

##### *Article premier.*

Le PRÉSIDENT donne lecture de l'article premier du projet de convention, ainsi que des articles 1 et 1 *bis* de l'amendement présenté par la délégation allemande.

Il fait remarquer que cet amendement écarte dans tous les cas les bateaux de navigation intérieure ayant un déplacement inférieur à 20 tonnes métriques, tandis qu'aux termes du projet, ils sont soumis à la Convention si, conformément à la législation nationale, ils ont été immatriculés.

---

<sup>1</sup> Voir document C.541.M.195.1929.VIII.

M. RICHTER (Allemagne) signale que l'amendement allemand fait mention des bateaux de moins de 20 tonnes à l'article 10 *bis*.

D'autre part, il explique que la délégation allemande estime préférable que les dragues grues, élévateurs flottants et tous engins et outillage flottants de nature analogue soient soumis à la même réglementation que les bateaux de navigation intérieure.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) attire l'attention de la Commission sur le point suivant : dans le projet primitif, les États contractants s'engagent à établir les registres d'immatriculation conformément à leur législation, tandis que l'amendement allemand prévoit, à l'article 3, que l'immatriculation serait faite dans le pays où est situé le port d'attache du bateau.

Il y a là une question de principe qui doit être résolue : les conditions d'immatriculation doivent-elles être uniformisées ou non ?

Le PRÉSIDENT fait observer que ce point devra être examiné lors de la discussion des articles 2 et 3.

M. RIPERT (France) demande à la délégation allemande de préciser pourquoi elle désire la suppression, dans l'article premier, des termes « conformément à leur législation ».

M. RICHTER (Allemagne) déclare ne pas bien comprendre la portée de ces termes. Il lui semble qu'ils visent la tenue des registres. La délégation allemande désire que les États signataires s'engagent à tenir ces registres conformément aux conditions fixées par la Convention.

Le PRÉSIDENT propose de renvoyer l'étude de ce point au Comité de rédaction.

*Il en est ainsi décidé.*

M. RIPERT (France) demande ce qu'il advient, dans l'amendement allemand, des articles 2 et 3 du projet primitif.

M. RICHTER (Allemagne) répond que les questions traitées dans ces articles feraient l'objet d'articles suivants.

La délégation allemande estime préférable que la Convention ne débute pas par une règle générale, mais qu'elle traite les diverses questions une à une. C'est ainsi qu'elle propose certaines modifications dans la rédaction des certificats d'immatriculation et dans les inscriptions que devront porter les bateaux eux-mêmes.

M. ROSSETTI (Italie) est d'accord en principe sur l'amendement allemand qui tend à inclure dans le texte même de la Convention la plupart des clauses qui figurent dans le Protocole de clôture. Cette manière de voir correspond aux instructions qu'il a reçues de son gouvernement.

Le PRÉSIDENT fait observer que les articles premiers du projet primitif et de l'amendement allemand ne présentent pas de divergence de fond. Ils ne diffèrent qu'en ce qui concerne les dragues, grues, etc.

La Commission doit en outre se prononcer sur le principe de l'introduction, dans le corps de la Convention, de certaines clauses figurant au Protocole de clôture du projet primitif. Le Président se déclare d'accord personnellement sur ce principe, et il constate que *la Commission l'accepte à l'unanimité*.

En ce qui concerne la question des dragues, grues, etc., elle sera examinée au cours de la discussion des articles 2 et 3.

M. ROSSETTI (Italie) demande que la Commission se prononce également sur l'article 1 *bis* de l'amendement allemand.

M. RICHTER (Allemagne) explique que cet amendement apporte deux modifications à l'article premier du projet primitif.

1° Il supprime le qualificatif « publics » dans les termes « registres publics » et le remplace par l'article 1 *bis* qui règle la publicité de l'immatriculation.

2° Il propose que les registres prévus soient intitulés « registres des bateaux ».

M. ROSSETTI (Italie) n'a pas d'objection de fond à présenter sur l'ensemble de l'article premier de l'amendement. Toutefois, il ne voit pas la nécessité d'imposer aux États contractants une appellation conventionnelle pour les registres prévus, et il propose en conséquence que la Commission adopte les articles 1 et 1 *bis* de l'amendement allemand, en supprimant seulement la phrase « seront intitulés registres des bateaux ».

M. RICHTER (Allemagne) estime qu'il y aurait, dans ce cas, des possibilités de confusion, car dans certains pays, tels que la France, des registres spéciaux sont réservés aux hypothèques.

M. ROSSETTI (Italie) se déclare prêt à accepter le terme « registres des bateaux » s'il est entendu qu'il n'est employé que pour les besoins de la présente Convention et qu'il ne préjuge pas la liberté des États d'appeler leurs registres comme ils le désirent.

M. CONTZESCO (Roumanie) se déclare d'accord avec M. Rossetti. Il fait observer que la confusion envisagée par M. Richter est d'ailleurs peu probable, étant donné que les deux sortes de registres sont tenus par des autorités différentes.

Le PRÉSIDENT déclare qu'il en sera ainsi et qu'on peut considérer *les articles 1 et 1 bis comme adoptés en principe et les renvoyer au Comité de rédaction.*

### Articles 2 et 3.

Le PRÉSIDENT donne lecture des articles 2 et 3 du projet primitif.

Il signale que la Commission est en présence de deux propositions d'amendement :

1<sup>o</sup> Une proposition présentée par la délégation des Pays-Bas (voir annexe 2, page 198) modifiant le texte du quatrième alinéa de l'article 3 du projet.

2<sup>o</sup> L'article 3 de l'amendement allemand (voir annexe 1, page 184).

M. RICHTER (Allemagne) rappelle que les membres du Comité de droit fluvial ont tous été d'accord pour proposer que l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure soit obligatoire. Par contre, ils n'ont pu se mettre d'accord sur les conditions de cette immatriculation. Pour les uns, un bateau doit être immatriculé dans le pays où est situé son port d'attache ou le domicile de son propriétaire : c'est là, notamment, le point de vue allemand. Pour les autres, un bateau doit être immatriculé dans le pays dont le propriétaire du bateau est ressortissant : c'est là, notamment, le point de vue français.

Les membres du Comité de droit fluvial ont décidé, en fin de compte, de laisser à chaque État la liberté de fixer comme il l'entend les conditions de l'immatriculation sur ses registres. En cas de conflit, le propriétaire aurait le choix du pays où le bateau serait immatriculé.

Tous sont d'accord pour estimer que la solution adoptée n'est pas idéale, mais M. Richter va plus loin et déclare qu'elle est non seulement mauvaise, mais qu'elle présente certaines impossibilités d'application. Un État pourrait décider, par exemple, que tout propriétaire désirant immatriculer son bateau sur les registres de cet État serait autorisé à le faire. Le cas exceptionnel, envisagé par le projet de Convention, où un bateau remplirait les conditions d'immatriculation fixées par la législation de deux ou plusieurs États contractants, deviendrait alors la règle.

D'autre part, le projet donne au propriétaire, en cas de conflit, le choix du pays où son bateau sera immatriculé. A première vue, cette idée semblait séduisante, notamment pour la délégation allemande qui est guidée par le désir d'écartier les considérations d'ordre politique et d'établir le système qui correspond le mieux aux intérêts des particuliers, plutôt qu'à ceux des États. Cette délégation estimait que le propriétaire ferait toujours un choix raisonnable, mais un examen plus approfondi montre que le droit de choisir ne jouerait souvent qu'en faveur des propriétaires ressortissants des États ayant adopté le principe de la nationalité.

En effet, on peut envisager deux cas de conflit entre les législations allemande et française.

Premier cas : Le port d'attache d'un bateau est en Allemagne, et son propriétaire est un ressortissant français.

Deuxième cas : Le port d'attache est en France, et le propriétaire est un ressortissant allemand.

Dans le premier cas, le bateau remplit les conditions d'immatriculation fixées par la législation des deux pays, et son propriétaire peut choisir.

Dans le deuxième cas, le bateau ne remplit les conditions d'immatriculation ni de l'un ni de l'autre pays, et on refuse au propriétaire non seulement le droit de choisir, mais même le droit de faire immatriculer son bateau.

Ces deux objections principales suffisent, semble-t-il, pour condamner la solution adoptée dans le projet de convention.

La question de l'immatriculation a été examinée très soigneusement au cours des réunions de deux comités préparatoires, et elle a donné lieu à beaucoup de discussions et de malentendus. Cela provient, de l'avis de M. Richter, de ce que les diverses délégations n'envisagent pas la Convention sous le même angle. Pour la délégation allemande, la Convention ne vise que des points de droit privé. D'autres délégations, par contre, veulent y introduire indirectement le principe de nationalité et sauvegarder dans la même Convention, à la fois les intérêts des particuliers et ceux des gouvernements.

Or, M. Richter estime qu'il est indispensable que la Commission s'en tienne exclusivement au point de vue du droit privé ; quant au droit public, la Convention ne devrait comprendre que des dispositions accessoires ayant seulement pour but de faciliter son application. M. Richter insiste sur la nécessité pour la Commission de renoncer à considérer les bateaux de navigation intérieure comme faisant partie de l'ensemble du domaine national.

En somme, il s'agit de mettre les intéressés à même d'obtenir des renseignements sur un bateau déterminé. Il semble pour cela naturel de choisir, pour lieu d'enregistrement, celui du centre d'exploitation, et ceci justifie le principe du port d'attache.

L'amendement de la délégation allemande est une traduction presque littérale de certains articles du droit fluvial allemand. Il permettrait d'éviter toutes difficultés et discussions. Chaque État serait libre, d'ailleurs, d'agir comme il l'entend pour tout ce qui concerne son administration intérieure.

M. ŠITENSKY (Tchécoslovaquie) constate que la délégation allemande propose l'adoption de conditions uniformes régissant l'immatriculation, au lieu du règlement des conflits tel qu'il est prévu par le projet de convention. Or, M. Richter a rappelé lui-même que les membres du Comité de droit fluvial ont adopté la solution indiquée dans le projet, faute d'avoir pu concilier les points de vue de ses différents membres. Comment espère-t-il pouvoir les concilier maintenant ?

Si une autre délégation présentait un amendement inspiré de la législation de son pays et incompatible avec la législation en vigueur en Allemagne, la délégation allemande ne pourrait non plus l'accepter.

D'autre part, M. Sitensky estime que l'argumentation de M. Richter est critiquable et que les exemples cités sont plus théoriques que pratiques. C'est ainsi, par exemple, qu'un propriétaire allemand, s'il le désire, peut toujours faire en sorte que le port d'attache de son bateau soit en Allemagne.

Le projet élaboré par le Comité de droit fluvial est le résultat de longues délibérations et, s'il ne fixe pas une règle uniforme pour l'immatriculation, c'est parce qu'il était impossible d'en faire accepter une par tous. M. Sitensky estime que si la délégation allemande insiste pour défendre son amendement, cette façon de faire serait dangereuse et pourrait compromettre le succès de la Conférence.

M. ROSSETTI (Italie) tient à rendre hommage à l'étude approfondie du projet de Convention faite par la délégation allemande. Il regrette que les objections présentées par celle-ci ne l'aient pas été plus tôt, au cours des travaux préparatoires. Il estime que plusieurs points peuvent être retenus dans l'amendement allemand, qui ne sont pas incompatibles avec le projet primitif.

Mais il désire attirer l'attention de la Commission sur un point capital : un certain nombre d'États ne peuvent abandonner la conception d'après laquelle la batellerie fluviale fait partie de l'ensemble du domaine national. La conception contraire est toute nouvelle, même en Allemagne. C'est ainsi que dans le traité classique du professeur Mittelstein sur le « Binnenschiffahrtsrecht », la question est traitée du point de vue de l'intérêt national. D'ailleurs, le point de vue de la majorité actuelle a bien été suivi par l'Allemagne, lorsqu'elle a dû pourvoir à la protection de ses intérêts, comme par exemple dans le Bas-Danube. On doit tenir compte, en tout cas, du fait qu'un certain nombre d'États ne sont pas disposés à se dessaisir des droits et des devoirs qu'ils ont à l'égard de leur batellerie nationale.

Il n'y a pas de doute qu'il ne s'agit point là d'une simple question juridique, mais bien d'une question très complexe dont les conséquences d'ordre politique ne peuvent pas être méconnues.

M. Rossetti ne peut non plus se rallier à l'opinion selon laquelle la Conférence actuelle ne serait appelée à établir qu'une convention de droit privé. Sans s'étendre sur le fait qu'en droit fluvial aussi bien qu'en droit maritime, il est bien difficile de faire un partage exact entre ce qui est du domaine du droit public et ce qui est du ressort du droit privé, il rappelle comment certaines notions de droit public doivent en tout cas se trouver à la base de toute règle de droit privé. On ne concevrait pas, à titre d'exemple, un code civil qui ne commencerait point par une réglementation de la nationalité.

Il répète qu'à son avis, la Commission peut répondre favorablement à certaines des objections faites par la délégation allemande en apportant un certain nombre de modifications au texte du projet, et il donne lecture d'un amendement provisoire rédigé à cette fin.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) souligne qu'en théorie, il serait certes préférable d'établir des règles uniformes régissant l'immatriculation ; vu les expériences du Comité chargé de la préparation des projets de conventions, cette tâche paraît cependant, dans les conditions actuelles, irréalisable.

En ce qui concerne en particulier l'amendement proposé par la délégation allemande, son acceptation serait de nature à empiéter sur le terrain de la politique économique suivie par les États particuliers. A cet égard, on doit se rendre compte que d'après l'amendement allemand, l'immatriculation s'effectuerait sur la base du port d'attache, quelle que soit la nationalité du propriétaire du bateau. Or, un État peut avoir intérêt à refuser l'immatriculation aux étrangers en la réservant à ses nationaux, ce qu'il ne saurait plus prescrire si l'amendement allemand était accepté, cet État se trouvant lié par une telle disposition qu'il ne pourrait plus changer unilatéralement.

M. HOHL (Suisse) déclare que dans l'opinion de la délégation suisse, le but principal de la Convention est de prévoir le règlement des conflits de lois.

La solution indiquée dans le projet est à la fois positive, en ce qu'elle rend l'immatriculation obligatoire, et négative, en ce qu'elle confie aux différents États le soin de fixer les conditions régissant l'immatriculation. La délégation allemande propose maintenant une solution entièrement positive. Or, cette question a déjà été discutée au sein du Comité rhénan ; une nouvelle discussion ferait ressortir les mêmes incompatibilités d'opinions, et on ne pourrait que retomber sur la solution indiquée dans le projet de convention.

M. Richter a cité un exemple de conflit négatif, celui d'un bateau dont le port d'attache serait en France, et dont le propriétaire serait un ressortissant allemand. M. Hohl lui rappelle le quatrième alinéa de l'article 3, dont l'Allemagne pourrait se prévaloir dans ce cas.

La délégation suisse en arrive à conclure que la solution adoptée dans le projet de convention sauvegarde les intérêts de tous les États représentés et qu'elle doit ainsi pouvoir être acceptée par tous.

M. CONTZESCO (Roumanie) craint d'avoir été trop optimiste au cours de la séance plénière de la Conférence qui s'est tenue la veille, en comptant sur une marche satisfaisante des débats et sur

une rapide adoption des projets de convention. Il croyait qu'on n'allait pas toucher d'une façon si profonde aux questions de principe formulées par les experts.

Mais l'amendement allemand apporte de très sensibles modifications au système adopté et diminue grandement les chances d'arriver à un règlement de cette question si importante.

A la demande de M. Contzesco, M. DASCOVICI (Roumanie) fait observer qu'il est nécessaire de tenir compte de la situation spéciale de certains États riverains du Danube. La Roumanie, la Yougoslavie et la Tchécoslovaquie ont à lutter contre des conditions économiques spéciales et difficiles : c'est pourquoi elles sont bien attachées au principe de la nationalité du propriétaire du bateau en matière d'immatriculation. En rouvrant la discussion sur d'autres bases, on risquerait de voir la Conférence prendre fin sans qu'aucun résultat ait été obtenu, tandis que le projet de convention contient une solution transactionnelle qui tient compte de deux points de vue nettement opposés.

D'autre part, il est certain que la question relève également du droit public, en ce qui concerne le droit au pavillon notamment.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) tient à préciser que la délégation yougoslave considère que la question de l'immatriculation n'est discutée par la Commission que du point de vue des conséquences envisagées dans le projet de convention, c'est-à-dire celles ayant trait à la propriété, aux hypothèques, etc., sans toucher en rien à la question de la nationalité.

Il ajoute qu'à son avis, il est juridiquement possible d'établir deux registres distincts, dont l'un porterait des inscriptions relatives à l'immatriculation proprement dite et servirait à la publicité des droits réels, et l'autre des inscriptions d'ordre public et politique, c'est-à-dire relatives à la nationalité.

M. NAUTA (Pays-Bas) fait observer que tous les États possédant un système d'immatriculation en sont satisfaits, et qu'il est peu probable qu'ils consentent à le remplacer par un autre. S'il n'existait pas déjà un grand nombre de législations en vigueur, une réglementation uniforme pourrait être acceptée, mais, étant donné que ce n'est pas le cas, il semble que la seule solution qui puisse être adoptée soit celle du projet de convention, c'est-à-dire celle suivant laquelle, d'une part, chaque État reste libre de fixer les conditions régissant l'immatriculation, et, d'autre part, le propriétaire a le choix du pays où les bateaux seront immatriculés. Cette solution n'est certainement pas sans défaut, mais, encore une fois, c'est la seule possible.

D'ailleurs, on pourra sans doute porter remède à certains des inconvénients qu'elle présente. C'est ainsi, par exemple, que dans l'hypothèse envisagée par M. Richter où un État permettrait à tout propriétaire qui en ferait la demande d'immatriculer son bateau sur ses registres, on pourrait décider, en cas de conflit, que préférence serait donnée à la législation imposant une obligation d'immatriculation, plutôt qu'à la législation donnant simplement une faculté d'immatriculation.

M. Nauta estime qu'il faut adopter comme principe celui du projet de convention : chaque État resterait libre. La Commission doit se contenter de chercher des solutions pour les cas où un bateau remplirait à la fois les conditions d'immatriculation fixées par la législation de deux ou plusieurs États contractants, ou ne remplirait les conditions d'aucun de ces États.

M. HOUPEURT (France) constate qu'il serait infiniment désirable d'arriver à établir une règle unique, mais qu'il faut reconnaître que cela est impossible à l'heure actuelle.

Il croit bon de rappeler les circonstances dans lesquelles a été adopté le quatrième paragraphe de l'article 3. C'était au cours d'une réunion du Comité rhénan à Berlin qu'une solution avait été cherchée avec le plus grand désir d'aboutir. Or, c'est précisément la délégation allemande qui a arrêté le texte finalement adopté, et elle avait fait observer que ce texte était conciliable avec le « Binnenschiffahrtsrecht » et qu'il en reprenait même certaines expressions, telles que « direction principale des affaires ».

Le cas, envisagé par M. Richter, d'un bateau dont le port d'attache serait en France et le propriétaire ressortissant allemand, ne serait sans doute pas difficile à résoudre, d'autant plus que la loi allemande prévoit que dans certains cas, il est impossible de déterminer le port d'attache d'un bateau. D'ailleurs, l'interprétation des règlements a toujours été assez élastique à ce sujet, comme le prouvent certains exemples de bateaux allemands immatriculés dans des ports qui leur sont inaccessibles en raison de leur gabarit.

Enfin, on pourrait citer le cas du petit marinier qui, habitant son bateau, se déplace sans cesse à la recherche du trafic : quel est le port d'attache de son bateau ? M. Houpeurt conclut qu'il faut reconnaître l'impossibilité de trouver une autre solution que la solution transactionnelle du projet de convention. Celle-ci a été adoptée à l'unanimité des experts, et il semble que la Commission pourrait l'adopter également.

M. RICHTER (Allemagne) déclare être légèrement déçu de la tournure prise par le débat, étant donné qu'aucun des orateurs n'a traité, à son avis, le côté essentiel de la question. Si les comités préparatoires n'ont pu trouver une solution meilleure que celle indiquée dans le projet de convention, c'est parce qu'ils ont suivi une méthode défectueuse et qu'ils ont mêlé les considérations de droit privé et de droit public. Il appartient à la présente Commission de trouver une solution plus heureuse en suivant une meilleure méthode.

M. Richter estime, comme M. Rossetti, qu'il s'agit ici de droit fluvial et non pas seulement de droit privé. Toutefois, les considérations de droit public ne doivent être introduites que pour protéger les intérêts des particuliers.

Or, M. Rossetti a fait allusion à l'article 26 de la loi allemande, qui prévoit que le Gouvernement peut édicter une ordonnance autorisant l'immatriculation de certains bateaux sur des registres consulaires. Dans les deux cas où cette disposition a été appliquée, c'est-à-dire pour le Bas-Danube et le Yang-Tsé-Kiang, le Gouvernement allemand a pris cette mesure, faute de mieux, les registres locaux étant fermés aux étrangers.

Quant à la solution proposée par M. Nauta pour le règlement des conflits, c'est-à-dire que préférence soit donnée aux lois faisant une obligation de l'immatriculation, plutôt qu'à celles qui en font simplement une faculté, M. Richter fait observer qu'il peut arriver que les législations de deux États prévoient toutes deux l'obligation de l'immatriculation.

M. RIPERT (France) constate que M. Richter reproche aux orateurs qui ont critiqué son amendement d'avoir négligé sa recommandation principale qui était d'éviter toute considération politique dans la discussion du projet de convention.

M. Ripert veut dissiper à ce sujet un malentendu. Quand des États arrêtent les conditions régissant l'immatriculation des bateaux, ils ne le font pas pour des considérations de politique étrangère, mais en tenant compte de leur politique économique générale. Or, les politiques économiques diffèrent d'un État à l'autre, et, comme tous les pays n'ont pas les mêmes intérêts, il est naturel qu'ils fixent, pour l'immatriculation, des conditions différentes. Le projet de convention a tenu compte des solutions différentes. On peut dire, en conséquence, que ce sont les États qui veulent faire accepter aux autres leur propre solution qui, par cela même, font acte politique.

Il est impossible de supprimer entièrement les conflits de lois ; il s'agit simplement de prévoir une méthode pour leur règlement, et le projet de convention apporte une solution, celle du libre choix en principe du pays d'immatriculation.

Pourquoi exige-t-on l'immatriculation pour les bateaux, et non pour tous les autres biens mobiliers ? C'est pour pouvoir suivre ces bateaux, et permettre qu'ils fassent l'objet d'hypothèques, etc. On ne voit donc pas pourquoi il faudrait créer deux sortes de registres, des registres de propriété et des registres de nationalité : le système amènerait des désordres administratifs.

La règle pour la solution des conflits indiquée dans le projet de convention, donne satisfaction à tous les États, et il semble qu'il serait dangereux de vouloir recommencer à opposer l'un à l'autre les systèmes de l'immatriculation et de la nationalité. La Commission devrait se contenter d'apporter simplement au projet qui lui est soumis quelques amendements éventuels.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) souligne que la question de l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure a fait l'objet de discussions qui durent depuis sept années. Dès le début, il a paru que cette immatriculation avait deux buts distincts. En premier lieu, assurer une assiette solide aux hypothèques et aux autres droits réels, et, en second lieu, sauvegarder la fortune nationale. Or, la délégation allemande prend maintenant une nouvelle position et essaie d'y rallier la Commission.

M. van Slooten se déclare d'accord avec M. Ripert et estime que la Commission doit s'en tenir, dans son ensemble, au projet de convention qui lui est soumis.

Il attire l'attention de la Commission sur le fait que d'après les statistiques établies par la Commission centrale pour la navigation du Rhin, le tonnage des bateaux appartenant à des petits marinières dépasse, en Belgique et en Hollande, le tonnage appartenant aux grandes compagnies, et qu'en ce qui concerne la navigation allemande sur le Rhin, les proportions sont à peu près égales. Or, étant donné que les petits marinières n'ont généralement pas de port d'attache, il ne convient pas d'établir une réglementation internationale sur la notion du port d'attache.

M. RICHTER (Allemagne), en réponse aux critiques formulées par M. Ripert, ne voit pas pourquoi il serait difficile de tenir deux sortes de registres. Le premier serait un registre de commerce, ayant en vue surtout les hypothèques, et un second registre serait un registre de droit public, ayant en vue, par exemple, la perception des impôts, la protection des bateaux en pays étrangers et les réquisitions éventuelles. Mais M. Richter estime que la Commission n'est pas compétente pour s'occuper de ce dernier ordre de questions : aussi faut-il, à son avis, séparer nettement le droit public et le droit privé.

M. ROSSETTI (Italie) fait observer que même l'amendement allemand laisse subsister un article du Protocole de clôture qui est essentiellement de droit public et qui entraînerait des conséquences très importantes en cas d'événements graves.

M. DE RUELLE (Belgique) déclare que la délégation belge a suivi le débat avec un très vif intérêt et qu'elle en tire la conclusion que le projet soumis à la Conférence comme base de discussion est très sage. M. de Ruelle peut le dire d'autant plus facilement qu'il n'a pas, personnellement, contribué à son élaboration.

Il estime qu'il est inutile que les pays essaient de se convaincre les uns les autres de la supériorité de leurs systèmes respectifs. Les auteurs du projet ont fait œuvre sage en proposant une formule de règlement de conflits de lois plutôt qu'un système d'immatriculation uniforme. Certes, il se peut que pour permettre le règlement de certains cas « négatifs » dont a parlé la délégation allemande, de légères mises au point des législations nationales soient nécessaires, mais M. de Ruelle ne pense pas que cela présenterait des difficultés insurmontables.

Il estime bien difficile, d'autre part, de séparer complètement les considérations de droit public et de droit privé. La question de la vente, par exemple, qui est bien une matière de droit privé, peut avoir des répercussions en matière de droit public, par exemple en matière de droit de prise.

En conséquence, la délégation belge déclare se rallier en principe au projet de convention élaboré par le Comité de droit fluvial.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) rappelle que la délégation yougoslave considère qu'il y a deux ordres de questions nettement distincts qui doivent faire l'objet de deux conventions différentes. Les questions concernant la propriété et ses conséquences doivent être réglées par la Convention en discussion. Les questions de pavillon et de nationalité doivent être réglées par une convention spéciale. La teneur des articles de la présente Convention ne préjuge en rien la question de l'attribution du droit de pavillon, et la délégation yougoslave se déclare ici en désaccord avec M. Ripert.

M. RIPERT (France) précise que lorsqu'un État immatricule des bateaux inscrits sur ses registres, il y a là une constatation de propriété qui a des conséquences en ce qui concerne le droit public. Il ne peut y avoir deux droits de propriété différents, l'un quant aux rapports de droit public, l'autre quant aux rapports de droit privé.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) fait observer que la remarque de M. Ripert ne peut s'appliquer qu'aux États qui réservent l'immatriculation à leurs ressortissants.

Il estime que la Commission ne doit pas se préoccuper des conséquences touchant la nationalité des bateaux, et, à son avis, la recommandation de M. Richter est justifiée.

M. RIPERT (France) rappelle que l'argumentation de M. Richter était la suivante : peu importe aux États le lieu du registre d'immatriculation de la propriété, étant donné que les États seront libres d'avoir un autre registre pour tenir compte des considérations de droit public. Or, il est impossible de séparer les deux questions.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) se déclare en désaccord sur ce point avec M. Ripert. Juridiquement, il est possible de tenir deux registres différents.

Si la Commission veut tenir compte de la recommandation de M. Richter et se limiter aux considérations de droit privé, les appréhensions de la délégation allemande s'évanouiront en grande partie, et cette délégation pourra accepter plus facilement le projet de convention.

Après un échange de vues entre plusieurs membres de la Commission, le PRÉSIDENT décide de renvoyer la suite de la discussion à la prochaine séance pour permettre aux membres de la Commission d'étudier les projets d'amendements qui leur ont été soumis.

---

## DEUXIÈME SÉANCE

Tenue le mercredi 19 novembre 1930, à 10 heures.

Président : Le professeur Robert HAAB (Suisse).

---

### III. Examen du projet de Convention (suite).

#### TITRE PREMIER. — DE L'IMMATRICULATION (suite).

##### Articles 2 et 3 (suite).

Le PRÉSIDENT ouvre la discussion en demandant aux délégués s'ils ont des observations à faire à la suite de l'étude des amendements distribués.

##### *Amendement proposé par la délégation italienne.*

M. ROSSETTI (Italie) déclare qu'hier, au début de la séance, dans un souci légitime de venir à bout des difficultés qui se présentaient, il avait présenté un projet d'amendement qui, à vrai dire, n'était pas complet, mais qu'il se proposait de compléter. Or, à la suite d'un examen plus approfondi de ce projet, il a constaté que celui-ci, loin d'améliorer la situation, aurait pour conséquence de l'empirer en augmentant les cas de conflits de lois. Il prie donc la Conférence de considérer son amendement comme nul et non avenu, tout en souhaitant que cet exemple d'autocritique puisse être suivi par d'autres auteurs d'amendements.

Le PRÉSIDENT remercie M. Rossetti et prend acte du retrait de l'amendement italien.

##### *Déclarations des délégués grec et roumain.*

M. CONTOUMAS (Grèce) déclare que la délégation hellénique a jugé préférable d'entendre d'abord les opinions des représentants des pays les plus directement intéressés à une réglementation uniforme des matières qui lui sont soumises avant de prendre position dans les débats.

La délégation hellénique a suivi avec beaucoup d'intérêt les différentes propositions formulées devant la Commission, et elle est d'accord avec ceux des délégués qui estiment que le travail préparatoire accompli avant la réunion de la Conférence marque une étape avancée dans le sens de la conciliation des points de vue divergents en matière d'immatriculation des bateaux. Dans cet ordre d'idées, la délégation hellénique n'aurait pas demandé la parole au cours de cette discussion si certaine délégation n'avait cru nécessaire de reprendre avec insistance la défense d'une thèse qui risquerait de compromettre la solution de principe consignée dans l'article 3 du projet de convention. Cette solution, amendée éventuellement de façon à couvrir tous les cas qui pourraient se produire dans l'application, présenterait, si elle était acceptée par la Conférence, l'avantage d'un compromis et dispenserait de poursuivre de nouveau la recherche d'un critérium unique acceptable pour toutes les Puissances intéressées, recherche à laquelle, d'après les rédacteurs du rapport, on a dû renoncer jusqu'ici. Or, la proposition allemande autorise à se retrancher également derrière les lois nationales respectives et à faire, pour ainsi dire, de nouveau le point dans la question de savoir quelle est la voie de législation uniforme dans laquelle chacun des délégués serait disposé à s'engager conventionnellement en cette matière controversée.

La Grèce n'a pas de voies de navigation intérieure sur son territoire, et partant, pas de port d'attache propre pour les bateaux du Danube appartenant à ses ressortissants. Or, la délégation hellénique risquerait d'encourir le reproche de dissimuler les motifs de son attitude si elle ne disait pas tout de suite qu'il est d'un intérêt évident pour son pays de pouvoir conserver, au profit desdits bateaux, le bénéfice d'une immatriculation nationale. Cette immatriculation ne saurait se concevoir autrement que par la reconnaissance au propriétaire de ces bateaux du droit correspondant, aux termes de la loi grecque, à une obligation de les faire enregistrer dans les bureaux nationaux tels que les consulats helléniques de Galatz et de Braila. Ce serait consacrer par là une pratique suivie depuis très longtemps, à laquelle le Gouvernement hellénique refuserait renoncer. D'autant plus que sans y mêler des considérations politiques d'aucune sorte, la législation grecque procède du principe que l'immatriculation est en quelque sorte un effet immédiat et obligatoire de la reconnaissance de la nationalité du bateau. Dans ce sens, la délégation hellénique est amenée à appuyer le point de vue du délégué de la France qui a relevé hier avec tant d'autorité l'impossibilité de dissocier complètement les aspects de droit public et de droit privé de l'immatriculation.

De tout temps, les bateaux helléniques du Danube ont été considérés comme faisant partie du domaine économique de la Grèce. L'obligation que la loi hellénique impose à leurs propriétaires de les faire nationaliser tend, avant tout, à sanctionner à l'égard de ces bateaux le principe du lien qui les rattache audit domaine. L'immatriculation, effet immédiat de la nationalisation, ne saurait en être dissociée puisqu'elle assure pratiquement la survivance de ce lien par le moyen d'un contrôle officiel des manifestations de la vie économique du bateau (transfert de la propriété, charges, etc.). Dans ces conditions, la délégation hellénique ne peut que se rallier à la formule du projet de convention qui est soumis à la Conférence.

M. CONTZESCO (Roumanie) déclare que jusqu'au développement en séance de la déclaration faite par M. Contoumas, la délégation de Roumanie fait les plus formelles réserves au sujet des opinions émises par la délégation hellénique concernant la situation des bateaux appartenant à des ressortissants grecs, inscrits sur les registres des offices consulaires du Bas-Danube.

*Amendement proposé par la délégation néerlandaise.*

Le PRÉSIDENT invite la Commission à discuter l'amendement proposé par la délégation des Pays-Bas au quatrième alinéa de l'article 3 (voir annexe 2, page 198).

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) précise que cet amendement consiste à substituer au mot « ressortissants » du texte primitif, la phrase « personnes ayant eu, pendant les derniers dix-huit mois, leur résidence habituelle sur son territoire ».

Il précise que cet amendement est conforme aux instructions formelles qu'il a reçues de son Gouvernement. Il pourrait ajouter que son texte est conforme également au nouveau projet de loi néerlandais relatif à la batellerie intérieure, mais il sait fort bien que cet argument ne produirait aucune impression sur une assemblée internationale comme la présente. En effet, peu importe, au point de vue de la réglementation internationale, ce qui a été fait dans les législations nationales. Seules les solutions internationales ont à cet égard une valeur pratique.

La vraie fin que vise l'amendement néerlandais est donc d'éliminer des discussions de la Conférence une dernière pierre d'achoppement, en l'espèce le terme « ressortissants ». Ce mot évoque en effet l'idée de la nationalité. Le mieux est donc d'introduire le principe de la résidence habituelle sur le territoire d'un État contractant. L'amendement néerlandais simplifierait les solutions antérieures.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) estime qu'avant d'aborder la discussion, il convient d'éclaircir une question de principe. A son avis, la portée de l'alinéa 4 de l'article 3 est douteuse. La latitude pour chaque État d'exiger de ses nationaux que les bateaux leur appartenant soient inscrits sur les registres nationaux ne saurait être limitée par cette disposition. L'article 1, alinéa 1, dit en effet : « Les États contractants s'engagent à établir, conformément à leur législation, des registres publics pour l'immatriculation, etc. » Il en résulte qu'un État aura la liberté de fixer les conditions d'immatriculation des bateaux ; or, d'après l'alinéa 4 de l'article 3, on doit conclure qu'un État ne pourrait prescrire l'immatriculation de ses nationaux sur ses registres que si ces nationaux résident sur son territoire. Avant d'aborder la discussion au sujet de l'amendement néerlandais qui va limiter encore cette faculté, M. Sulkowski demande aux rédacteurs du projet de bien vouloir préciser leur pensée sur le point suivant : L'alinéa 4 de l'article 3 limite-t-il la faculté pour chaque État de fixer les conditions de l'immatriculation des bateaux de ses nationaux ?



Le PRÉSIDENT déclare que, d'après le système du projet, chaque État fixe les conditions de l'immatriculation. Dès lors, il est possible que le même bateau remplisse les conditions d'immatriculation de plusieurs États. Afin d'éviter la double immatriculation, le propriétaire doit, dans ce cas, choisir entre les États. Ce choix est libre, sous réserve du quatrième alinéa de l'article 3 qui dispose que chaque État se réserve le droit d'exiger que ses ressortissants inscrivent sur ses registres les bateaux leur appartenant et remplissant les conditions d'immatriculation de deux ou plusieurs États s'ils ont sur son territoire leur résidence habituelle ou, dans le cas de sociétés, la direction principale de leurs affaires. Or, il en résulte que le quatrième alinéa de l'article 3 ne limite pas le droit des États de fixer les conditions d'immatriculation, mais le libre choix du propriétaire.

M. SULKOWSKI (Pologne) demande si un État a le droit de prescrire l'obligation générale d'immatriculer les bateaux de ses nationaux sur les registres nationaux.

M. RICHTER (Allemagne) constate que d'après l'article 2 du projet de Convention, les États restent libres de fixer dans leur législation les conditions de l'immatriculation. Or, dans l'article 3, il s'agit de la solution d'un conflit de lois : il concerne les bateaux qui remplissent les conditions d'immatriculation fixées par la législation de deux ou plusieurs États différents. Dans ce cas, le propriétaire a le choix entre deux pays. Si la Convention admet que, dans ce cas, ce choix est libre, les États, de leur côté, ne seront plus libres d'obliger leurs ressortissants à se faire inscrire sur leurs registres nationaux. Ce point est clair.

M. SULKOWSKI (Pologne) constate que, dans ces conditions, un État contractant ne pourrait plus prescrire d'immatriculation obligatoire à un propriétaire de bateaux, à moins que celui-ci n'ait eu, pendant les derniers dix-huit mois, sa résidence habituelle sur le territoire de ces États. La délégation polonaise dit, au contraire : aucune limitation ne doit être apportée à la liberté d'un État de prescrire l'immatriculation obligatoire. Tout national devrait être tenu de faire immatriculer son bateau sur un registre national, qu'il soit domicilié ou non sur le territoire de l'État auquel il appartient.

La Convention ne doit régler que des conflits de lois : aussi la Pologne ne pourrait-elle accepter l'amendement néerlandais qui abandonne le principe de la liberté des États en leur imposant une restriction.

M. RICHTER (Allemagne) croit comprendre que, d'après l'argumentation du délégué de la Pologne, il est impossible à la délégation polonaise d'appuyer l'amendement proposé à l'article 3. La Commission se trouverait, à cet égard, dans une impasse. En effet, d'une part, un État accorderait au propriétaire d'un bateau le droit de choisir sur quel registre il devra faire immatriculer celui-ci et, d'autre part, dans un cas particulier, il lui refuse ce droit.

M. ROSSETTI (Italie) est d'avis que l'amendement néerlandais est aussi grave que la proposition allemande. Cet amendement aboutirait en pratique à renvoyer à dix-huit mois la solution allemande. Le Gouvernement italien ne saurait admettre que si, dans un cas d'espèce, un bateau italien, libre de naviguer en vertu d'un principe général, se rend à Amsterdam, ou en toute autre ville, il soit obligé au bout de dix-huit mois de changer de registre d'immatriculation. Il n'y a pas de raison, dans ces conditions, pour qu'un bateau quelconque ne soit pas obligé, au cours de ses voyages, de changer de registre d'immatriculation tous les dix-huit mois, ce qui ne manquerait pas d'entraîner des complications de tout genre.

M. HOUPEURT (France) fait remarquer, à propos de l'argumentation de la délégation polonaise, que le point de vue de la Pologne est bien celui de la France. Si celle-ci a donné son adhésion au texte du projet de Convention, c'est afin d'arriver à un accord.

M. RICHTER (Allemagne) fait remarquer qu'en ce qui concerne les objections au projet du Comité préparatoire, il convient, au point de vue pratique, de tenir compte à la fois des désirs particuliers du Gouvernement tchécoslovaque et du Gouvernement helvétique. La Suisse et la Tchécoslovaquie possèdent en effet des bateaux sur le Rhin et sur l'Oder. Ces pays veulent donc que ces bateaux soient immatriculés en Suisse et en Tchécoslovaquie. La solution du problème semble possible. Elle pourrait être résolue par un accord spécial et il semble à M. Richter que pour régler au mieux ces intérêts régionaux, il serait préférable de renvoyer la question à un Comité restreint.

La deuxième question discutée est fort difficile à résoudre. La fin à laquelle vise la Convention a, en effet, un caractère de droit privé. Elle a trait à la propriété des bateaux, aux hypothèques et aux privilèges. Un règlement de ce genre a pour condition essentielle l'existence d'un registre public. Or, quel sera, pour les bateaux immatriculés dans deux pays, le registre des droits réels ? La délégation française veut baser ce règlement relatif aux registres de façon à exclure les étrangers. Dans ces conditions, un étranger ne jouirait pas en France, en matière d'immatriculation de bateaux, des avantages de droit privé accordés aux Français. Tout d'abord la France n'admet d'inscription d'hypothèques que sur les bateaux immatriculés en France et demande aux étrangers de reconnaître les hypothèques françaises ; elle refuse ensuite aux États étrangers le droit d'acquérir la propriété de bateaux français. Il est certain qu'en droit privé, c'est là un système d'inégalité. Le seul moyen de sortir de cette impasse semble être l'adoption de la proposition allemande. Il conviendrait donc de renoncer à l'idée d'aborder le règlement de la question en se basant sur la notion du patrimoine national. Si la Conférence n'abandonne pas cette idée, il est à craindre qu'elle ne finisse par un échec complet.

M. ROSSETTI (Italie) déclare que, contrairement à la proposition allemande, il est absolument opposé à l'idée de régler la situation spéciale des gouvernements tchécoslovaque et suisse au moyen d'un accord régional. La situation de l'Italie envers l'Allemagne est absolument la même que celle de la Tchécoslovaquie. Dans les deux cas, l'Allemagne se trouve en présence d'un État étranger. Si l'on n'admet pas ce principe, c'est que l'on veut revenir à la situation qui régnait avant 1815, époque où le droit de navigation était réservé aux riverains des fleuves. Or, l'Italie — que ce soit bien entendu — n'a aucunement l'intention de renoncer aux droits de libre navigation et d'égalité de traitement dans les réseaux fluviaux internationalisés, droits qui lui sont reconnus par des traités solennels. M. Rossetti estime même qu'il serait préférable que la Conférence finit par un échec que de voir les États renoncer au patrimoine de leurs droits.

M. RIPERT (France) répond à M. Richter que, pour la deuxième fois depuis la dernière séance, l'Allemagne a déclaré qu'il convenait de ne pas mêler de considérations politiques aux débats. Or, précisément, aujourd'hui, la délégation allemande transforme les débats de la Conférence en une discussion politique. Tous ceux qui connaissent le droit français savent que la France est le pays où les droits civils des étrangers sont le mieux reconnus et depuis le plus longtemps, et il n'existe pas de différence à cet égard entre les étrangers et les nationaux. Mais la Conférence a pour objet précis de régler les conditions d'immatriculation des bateaux fluviaux. Or, à cet égard, chaque pays a ses intérêts propres. Vouloir s'immiscer dans la législation nationale serait vouer la Conférence à un échec. On a dit : chaque État réglera librement les conditions d'immatriculation des bateaux, et aucun texte ne restreint la portée de cette faculté. Mais, du fait de cette liberté, naissent des conflits de lois entre les législations. La France a consenti à une solution libérale en admettant que, certains bateaux pouvant remplir les conditions d'immatriculation de deux pays, le propriétaire du bateau est libre de faire immatriculer celui-ci là où il lui plaît. Mais il convient que ce choix soit raisonnable. Il n'est pas juste de dire : « Vous voulez réserver pour vous tous vos nationaux. » La condition supplémentaire de l'obligation d'une résidence habituelle dans le territoire national répond précisément à cette objection. D'autre part, du fait de cette réglementation, les étrangers ne sont pas exclus. La faculté de choisir librement le lieu d'immatriculation leur est conservée. Ce qu'on a voulu éviter, c'est qu'un propriétaire français ne fasse une immatriculation frauduleuse à l'étranger. Ainsi, on a maintenu à la fois le droit des États et le droit du propriétaire, et il ne s'agit, en l'espèce, que d'une légère restriction quand le choix apparaît injuste ou irrégulier.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) constate que M. Richter a dit, en résumé, que, en ce qui concerne la faculté, pour un propriétaire de bateau, de choisir dans quel État il immatriculera celui-ci, la proposition polonaise anéantissait la possibilité de ce libre choix. Il semble à M. Sulkowski que chaque État doit avoir la liberté de régler souverainement la question de l'immatriculation en ce qui concerne ses nationaux. Aussi propose-t-il la formule suivante :

« Chaque État contractant se réserve le droit d'exiger que ses nationaux, y compris les sociétés nationales, inscrivent sur ses registres les bateaux leur appartenant et remplissant les conditions d'immatriculation de deux ou plusieurs États. »

M. RICHTER (Allemagne) déclare que la délégation française n'a pas encore saisi le sens exact de l'amendement allemand. En effet, ce n'est pas de l'alinéa 4 de l'article 3 dont il s'agit, et une confusion s'est produite à cet égard entre la question de l'immatriculation et celle des registres hypothécaires relatifs aux bateaux. M. Ripert a déclaré que le libéralisme de la législation française en ce qui concerne le traitement des étrangers était indiscutable. Or, pour la délégation allemande, l'intérêt de la discussion actuelle porte sur le point précis suivant : en France, les étrangers ne peuvent être immatriculés sur les registres des bateaux.

M. ROSSETTI (Italie) déclare que, à ce qu'il paraît, la délégation allemande, elle non plus, n'a pas saisi exactement la portée de la question discutée. Précisément, pour réserver à chaque État la faculté de faire ce qu'il désire au point de vue national, la délégation italienne propose de ne pas toucher à la question du patrimoine national. Ainsi, les États contractants ne seraient nullement liés en cette matière.

La délégation italienne a protesté contre l'idée de traiter la question de l'immatriculation de bateaux suisses et tchécoslovaques en un comité spécial par voie d'accords bi-latéraux. En effet, l'objet de la Conférence actuelle n'est pas de résoudre des difficultés possibles entre les États riverains d'un même fleuve, mais bien d'aboutir à un règlement uniforme des conflits de lois entre les États dont les bateaux exercent la navigation sur le réseau fluvial européen internationalisé.

Le PRÉSIDENT invite la Commission à clore la discussion sur l'article 3, paragraphe 4, et à passer à la discussion de l'article 4.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) revient sur l'article 3 (paragraphe 4) et constate que le point de vue de la délégation tchécoslovaque est le même que celui de la délégation française. En conséquence, elle n'accepte pas la proposition allemande. L'argumentation de la délégation des Pays-Bas est motivée parce que la loi néerlandaise ne connaît pas la nationalité des bateaux. Cependant, le texte du projet n'oblige pas les États de faire dépendre l'immatriculation de la nationalité du propriétaire. Dans l'alinéa en question, il s'agit seulement de donner aux États la possibilité d'exercer le droit d'exiger l'immatriculation des bateaux dans certains cas. Si les Pays-Bas ne veulent pas voir traiter la question de la nationalité, ils peuvent laisser le libre choix de l'immatriculation aux propriétaires des bateaux. M. Sitensky est d'avis que le texte élaboré par le Comité du droit fluvial peut très bien être accepté par tous les États, étant donné qu'aucun État ne sera tenu, en adoptant la Convention, de changer quelque chose dans sa législation actuellement en vigueur.

M. DE RUELLE (Belgique) constate que M. Richter craint que le projet de convention ne consacre un système d'inégalité en ce qui concerne la jouissance de droits civils par les nationaux et les étrangers. M. Richter est, en effet, préoccupé par l'idée qu'un étranger appartenant à un pays A ne pourrait contracter un emprunt dans un pays B et, d'autre part, que le droit d'un propriétaire du pays A pourrait être méconnu dans le pays B par sa législation. C'est là une crainte non fondée. En effet, si le pays B s'attache, en matière d'immatriculation, au système exclusif de la nationalité, et ne peut donc immatriculer un bâtiment du pays A, le fait de non-immatriculation dans le pays B n'empêcherait pas qu'un emprunt pût être contracté dans ce pays B. Ainsi, le propriétaire d'un bateau allemand immatriculé aux Pays-Bas pourrait fort bien contracter un emprunt dans ce pays ; dans ce cas, la considération du pavillon n'entrera pas en ligne de compte, mais bien celle de la solvabilité du contractant. De même, si un bateau immatriculé en France, appartenant à un Français, est dévolu, par droit d'hérédité, à un sujet allemand, l'héritier allemand ne pourra peut-être plus l'immatriculer en France. Il pourra toutefois entrer en possession de son bateau et sa propriété sera reconnue en France. Les droits privés ne sont donc nullement mis en cause.

M. ROSSETTI (Italie) fait observer que l'on oublie toujours que la proposition allemande contient aussi un article de Protocole de clôture d'après lequel il serait impossible de transférer, dans certaines circonstances, la propriété d'un bateau étranger immatriculé en Allemagne. A un autre point de vue, si l'on croit que la Conférence n'a d'autre but que de régler des questions entre riverains, on peut se demander à quoi bon avoir réuni ici les représentants de tant d'États. Les riverains du Danube ne sont pas, dans leur grande majorité, ceux du Rhin, et il en est de même pour ceux de l'Elbe et de l'Oder. Le but de la Conférence ne peut donc être aussi restreint, mais il est bien celui de régler des questions intéressant les navigateurs fluviaux de tous les États ici représentés.

Un intérêt moral considérable s'attache à ce que soient respectés les principes de la liberté de navigation et de l'égalité de traitement, et la délégation italienne défendra ardemment ces principes contre toute atteinte.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) dépose un amendement tendant à remplacer à l'article 3, alinéa 4, les mots « résidence habituelle » par les mots « résidence principale ». Il expose en effet qu'on peut avoir à la fois plusieurs résidences, par exemple une pendant la saison d'hiver et l'autre pendant la saison d'été, mais qu'on ne peut avoir qu'une résidence principale. Il rappelle que le terme « résidence habituelle » a été adopté par la Conférence de la codification du droit international qui a siégé à La Haye au printemps, cette année.

Le PRÉSIDENT constate que les points de vue divergents ont été maintenant exposés en détail.

Il résulte des délibérations de la Commission qu'en principe deux solutions sont envisagées. L'une consiste à établir des conditions uniformes de l'immatriculation, tandis que l'autre, appuyée par la grande majorité de la Commission, se borne à régler les conflits de lois. Le Président, après avoir exposé les diverses propositions qui ont été faites au sein du Comité rhénan, craint qu'une entente sur les conditions matérielles de l'immatriculation ne soit guère possible. Dès lors, il ne resterait comme solution pratique qu'une réglementation internationale des conflits de lois... Il prie M. Richter de bien vouloir réfléchir sur la question de savoir s'il ne pourrait pas se rallier à une telle solution en renonçant à sa proposition consistant à fixer des règles uniformes.

En ce qui concerne les bateaux en construction, le président propose de réserver la discussion sur cette question jusqu'au moment où l'on aura trouvé une solution de la question de principe, ces deux questions étant intimement liées l'une à l'autre ; il suggère de régler la situation juridique des bateaux en construction dans un article spécial.

Enfin, le président propose de passer à la discussion de l'amendement allemand, alinéa 2 de l'article premier (voir annexe 1, page 184) relatif à l'immatriculation des dragues, grues, éleveurs flottants et tous engins et outillages flottants de nature analogue.

*Il en est ainsi décidé.*

#### *Article 4 et amendement proposé par la délégation allemande.*

M. RICHTER (Allemagne) déclare que les intéressés allemands ne voient pas de raison plausible pour traiter les dragues, les grues et autres engins flottants analogues d'une manière différente des bateaux en général en ce qui concerne l'immatriculation. Ces engins présentent en effet un intérêt international ; très souvent, ils passent les frontières. Or, les experts ont déclaré qu'il convenait de laisser chaque législation nationale libre d'édicter telle ou telle prescription sur ce point. La situation est plus nette dans le projet allemand.

M. ROSSETTI (Italie) se rallie à l'idée qu'il convient d'immatriculer obligatoirement certaines dragues et certaines grues en distinguant entre celles ayant un déplacement inférieur ou supérieur à vingt tonnes. Plusieurs de ces engins, en effet, se trouvent dans l'impossibilité de naviguer, et prescrire pour eux l'obligation de les immatriculer pourrait apporter une gêne à la navigation et à l'industrie.

M. RICHTER (Allemagne) répond que l'intention des auteurs de l'amendement allemand était bien d'imposer l'immatriculation obligatoire uniquement aux dragues, grues, etc., ayant un déplacement supérieur à vingt tonnes.

Le PRÉSIDENT constate que l'accord a régné au sujet de la question du tonnage des bateaux dont l'immatriculation serait obligatoire. On a fixé le chiffre de ce tonnage à vingt tonnes. La Com-

mission est-elle d'avis qu'il faut étendre cette prescription aux grues, dragues et élévateurs flottants, et à tous engins et outillages flottants de nature analogue ?

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) soulève une question d'ordre pratique. Un certificat de jaugeage est-il exigé pour les dragues et pour les grues ? Peut-être cette obligation est-elle exclue par un article spécial de la Convention relatif au jaugeage ?

M. HOUPEURT (France) déclare que la délégation française est en principe prête, si c'est l'opinion générale, à admettre l'immatriculation obligatoire pour les dragues et les grues. Mais cette obligation ne peut s'étendre à tout le matériel indiqué à l'article 4. Aussi, M. Houpeurt serait-il partisan de maintenir le texte du projet ; ce texte laisse toute latitude aux législations nationales.

M. ROMEIN, membre de la Section des communications et du transit, constate qu'en effet le mot « bateau » n'est pas défini exactement dans la Convention relative au jaugeage.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) déclare que le Gouvernement tchécoslovaque serait disposé à insérer dans la Convention l'obligation d'immatriculer les dragues et les grues ; mais il estime qu'il n'y aurait que peu d'intérêt à imposer cette obligation à tous les États. Aussi, préférerait-il également le texte primitif élaboré par le Comité de droit fluvial. Dans un autre ordre d'idées, il demande si le chiffre de vingt tonnes constitue, en ce qui concerne le déplacement, une limite acceptable pour toutes sortes de bateaux, y compris les remorqueurs ? Peut-être serait-il préférable de parler, en ce qui concerne les remorqueurs, de tonnes et de chevaux-vapeur.

M. CONTZESCO (Roumanie) estime que, en vue d'une meilleure compréhension, l'article 4 devrait être discuté avec l'article 31 et même avec l'article 36 du projet de Convention.

L'article 4, alinéa 1, N° 1, dit : « tous engins et outillages flottants de nature analogue ».

L'article 31 déclare : « Sont compris sous la dénomination de bateaux les dragues, grues, élévateurs flottants et tous engins et outillages flottants de nature analogue. »

Peut-être conviendrait-il même d'examiner en même temps l'article 36. Dans certains règlements relatifs à la navigation sur le Danube, un classement très complet a été élaboré en ce qui concerne les engins flottants. Il serait donc nécessaire d'insérer à l'article 4, paragraphe 1, les mots « au sens de la présente Convention », afin d'éviter une contradiction avec d'autres règlements internationaux.

M. NAUTA (Pays-Bas) demande si le jaugeage des dragues, grues, etc., est opéré selon les mêmes principes que celui des bateaux affectés au transport de marchandises.

M. ROMEIN, membre de la Section des communications et du transit, donne lecture des articles 70 et 71 de la Convention européenne relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure<sup>1</sup>. Ces articles délimitent d'une manière technique les catégories des bateaux affectés et non affectés au transport des marchandises.

M. RICHTER (Allemagne) estime qu'il est peu pratique de soumettre à l'immatriculation obligatoire tous les engins flottants. Il désire par conséquent supprimer dans l'amendement allemand (article 1, alinéa 2) les mots « tous engins ». Il conviendrait de limiter l'immatriculation obligatoire aux dragues, grues et élévateurs.

Le PRÉSIDENT estime qu'il s'agit en l'espèce de question de fond et de forme. La question soulevée en dernier lieu par M. Contzesco pourrait être soumise à un Comité de rédaction. Il reste la question de savoir si l'on doit ou non assimiler aux bateaux les dragues, les grues et élévateurs flottants.

En conséquence, il met aux voix la proposition allemande tendant à assimiler aux bateaux les dragues, grues et élévateurs flottants.

*Cette proposition est adoptée.*

#### *Bateaux de plaisance.*

M. RICHTER (Allemagne) précise, en ce qui concerne la question spéciale des bateaux de plaisance, le sens de l'amendement allemand. Dans sa pensée, ces bateaux, lorsqu'ils ont un déplacement supérieur à vingt tonnes, doivent également être immatriculés obligatoirement en vue d'assurer la publicité de cette immatriculation, en cas d'abordage.

M. ROSSETTI (Italie) déclare qu'au sein du Comité préparatoire, l'accord réalisé a exclu de l'obligation d'immatriculation les bateaux de plaisance. En effet, ces bateaux se trouvent dans une situation particulière. A son avis, l'obligation de les immatriculer est exclue de prime abord à cause du régime spécial qui leur est accordé par les différents gouvernements.

M. RIPERT (France) estime que la question essentielle à envisager n'est pas celle de l'exploitation commerciale des bateaux, mais celle des droits réels qui peuvent s'exercer à leur égard. La destination commerciale des bateaux importe peu en l'espèce. Aussi, appuie-t-il l'amendement allemand.

<sup>1</sup> Document C.L.136.1926.VIII. Annexe.

M. LAWATSCHKEK (Autriche) déclare qu'il existe sur le Haut-Danube un certain nombre de petites entreprises de navigation qui assurent le transport au moyen de bateaux à rames, en bois. Ces bateaux naviguent dans la direction aval sans remorqueur, et sont halés dans la direction amont. Étant donné que ces entrepreneurs sont de petites gens qui travaillent avec de faibles moyens et qui sont peu versés dans les questions juridiques, l'obligation de faire enregistrer leurs bateaux provoquerait une résistance de leur part. Ces bateaux représentent une valeur d'environ 2.000 schillings, et ils ne sont donc pas particulièrement propres à permettre l'obtention de crédits.

Les bateaux à rames, en bois, n'étant pas mentionnés à l'article 4, alinéa 1, le principe de l'enregistrement obligatoire formulé dans l'article 3 leur serait également applicable. Le régime juridique de ces bateaux est tout à fait conforme à leur faible valeur, d'après les principes généralement applicables aux biens meubles. L'obligation d'enregistrer les actes juridiques, notamment l'aliénation et l'acquisition de ces bateaux, ainsi que les hypothèques qui les grèvent, compliqueraient par trop ces opérations. C'est pourquoi la délégation autrichienne désirerait que l'on comprît les bateaux à rames, en bois, dans la liste des bateaux auxquels le principe de l'enregistrement obligatoire n'est pas applicable.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) suppose le cas où un bateau d'un État non contractant entre dans le territoire d'un État contractant. D'après la Convention, le bateau de l'État non contractant devra être immatriculé. Cette hypothèse a été envisagée, mais elle n'a en réalité que peu d'importance, car les bateaux neutres de ce genre constituent une exception.

D'autre part, si l'on pouvait, au besoin, obliger les bateaux étrangers à se faire immatriculer dans un pays, on ne le peut en ce qui concerne les bateaux de plaisance. Les bateaux commerciaux ont un itinéraire plus ou moins déterminé, les bateaux de plaisance, par contre, vont partout, notamment lorsqu'il s'agit de bateaux privés effectuant de longues croisières. Pour ces raisons, M. van Slooten est partisan du maintien du texte du projet du Comité du droit fluvial.

M. ROSSETTI (Italie) constate, en effet, que les conventions maritimes excluent de l'obligation d'immatriculation les bateaux de plaisance. Ces bateaux sont assimilés aux bateaux de guerre dans certains pays et ce régime exclut certainement la possibilité de les faire immatriculer à l'étranger.

M. RICHTER (Allemagne) déclare que l'amendement allemand est fondé sur le principe du port d'attache ; or, les bateaux de plaisance en question n'ont pas de port d'attache dans le pays contractant.

M. ROSSETTI (Italie) déclare qu'il existe, par exemple, dans les eaux italiennes, des bateaux de plaisance appartenant à des étrangers et qui, tout en ne sortant jamais des eaux italiennes, font quand même partie de divers yacht-clubs étrangers. Le Comité maritime s'est d'ailleurs déjà préoccupé de mettre à l'étude le statut spécial des bateaux de plaisance. M. Rossetti désirerait en tout cas réserver cette question jusqu'à ce qu'il soit décidé où les bateaux seront immatriculés.

Le PRÉSIDENT propose à la Commission d'adopter cette solution.

*Il en est ainsi décidé.*

*L'article 4 est adopté, à l'exception des alinéas 2 et 4 qui sont réservés.*

#### *Article 5 et amendement proposé par la délégation allemande.*

Le PRÉSIDENT constate que la divergence entre le texte du projet et la proposition allemande est plutôt une divergence de rédaction. Il donne lecture du projet alinéa par alinéa.

*Alinéa 1 : Nos 1 et 2.*

*Les Nos 1 et 2 sont adoptés sans modifications.*

*Alinéa 1 : N° 3.*

M. LAWATSCHKEK (Autriche) déclare que, d'après le rapport du Comité spécial, on envisagerait de prévoir que tout bateau à immatriculer devrait être jaugeé. On ne voit pas, d'après le rapport, ce qui a motivé cette disposition.

La Convention européenne relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure signée à Paris le 27 novembre 1925 a, au contraire, stipulé que le jaugeage ne doit avoir lieu que sur demande. Une modification de ce principe ne paraît guère désirable pour des raisons de forme pour les États contractants de ladite Convention.

Mais pour ce qui est du fond de la question, les intérêts des créanciers semblent, d'après la délégation autrichienne, suffisamment sauvegardés par le fait que le registre indique si le bateau est jaugeé ou si les données relatives au tonnage du bateau ont été établies d'une autre manière que par le jaugeage légal.

La délégation autrichienne ne croit donc pas qu'il existe de raison impérative pour introduire indirectement le jaugeage obligatoire au moyen de la présente Convention qui, en principe, prévoit l'immatriculation de tous les bateaux.

La délégation autrichienne propose donc de rédiger le point 3 de l'alinéa premier comme suit :

« Tonnage maximum ou le déplacement avec l'indication des documents et certificats y relatifs, le cas échéant, le numéro et la date du certificat de jaugeage. »

Le PRÉSIDENT a des doutes sérieux au sujet de la proposition autrichienne car, au Comité préparatoire, on a été d'accord pour rendre le jaugeage obligatoire par voie d'immatriculation.

M. ROSSETTI (Italie) déclare qu'un certificat de jaugeage est souvent obligatoire pour les bateaux qui se livrent à la navigation internationale. S'il arrive que ces bateaux ne soient pas en possession d'un certificat de jaugeage internationalement reconnu, ils doivent se soumettre à des opérations de jauge. C'est ainsi que, par exemple, la Commission européenne du Danube a assez souvent à procéder à de telles opérations.

Pour procéder à l'immatriculation, ce certificat lui paraît bien nécessaire.

Le PRÉSIDENT estime que la situation des bateaux peut, à ce sujet, être comparée à celle des immeubles fonciers, qui doivent être enregistrés au cadastre.

M. ROMEIN, membre de la Section des communications et du transit, demande pourquoi le Comité préparatoire a introduit la notion du tonnage maximum à côté de celle du déplacement ? A-t-on visé des certificats de jaugeage établis suivant des systèmes autres que le système métrique ? D'après la Convention maritime, tous les bateaux affectés au transport des marchandises sont jaugés d'après leur déplacement. On pourrait peut-être se limiter à cette notion.

Le PRÉSIDENT dit que ce sont les techniciens qui ont proposé la rédaction qui est discutée. Il préférerait la laisser telle quelle.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) déclare que l'article 6 du projet de Convention prévoit un certain délai dans lequel doivent être déclarées les modifications à introduire dans les inscriptions sur le registre. Mais aucune mention de délai n'est faite pour la demande d'inscription. Les motifs qui ont inspiré l'article 6 sont-ils les mêmes que ceux qui ont inspiré l'article 5 ? En d'autres termes, y a-t-il un délai requis pour l'inscription des bateaux sur les registres ?

Le PRÉSIDENT estime qu'aucun délai n'est prévu à cet égard.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) répond qu'il lui semble nécessaire de prévoir un délai pour l'inscription, afin de connaître le point de départ de celui-ci en cas de sanctions.

Le PRÉSIDENT répond que c'est là un point qui doit être laissé à la législation nationale de chaque État.

M. RIPERT (France) constate qu'une garantie suffisante est donnée, par le fait que l'immatriculation des bateaux est obligatoire.

Le PRÉSIDENT ajoute que l'inscription doit avoir lieu immédiatement.

*Le N° 3 est adopté sans modification.*

*Alinéa 1 : N° 4.*

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) demande pour quelle raison la nécessité de mentionner la nationalité du propriétaire du bateau a été omise. Est-ce une omission volontaire ?

M. RIPERT (France) explique que le n° 4 de l'article 5 ne contient que l'énonciation d'obligations. Si un pays n'exige pas la mention de la nationalité, l'article ne dit rien à cet égard. Même lorsqu'il s'agit de pays qui exigent cette mention, aucune preuve officielle de déclaration obligatoire de nationalité n'est requise.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) constate que les pays qui n'admettent que l'immatriculation de leurs nationaux ne seront pas touchés par cette omission, mais que les autres pays peuvent avoir un intérêt à connaître la nationalité des personnes autres que leurs ressortissants.

M. Soubotitch tient à poser une seconde question. Il demande pourquoi l'alinéa 1 de l'article 5 ne fait mention que de propriétaires physiques, car il peut s'agir aussi de personnes morales (sociétés anonymes par exemple).

M. RICHTER (Allemagne) attire l'attention sur le fait que le n° 5 remplit, le cas échéant, la condition de la nationalité qui pourrait figurer parmi les faits qui justifient l'immatriculation. Il ajoute qu'il conviendrait de remettre à un comité de rédaction le soin de libeller au mieux le n° 4 de l'alinéa 1 de l'article en question, en y incluant également la mention du siège commercial du propriétaire du bateau dans le cas d'une société anonyme.

M. CENTNER (Sarre) croit nécessaire de faire observer, au nom de la délégation sarroise, que dans les articles discutés jusqu'à présent et dans d'autres, on s'est servi de certains termes qui ne sont pas directement applicables aux conditions sarroises ; il en est ainsi pour les expressions de « État contractant », « nationalité », « ressortissant » et il serait peut-être opportun, en ce qui concerne le Territoire de la Sarre, de préciser la portée de ces expressions au point de vue de l'application de la Convention aux conditions sarroises.

M. NAUTA (Pays-Bas) estime qu'il convient d'éviter que les États qui ne sont pas intéressés à la question de la nationalité des propriétaires des bateaux soient obligés de se renseigner sur cette nationalité.

*Alinéa 1 : N° 5.*

Le PRÉSIDENT propose de renvoyer le n° 5 au Comité de rédaction.

*Il en est ainsi décidé.*

*Alinéa 1 : N° 6.*

M. CONTZESCO (Roumanie) croit que la déclaration que le bateau n'est pas immatriculé ailleurs est nécessaire et ne doit pas être considérée comme facultative. L'article 3 laisse, en effet, dans certains cas, aux propriétaires de bateaux, le choix du pays où le bateau sera immatriculé. Donc, il convient que le propriétaire fasse une déclaration exacte.

M. ROSSETTI (Italie) considère aussi que cette déclaration doit être obligatoire.

M. SULKOWSKI (Pologne) est d'avis que l'autorité compétente en matière d'immatriculation des bateaux devrait obligatoirement s'assurer par tous les moyens que le bateau n'a pas été immatriculé ailleurs.

Le PRÉSIDENT constate qu'il y a un accord unanime au sujet du n° 6, *qui sera renvoyé au Comité de rédaction.*

*Alinéa 2.*

M. RICHTER (Allemagne) constate que la personne tenue de formuler la déclaration doit établir exactement les indications requises, afin d'éviter une double immatriculation.

M. RIPERT (France) estime que l'idée qui vient d'être exprimée par la délégation allemande est peu pratique. Il est vrai que, de prime abord, il semble naturel de demander de justifier la déclaration formulée. Pourtant, en général, c'est à la partie qui conteste une déclaration de faire la preuve, et cela pour une raison pratique. Comment pourrait-on demander de faire la preuve de tous les faits prévus à l'alinéa 1 de l'article 5? Il serait impossible, par exemple, de faire la preuve du fait négatif que le bateau n'a pas été immatriculé dans un autre lieu. A cet égard, on ne pourra que se fier aux déclarations faites. Si on inscrit à la Convention l'obligation d'établir la preuve des déclarations prévues à l'article 5, on créera un prétexte pour refuser l'immatriculation faute de preuve complète.

Le PRÉSIDENT se déclare d'accord avec les idées de la délégation française et estime d'ailleurs qu'au cas où une fausse déclaration serait formulée en ce qui concerne l'inscription d'un bateau sur un registre d'immatriculation, des sanctions interviendront à l'égard du contrevenant.

M. RICHTER (Allemagne) explique que, dans sa pensée, conformément au droit allemand, la personne tenue de faire la déclaration en question doit administrer seulement un commencement de preuves *prima facie*, par exemple par voie d'affidavit. Le propriétaire d'un bateau dira, par exemple : Ce bateau a été construit en telle ou telle localité. Afin de vérifier l'exactitude de ses dires, l'autorité compétente pourra lui poser un certain nombre de questions décisives.

M. ROSSETTI (Italie) déclare qu'il convient d'éviter, si l'on admet le système allemand qui prévoit la nécessité d'un commencement de preuve, les chicanes administratives qui ne se produisent que trop fréquemment.

*L'alinéa 2 est adopté.*

Le PRÉSIDENT invite la Commission à discuter l'article 5 *bis* de la proposition allemande.

*Article 5 bis de l'amendement proposé par la délégation allemande.*

M. RICHTER (Allemagne) déclare qu'il est important de pouvoir trouver toutes les indications relatives à l'inscription d'un bateau à la même place. Aussi, l'alinéa 1 de l'article 5 *bis* prévoit-il que chaque bateau doit être immatriculé sur une feuille spéciale numérotée. De même, la question de la mention de la date d'inscription présente un intérêt international en ce qui concerne la publicité des hypothèques et l'acquisition de la propriété. Il en est de même en ce qui concerne la mention de l'inscription des hypothèques prises sur le bateau, et le nom du bureau hypothécaire. Dans certains pays, deux registres sont tenus, l'un pour les hypothèques, l'autre pour l'immatriculation des bateaux. Or, il semble à M. Richter qu'il serait gênant d'être obligé de faire effectuer des recherches dans un registre spécial hypothécaire à l'étranger. L'essentiel est que l'on puisse trouver en même temps que la mention d'immatriculation celle relative aux inscriptions d'hypothèques.

M. ROSSETTI (Italie) se déclare d'accord à ce sujet.

Le PRÉSIDENT résume la pensée de M. Richter en constatant qu'il désire que toutes les mentions qui ont trait à un bateau soient réunies en un même lieu.

En réponse à une question posée par M. HOUBEURT (France), M. RICHTER déclare qu'il importe peu qu'un bateau inscrit, par exemple, sous le n° 5, puisse être mentionné sur un nombre variable de feuilles : 5a), 5b), 5c), etc.

M. DESCAMPS (Belgique) estime que c'est là une question de rédaction.

M. NAUTA (Pays-Bas) ne croit pas que cette question puisse soulever de difficultés administratives.

M. RIPERT (France) est d'avis qu'il convient d'appuyer la suggestion allemande qui vise à établir un rapport entre les inscriptions hypothécaires et les immatriculations des bateaux. Toutefois, l'alinéa 3 de l'article 5 *bis* de la proposition allemande l'inquiète quelque peu. En effet, aux termes de cet alinéa, le certificat d'immatriculation à délivrer par l'autorité compétente devrait toujours reproduire les inscriptions d'hypothèques qui grèvent le bateau. Or, cette reproduction serait impossible dans certains pays où une autorité différente est compétente pour l'immatriculation et pour l'inscription hypothécaire.

D'ailleurs, quel intérêt les pays auraient-ils à montrer quelles hypothèques sont constituées sur tel ou tel bateau ? Ce serait là imposer une obligation inutile et au propriétaire du bateau et à l'autorité chargée de la conservation des hypothèques.

M. CONTZESCO (Roumanie) propose une motion d'ordre. Il considère que l'article du projet allemand, qui est relatif aux hypothèques, devrait être examiné avec le chapitre qui traite expressément de cette dernière matière. Aussi le mieux, lui semble-t-il, est d'ajourner la discussion de cette question jusqu'au moment où ce chapitre sera discuté.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) constate que la proposition allemande vise à établir une concordance entre divers registres. Il est d'accord sur ce principe.

M. RICHTER (Allemagne) examine l'hypothèse où un bateau étranger est mis en chantier en Allemagne. Dans ce cas, le réparateur doit pouvoir constater si le bateau à réparer est grevé ou non d'hypothèques. En cas d'affirmative, ce réparateur ne voudra pas, en effet, effectuer les travaux nécessaires sans versement préalable d'une avance. Il convient que le réparateur soit toujours en mesure d'aller se renseigner au sujet de la situation hypothécaire des bateaux immatriculés. Il est préférable de s'adresser directement au Bureau des hypothèques sans avoir à passer par le Bureau d'immatriculation.

M. RIPERT (France) constate que M. Richter estime qu'il y a un grand intérêt à avoir à bord du bateau un état hypothécaire. Mais cela n'oblige nullement à ce que la mention des inscriptions hypothécaires soit reproduite sur le certificat d'immatriculation.

Le PRÉSIDENT constate l'accord sur le principe. Il propose que la partie de l'amendement qui touche les hypothèques soit réservée jusqu'au moment où le chapitre relatif aux hypothèques sera discuté.

*Il en est ainsi décidé. Avec ces réserves, l'article 5 est adopté et renvoyé au Comité de rédaction.*

---

### TROISIÈME SÉANCE

*Tenue le mercredi 19 novembre 1930, à 16 heures.*

*Président : Le professeur Robert HAAB (Suisse).*

#### IV. Examen du projet de Convention (suite).

##### TITRE PREMIER. — DE L'IMMATRICULATION (suite).

Le PRÉSIDENT invite la Commission à poursuivre la discussion des articles du projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial.

##### *Article 6 et amendement proposé par la délégation allemande.*

Le PRÉSIDENT donne lecture de l'article 6 et de l'amendement allemand y relatif (voir annexe 1, page 185).

M. RICHTER (Allemagne) explique que la délégation allemande n'a rien voulu changer au fond de l'article primitif, mais qu'elle a voulu le rendre plus clair en distinguant les formalités incombant aux particuliers de celles incombant aux bureaux d'enregistrement.

L'amendement mentionne également le duplicata du certificat d'immatriculation, qui est appelé à jouer un grand rôle en pratique. C'est ainsi, par exemple, que lorsque le bateau est entre les mains d'un réparateur, le propriétaire ne dispose plus que du duplicata. Il importe simplement, pour empêcher les abus éventuels, de faire de sorte que le certificat et son duplicata soient exactement conformes.

M. RIPERT (France) estime que le texte allemand n'est pas meilleur que celui du projet primitif. En effet, dans les cas envisagés par l'article, le certificat d'inscription doit être soit modifié soit retiré.

Le PRÉSIDENT décide, d'accord avec la Commission, de renvoyer la question au Comité de rédaction.

*Article 7 et amendement proposé par la délégation allemande.*

Le PRÉSIDENT donne lecture de l'article 7 et de l'amendement allemand y relatif (voir annexe 1, page 185).

M. RICHTER (Allemagne) explique que la délégation allemande considère que l'article 7 primitif est trop chargé. Pour cette raison elle a incorporé les dispositions du premier alinéa de cet article 7 dans l'article 5 *bis* de son projet d'amendement. L'article 7 modifié spécifierait simplement que tout bateau immatriculé doit être muni de son certificat d'immatriculation. La réserve « sauf le cas où, etc... » aurait pour but de ne pas le mettre en contradiction avec l'article 6.

M. MÜLLER (Tchécoslovaquie) demande si le duplicata peut remplacer l'original pour prouver la propriété du point de vue juridique notamment.

M. RICHTER (Allemagne) répond qu'une valeur probante spécifique n'est attachée ni à l'original, ni au duplicata.

Le duplicata n'est mentionné que parce qu'il arrive que le créancier hypothécaire se fait délivrer l'original par le propriétaire. M. Richter répète qu'il suffit de prendre les mesures nécessaires pour qu'il y ait conformité absolue entre l'original et son duplicata.

M. ROMEIN, membre de la Section des communications et du transit, demande si le duplicata doit être délivré en même temps que l'original ou seulement lorsque ce dernier est perdu ou détruit.

M. ROSSETTI (Italie) estime aussi que ce point doit être précisé.

Le PRÉSIDENT signale qu'au sein du Comité rhénan, il avait été décidé de laisser aux législations nationales le soin de fixer les formalités à exiger en cas de perte.

M. ROMEIN, membre de la Section des communications et du transit, fait observer que le quatrième alinéa de l'article 5 *bis* de l'amendement allemand spécifie que mention de la délivrance du duplicata doit être faite sur l'original, ce qui semble exclure le cas de perte.

Le PRÉSIDENT estime que la délivrance du duplicata ne présente aucun danger, si elle est mentionnée sur l'original et sur le registre d'immatriculation.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) fait observer que les rédacteurs du projet de Convention ont sans doute voulu laisser la liberté aux législations nationales sur ce point, ainsi qu'il ressort de la dernière phrase de l'article 7 : « Un duplicata, lorsqu'il est délivré par lesdites autorités, peut tenir lieu de certificat. »

Le PRÉSIDENT estime que le Comité de rédaction pourra préciser ce point.

Il invite la Commission à se prononcer sur la question de savoir si le certificat doit ou non porter mention des hypothèques.

M. RICHTER (Allemagne) rappelle qu'au cours de la séance précédente, il a exprimé l'avis que cette mention était nécessaire. Elle l'est d'autant plus que, le privilège du réparateur ayant été supprimé, il faut permettre à celui-ci de se renseigner sans être obligé de consulter le registre.

Les objections qui ont été présentées par les milieux intéressés semblent peu pertinentes. Les armateurs font valoir, en effet, qu'ils ne tiennent pas à mettre leurs capitaines au courant des hypothèques qui grèvent le bâtiment. Or, il suffit de remarquer que ces capitaines sont à même d'obtenir tous renseignements à ce sujet en consultant le registre.

Le PRÉSIDENT fait observer que le réparateur peut toujours, s'il veut s'informer sur la situation hypothécaire du bateau, obtenir un extrait du registre, qui fait mention des hypothèques.

M. RICHTER (Allemagne) réplique que cette formalité exige un délai assez considérable, surtout lorsqu'il doit y avoir correspondance entre deux pays différents.

M. RIPERT (France) estime que les arguments de M. Richter prouveraient tout au plus qu'il pourrait être utile d'avoir à bord un extrait du Registre hypothécaire. M. Ripert voit des inconvénients à ce que la situation hypothécaire du bateau soit dévoilée à tous ; car elle le serait non seulement au capitaine, mais aussi aux différentes autorités des ports.

D'autre part, pour les pays où il existe deux registres distincts, l'inscription des hypothèques sur le certificat d'immatriculation présenterait des difficultés. En tout cas, il faudrait obliger le capitaine à se faire délivrer un certificat récent, et encore cela n'empêcherait-il pas la constitution de nouvelles hypothèques au cours d'un voyage, qui ne seraient pas portées au certificat.

Une garantie absolue ne pourrait être obtenue qu'en stipulant qu'une hypothèque ne pourra être constituée, sans présentation du certificat, ce qui serait fort peu pratique.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) déclare qu'il voulait formuler les mêmes objections que celles présentées par M. Ripert, notamment que le bateau pourrait naviguer avec un certificat qui ne serait pas à jour.

M. CONTZESCO (Roumanie) estime, par contre, que les objections de M. Ripert et de M. Soubotitch ne prouvent pas d'une façon péremptoire que l'inscription des hypothèques sur le certificat d'immatriculation présenterait de très graves inconvénients. A son avis, il appartient à l'intéressé de faire le nécessaire pour s'assurer que le certificat a été délivré à une date récente.

Il estime avec M. Richter que l'inscription des hypothèques sur le certificat est nécessaire pour que les intéressés puissent toujours être renseignés facilement sur la situation hypothécaire du bateau.

M. ROSSETTI (Italie) signale que la législation italienne prescrit que mention des hypothèques soit faite sur les papiers de bord, et que cette disposition ne soulève pas de difficultés en pratique.

Il fait observer que la Convention internationale de Bruxelles de 1926 pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, avait adopté d'ailleurs une disposition analogue, et donne lecture de l'article 12 de cette Convention :

« Les lois nationales doivent déterminer la nature et la forme des documents se trouvant à bord du navire sur lesquels mention doit être faite des hypothèques, mortgages et gages prévus à l'article premier, sans que, toutefois, le créancier qui a requis cette mention dans les formes prévues puisse être responsable des omissions, erreurs ou retards de l'inscription sur ces documents. »

M. Rossetti estime que, si la Commission se prononce contre l'inscription des hypothèques sur le certificat d'immatriculation, il est indispensable qu'il y ait à bord un certificat spécial hypothécaire.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) fait ressortir que les débats actuels portent sur deux questions juridiques différentes ; soit, d'une part, les formalités devant entourer la constitution de l'hypothèque, et, d'autre part, les effets de cette hypothèque. Il estime que la Commission doit laisser aux législations nationales le soin de régler ces questions. Il ne lui appartient pas, en effet, d'unifier ces législations.

Tout ce que la Commission peut faire est de prévoir une règle pour la solution des conflits. Si elle décide en principe que c'est à la législation nationale du lieu d'inscription de fixer la forme de l'inscription, la difficulté sera résolue.

M. ROSSETTI (Italie) réplique que cette solution ne lui paraît pas suffisante, car elle n'assurerait pas une publicité suffisante à l'hypothèque. Il faut que les intéressés étrangers puissent être renseignés, sans avoir à recourir au pays où l'hypothèque a été constituée.

M. RIPERT (France) invite la Commission à constater que certains pays estiment impossible que mention des hypothèques soit faite sur le certificat d'immatriculation.

M. RICHTER (Allemagne) considère qu'il serait indispensable, en ce cas, de remplacer l'inscription sur le certificat d'immatriculation par un certificat spécial hypothécaire. Toutefois, il faudrait alors prévoir que chaque bateau ait obligatoirement un tel certificat à bord, même lorsqu'il ne serait grevé d'aucune hypothèque.

Le PRÉSIDENT considère que cette solution pourrait donner satisfaction à toutes les délégations, mais il invite la Commission à ajourner les débats sur ce point pour les reprendre lors de la discussion sur les hypothèques.

#### Article 8.

Le PRÉSIDENT donne lecture de l'article 8 du projet de Convention.

Il rappelle que la Commission est saisie pour cet article de trois propositions d'amendement :

- 1<sup>o</sup> Une proposition néerlandaise (voir annexe 2, page 198) ;
- 2<sup>o</sup> Une proposition allemande (voir annexe 1, page 185) ;
- 3<sup>o</sup> Une proposition yougoslave (voir annexe 3, page 200).

Il donne lecture de ces trois propositions.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) explique que l'amendement proposé par la délégation des Pays-Bas est fort simple et qu'il a pour but une économie et une simplification.

Une économie : si cet amendement était adopté, il ne serait pas nécessaire, en effet, de modifier les inscriptions que portent à l'heure actuelle les milliers de bateaux circulant sur le Rhin, étant donné que les nouvelles prescriptions correspondraient aux règlements en vigueur.

Une simplification : si le bateau devait porter toutes les indications prévues par la Convention du jaugeage et celles de l'article 8, la coque entière du bateau serait couverte d'inscriptions ; la délégation des Pays-Bas propose de laisser à la fantaisie du propriétaire les mentions à inscrire à l'arrière du bateau.

M. DE RUELLE (Belgique) attire l'attention de la Commission sur l'importance qu'il y a à ne pas toucher aux dispositions de la Convention du jaugeage. S'il y a le moindre danger à ce sujet,

il vaut mieux que la question soit étudiée non par le Comité de rédaction, mais par un petit sous-comité composé de spécialistes.

*Nomination d'un Sous-Comité technique.*

Le PRÉSIDENT déclare approuver entièrement cette suggestion de M. de Ruelle et propose que le Sous-Comité comprenne :

M. BAULE,  
M. DE DIETRICH DE SACHSENFELS,  
M. HOUPEURT,  
M. MÜLLER,  
M. VAN SLOOTEN.

*Il en est ainsi décidé.*

M. ROMEIN, membre de la Section des communications et du transit, propose que soient renvoyées également à ce Comité les questions faisant l'objet des alinéas 2 et 3 de l'article 5.

*Il en est ainsi décidé.*

M. RICHTER (Allemagne) signale que l'amendement allemand propose simplement de supprimer la lettre indiquant le lieu de l'enregistrement.

Cette question pourra être examinée également par le Sous-Comité.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) explique, pour justifier l'amendement de sa délégation, qu'on se sert en Yougoslavie de deux alphabets, alphabet cirilique et alphabet latin, et que l'obligation de supprimer sur les bateaux les inscriptions en caractères ciriliques risquerait de heurter les sentiments de la population. C'est pourquoi l'amendement suivant est proposé :

« A côté de ces inscriptions en caractères latins, les inscriptions peuvent être faites aussi en caractères reconnus officiels dans le pays du lieu de l'immatriculation. »

M. ROSSETTI (Italie) déclare que ce droit lui semble acquis.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) insiste toutefois pour qu'il en soit fait mention expressément, soit dans le corps de la Convention, soit dans le Protocole de clôture.

Le PRÉSIDENT appuie cette suggestion, qu'il estime d'autant plus nécessaire que le troisième alinéa de l'article 8 interdit « d'ajouter d'autres inscriptions ».

Il invite le Sous-Comité à tenir compte de cette observation.

*Article 9.*

Le PRÉSIDENT donne lecture de l'article 9 du projet de Convention.

Il propose que le quatrième alinéa de cet article soit discuté en même temps que l'article 17. Il rappelle que la Commission est saisie d'un projet d'amendement présenté par la délégation allemande dont il donne lecture (voir annexe 1, page 185). Il fait observer qu'il y a là seulement une modification rédactionnelle et propose de laisser le Comité de rédaction prendre une décision à ce sujet.

Il constate que *la Commission est d'accord sur ces deux points.*

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) déclare que la délégation yougoslave ne saisit pas clairement la signification du deuxième alinéa de l'article 9. Cet alinéa charge le bureau d'immatriculation où se fait la radiation et le bureau qui procède à la nouvelle immatriculation de s'entendre entre eux sur le moment à partir duquel le transfert doit commencer à prendre effet.

La délégation yougoslave estime que la Convention devrait donner tout au moins quelques directives à ces bureaux, sur la façon dont ils devront réaliser cette entente.

M. RICHTER (Allemagne) dit que ce point a été étudié d'une façon approfondie par la délégation allemande et que celle-ci s'est rendu compte des difficultés qu'il présente. C'est pour cette raison qu'elle a formulé une proposition d'amendement à l'article 34 du projet de Convention, dont l'ancien texte devrait être complété par la disposition suivante : « 2. Les gouvernements des Hautes Parties contractantes régleront la procédure à suivre par des accords bilatéraux. »

Le Ministère allemand de la Justice, consulté par la délégation allemande, lui a répondu qu'un règlement uniforme international de la procédure à suivre serait très difficile à établir et qu'il fallait avoir recours à des accords bilatéraux.

M. CONTZESCO (Roumanie) rappelle qu'il avait également signalé cette difficulté. Toutefois, il estime que des accords bilatéraux pourraient ne pas être toujours suffisants et il demande à M. Richter de donner quelques précisions sur ce point, pour le cas, surtout, où plusieurs gouvernements seraient appelés à s'accorder entre eux.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) déclare que sa délégation est prête à suivre soit une voie, soit l'autre, à condition qu'elle soit indiquée nettement, et qu'on ne se contente pas de prévoir des négociations compliquées entre deux bureaux qui ne se connaissent pas.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) fait observer que la solution des accords bilatéraux présente un grave inconvénient. La conclusion de tous ces accords demanderait des délais considérables pendant lesquels la Convention ne pourrait entrer en vigueur. Aussi croit-il que la procédure indiquée dans le projet primitif est préférable à celle de l'amendement allemand.

M. RICHTER (Allemagne) réplique qu'il n'est pas douteux qu'une réglementation uniforme internationale serait préférable à un ensemble d'accords bilatéraux. Mais la Commission doit tenir compte du fait que la Conférence n'aura probablement pas le temps de se mettre d'accord sur une telle réglementation uniforme impossible à réaliser.

Il signale que, dans la Convention de la Haye sur la procédure civile, des accords bilatéraux ont été prévus également.

M. ROSSETTI (Italie) considère que M. Richter a raison, mais que l'objection de M. Sułkowski est très fondée également. Le calcul indique que 265 traités bilatéraux seraient nécessaires si le nombre des États contractants était de 23, et il semble impossible d'attendre que tous ces accords soient conclus avant que la Convention puisse entrer en vigueur. Il est donc indispensable d'envisager une autre solution.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) donne lecture de l'article 34 du projet de Convention.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) insiste sur le fait que le deuxième alinéa de l'article 9 du projet de Convention veut faire déterminer un point ayant des conséquences juridiques très importantes (c'est-à-dire le moment à partir duquel le transfert prendrait effet) par l'entente à intervenir dans chaque cas entre les deux bureaux. Une telle disposition lui semble être insuffisante, et même dangereuse.

M. DE RUELLE (Belgique), faisant allusion à l'exemple, cité par M. Richter, de la Convention de la Haye sur la procédure civile, dit que cette Convention prévoit un minimum de facilité, c'est-à-dire la transmission par la voie diplomatique. Les accords bilatéraux ne sont envisagés que pour simplifier éventuellement ce minimum.

Il estime que la présente Convention doit également prévoir un minimum et déterminer un instant quelconque des opérations à partir duquel le transfert prendrait effet.

Le PRÉSIDENT propose que la question soit renvoyée au Comité de rédaction.

M. ROSSETTI (Italie) estime préférable que la Commission essaie de la résoudre elle-même.

M. RICHTER (Allemagne) suggère l'élaboration d'un formulaire international. Cette élaboration ne serait pas si difficile, étant donné que la correspondance entre les deux bureaux doit être fort simple.

M. ROSSETTI (Italie) propose que la Commission, si elle accepte la suggestion de M. Richter, désigne un petit Sous-Comité spécial pour la rédaction du formulaire envisagé.

M. RIPERT (France) constate que l'expression « prendre effet », employée par le deuxième alinéa de l'article 9, est peu heureuse. Il propose de supprimer la difficulté en supprimant purement et simplement cet alinéa.

A son avis, il ne s'agit pas de déterminer le moment à partir duquel le transfert prendra effet, mais seulement de trouver un moyen pratique qui permette à un bureau d'être prévenu de la radiation de l'immatriculation.

M. MÜLLER (Tchécoslovaquie) se déclare partisan de la suggestion du formulaire présentée par M. Richter.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) déclare que le point important est d'assurer le synchronisme entre la radiation et la nouvelle immatriculation.

Il propose, en conséquence, que le second bureau procède à une immatriculation provisoire. Celle-ci ne prendrait effet qu'à partir de la date de la radiation, qui serait indiquée ultérieurement par le premier bureau.

Le PRÉSIDENT fait observer que cette procédure est celle adoptée par la législation suisse.

M. RICHTER (Allemagne) estime que l'alinéa en question est très important, car il est indispensable de donner toute la sécurité voulue au crédit hypothécaire. Si l'on ne fixe pas un moment unique pour la radiation et la nouvelle inscription, il pourrait y avoir entre ces deux opérations un intervalle de temps où l'hypothèque ne serait pas enregistrée, ce qui pourrait avoir comme conséquence d'annuler ses effets.

Il signale que la délégation allemande avait, elle aussi, envisagé la solution de l'inscription provisoire, mais qu'elle a reconnu que son application donnerait lieu à de grandes difficultés en Allemagne.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) se déclare d'accord avec M. Ripert pour estimer que le deuxième alinéa de l'article 9 emploie une formule peu heureuse, qui peut prêter à des malentendus. Ainsi que l'a souligné M. Soubotitch, il importe surtout d'assurer le synchronisme des deux opérations.

Il propose, en conséquence, de modifier l'alinéa en remplaçant les deux derniers mots « prendront effet » par le mot « s'effectueront ».

M. RIPERT (France) déclare qu'il ne veut pas entreprendre une discussion juridique avec M. Richter, mais qu'il lui semble que la seule conséquence qui pourrait éventuellement avoir un écart entre la date de la radiation et celle de la nouvelle immatriculation, serait d'empêcher la vente du bateau pendant cet intervalle de temps.

Il déclare se rallier à la suggestion d'une inscription provisoire.

*Nomination d'un Sous-Comité spécial.*

Le PRÉSIDENT propose à la Commission d'accepter la modification des deux derniers mots de l'alinéa indiqués par M. van Slooten et de décider qu'un formulaire, qui ferait partie de la Convention, serait élaboré par un sous-comité spécial que le Président désignerait.

Il constate que la Commission se déclare d'accord sur ces deux points et que la discussion de l'article 9 est terminée, à l'exception du quatrième alinéa qui sera repris lors de la discussion de l'article 17, et il prie les membres suivants de la Commission de bien vouloir instituer le Sous-Comité chargé de la rédaction du formulaire :

M. CHARGUÉRAUD-HARTMANN,  
M. NAUTA,  
M. SOUBOTITCH,  
M. DE STRYKER,  
M. VOGELS.

*Article 10.*

Le PRÉSIDENT donne lecture de l'article 10 du projet de Convention et constate qu'aucune délégation n'a présenté de propositions écrites d'amendement.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) se demande si le premier paragraphe de l'article 10 ne pourrait pas permettre l'interprétation que la répression des contraventions puisse être assurée à la fois par les autorités des différents lieux où le bateau remplit les conditions de l'immatriculation obligatoire, tandis que, d'après l'intention du Comité, la répression ne peut être effectuée que par une seule de ces autorités.

D'autre part, la délégation tchécoslovaque propose qu'il soit indiqué nettement, dans le deuxième paragraphe de l'article 10, que les autorités compétentes sont tenues de dresser un procès-verbal et de le transmettre à qui de droit.

Le PRÉSIDENT considère que cette deuxième modification est d'ordre purement rédactionnel. Quant à la première question posée, il demande que l'un des rédacteurs du projet de Convention veuille bien y répondre.

M. RICHTER (Allemagne) explique que les rédacteurs du projet ont voulu prévoir un règlement qui soit conforme aux dispositions générales du droit pénal international.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) demande que cette explication, présentée par M. Richter au nom des rédacteurs du projet, ne soit pas mentionnée seulement dans les procès-verbaux de la Commission, mais qu'elle soit reprise dans l'article 10 même.

M. ROSSETTI (Italie) appuie la suggestion de M. Soubotitch et propose que le Comité de rédaction soit chargé de l'incorporer dans l'article 10.

Le PRÉSIDENT prie le Comité de rédaction de bien vouloir en prendre note.

M. ROSSETTI (Italie) demande la permission de revenir sur le troisième alinéa de l'article 8. Il ne se rappelle pas avoir approuvé l'interdiction faite aux propriétaires des bateaux d'ajouter d'autres inscriptions à celles prévues par la Convention, et il ne s'explique pas une interdiction générale et absolue de cette sorte.

M. HOUPEURT (France) répond que des erreurs seraient à craindre si des inscriptions supplémentaires faisaient suite aux inscriptions réglementaires.

Il propose que les mots « aux endroits réservés » soient ajoutés à la fin du troisième alinéa.

Le PRÉSIDENT demande au Comité de rédaction d'en prendre note.

Il constate que la discussion de l'article 10 du projet de Convention est terminée et rappelle que la Commission devra discuter plus tard l'article 10 *bis* de l'amendement allemand.

*L'article 10 est adopté et renvoyé au Comité de rédaction.*

## QUATRIÈME SÉANCE

*Tenue le vendredi 21 novembre 1930, à 10 heures.*

*Président* : Le professeur Robert HAAB (Suisse).

### V. Examen du projet de Convention (suite).

Le PRÉSIDENT invite la Commission à poursuivre la discussion du projet de Convention sur certaines matières du droit fluvial dont le titre I a déjà été examiné.

#### TITRE II.

##### Article 11.

Le PRÉSIDENT donne lecture de l'article 11 du projet de Convention. Il propose d'ajourner la discussion de cet article à la fin de l'examen du titre II, étant donné qu'il s'agit du champ d'application de ce titre.

M. RICHTER (Allemagne) estime plus logique de déterminer d'abord ce champ d'application. Il se peut, en effet, que certaines délégations ne puissent accepter les dispositions prévues dans le corps du titre que si la dernière partie de l'article 11 était supprimée.

Il fait ressortir que l'article 11 concerne deux cas :

Premier cas : Un bateau, immatriculé dans un pays A, se trouve sur le territoire d'un pays B.

Deuxième cas : Un bateau, immatriculé dans un pays A, se trouve sur le territoire de ce pays et un créancier d'un pays B se présente.

M. Richter propose que la règle indiquée dans l'article 11 ne s'applique pas à ce deuxième cas, qui rendrait plus difficile l'application de la Convention. C'est ainsi, par exemple, qu'il faudrait recommencer toute la procédure basée sur le fait qu'au début d'un règlement de créances, seuls des créanciers ressortissants de l'État A étaient en jeu au moment où un créancier appartenant à un État B est venu se présenter.

M. HOHL (Suisse) déclare que la délégation suisse est d'avis, comme la délégation allemande, de supprimer la dernière partie de l'article 11. Toutefois, si la Commission se prononce dans le sens contraire, la délégation suisse propose que l'article 11 soit modifié de façon à ne concerner : 1<sup>o</sup> que les bateaux étrangers et 2<sup>o</sup> les créanciers hypothécaires et les propriétaires étrangers.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) se déclare également de cet avis. Il estime que la proposition allemande irait trop loin en restreignant d'une façon essentielle le champ d'application de la Convention. Il peut y avoir intérêt, en effet, à fixer la règle à suivre lorsqu'un bateau est situé sur son territoire national et qu'un créancier hypothécaire étranger se présente.

La délégation tchécoslovaque appuie en conséquence la proposition de la délégation suisse.

M. LAWATSCHEK (Autriche) déclare appuyer la proposition allemande.

M. RIPERT (France) conclut, de la tournure prise par les débats, que la proposition faite au début de la séance par le président de renvoyer la discussion de l'article 11 à la fin de celle du titre II, était la plus sage.

Quant à lui, il estime que la phrase « si un bateau se trouve sur le territoire d'un autre État contractant » peut donner lieu à des controverses, étant donné qu'elle ne précise pas le moment où il faut, pour la reconnaissance du privilège, que le bateau se trouve sur le territoire en question.

Il invite, en conséquence, la Commission à réserver sa décision.

M. RICHTER (Allemagne) considère que la proposition suisse n'écarte pas la difficulté qu'il a signalée. En effet, les créanciers étrangers ne sont pas connus. Ils peuvent se présenter jusqu'au dernier moment.

Quant à la remarque faite par M. Ripert, il désire faire observer qu'on ne peut préciser dans la Convention le moment auquel le bateau doit se trouver sur le territoire de l'État, étant donné que le moment envisagé est différent suivant les cas. Lorsqu'un bateau est saisi et fait l'objet d'une exécution forcée, on ne tient pas compte du lieu où le privilège est né.

M. RIPERT (France) demande si, dans le cas d'un bateau allemand saisi en Allemagne, le tribunal allemand doit appliquer ou non la Convention lorsque le privilège est né à l'étranger.

M. RICHTER (Allemagne) répond par la négative. Il estime qu'un tribunal doit appliquer la loi nationale lorsqu'il s'agit d'un bateau national, et la Convention lorsqu'il s'agit d'un bateau étranger.

Le PRÉSIDENT, considérant qu'il est indispensable que la Commission examine d'abord comment doit jouer la réglementation des privilèges, l'invite à voter sur le point de savoir si la discussion de l'article 11 doit être renvoyée à la fin de celle du titre II.

*La Commission en décide ainsi, à la majorité des voix.*

## CHAPITRE PREMIER. — DE LA PROPRIÉTÉ.

### Article 12.

Le PRÉSIDENT donne lecture de l'article 12 et du chiffre VII du Protocole de clôture.

Il rappelle à la Commission qu'elle est saisie par la délégation allemande d'une double proposition d'amendement :

1<sup>o</sup> Suppression complète de l'article 12.

2<sup>o</sup> Si d'autres délégations demandent le maintien de la règle indiquée par cet article, la délégation allemande propose une formule différente (voir annexe 1, page 186).

Il rappelle également que la Commission est saisie d'une proposition d'amendement néerlandaise (voir annexe 2, page 199).

Il donne en premier lieu la parole à M. Richter.

M. RICHTER (Allemagne) déclare que sa délégation considère qu'il n'y a pas un intérêt international à régler la question du transfert de propriété qui n'a pas encore donné lieu à des conflits, et dont l'étude n'est, d'ailleurs, pas suffisamment avancée. D'autre part, la délégation allemande estime que la règle indiquée dans l'article 12 donnerait de mauvais résultats. En effet, sur le territoire allemand, par exemple, les droits de propriété sur un bateau sont transférés entre vifs, sans intervention bureaucratique, sans retard, sans frais et sans qu'il soit nécessaire de remplir des formalités gênantes. Les intéressés désirent ne pas voir modifier cet état de choses.

Le PRÉSIDENT demande à la Commission de se prononcer sur la suppression éventuelle de l'article 12.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) déclare qu'il estime l'article 12 indispensable. Il s'agit d'établir une assiette solide à l'hypothèque et aux droits réels. Tout effort en ce sens serait cependant inutile si on laisse subsister un doute sur la loi qui doit être appliquée en ce qui concerne le droit de propriété.

La délégation des Pays-Bas considère indispensable que ce soit suivant une même loi qu'on reconnaisse la validité de l'hypothèque et le droit de propriété, faute de quoi des confusions seraient toujours possibles.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) se déclare d'accord avec M. van Slooten. La proposition allemande ne peut être acceptée car elle va trop loin. Il est indispensable de fixer une règle pour le transfert de la propriété. M. Sitensky cite l'exemple d'un bateau immatriculé dans un pays où l'enregistrement du transfert de la propriété est obligatoire, et qui serait vendu dans un autre pays où cet enregistrement ne serait pas nécessaire. L'acquéreur de bonne foi pourrait se voir contester son droit de propriété dans le premier de ces pays.

Toutefois, la délégation tchécoslovaque estime que le texte actuel de l'article 12 n'est pas suffisant. En effet, lorsque la loi du pays où le bateau est immatriculé ne prévoit, comme condition du transfert, ni l'inscription aux registres publics, ni la mise en possession de l'acquéreur, c'est la législation de l'État sur le territoire duquel se trouve le bateau qui devient applicable.

En conséquence, la délégation tchécoslovaque propose que l'une au moins de ces deux conditions soit rendue obligatoire, et elle soumet à la Commission le projet d'amendement suivant : la première phrase de l'article 12 serait seule conservée et l'article serait complété par la disposition suivante :

« Les États contractants s'engagent à prévoir dans leur législation comme conditions du transfert, ou tout au moins pour que ce transfert ait effet à l'égard des tiers, soit l'inscription aux registres publics visés à l'article 1, soit la mise en possession de l'acquéreur. »

M. HOHL (Suisse) déclare appuyer la proposition de M. van Slooten.

M. RICHTER (Allemagne) rappelle qu'il existe deux systèmes différents en ce qui concerne la portée juridique de l'inscription au registre public du transfert des droits de propriété sur un bateau. D'après un premier système, la propriété n'est effectivement transférée que lorsque l'inscription a été faite. D'après le second système, le transfert de la propriété suit les règles habituelles du droit pour les biens meubles, c'est-à-dire qu'il est effectué lorsqu'il y a eu contrat et tradition, l'inscription au registre n'ayant qu'une portée déclaratoire.

Les délégations des pays qui ont adopté le premier de ces deux systèmes doivent se rallier à la proposition tchécoslovaque. Mais celle-ci prévoit non pas simplement une règle pour la solution des conflits, mais une uniformisation des législations. Or, la délégation allemande estime que l'étude de cette question n'est pas suffisamment avancée pour permettre d'envisager cette uniformisation. En Allemagne, en effet, la question a été discutée depuis longtemps, et les intéressés ont toujours émis des opinions très différentes. La Commission doit donc se limiter à prévoir une solution pour les conflits de lois.

M. RIPERT (France) estime que, dans un cas comme celui qui fait l'objet de la présente discussion, il est nécessaire d'adopter la solution la plus libérale.

La Commission ne doit pas vouloir régler les modalités du transfert dans la législation des divers pays, mais simplement donner aux intéressés le moyen de savoir facilement quelle est la loi régissant le transfert, et, pour cela, la première phrase de l'article 12 est suffisante.

M. NAUTA (Pays-Bas) considère inutile de supprimer la seconde partie de l'article 12. Celle-ci tend à sauvegarder l'intérêt des tiers de bonne foi. Il estime que cette suppression ne pourrait que nuire au crédit hypothécaire fluvial.

M. RIPERT (France) est d'avis que l'objection est plus théorique que pratique, étant donné qu'une hypothèque ne sera guère constituée sur les bateaux dans les pays où le transfert est assuré simplement par contrat ou tradition.

M. NAUTA (Pays-Bas) réplique qu'il ne s'agit pas seulement de protéger l'intérêt des créanciers hypothécaires, mais aussi celui de l'acquéreur de bonne foi, qui risquerait d'acheter un bateau déjà vendu.

M. RIPERT (France) répète qu'il estime impossible que la Convention modifie les diverses législations nationales.

M. RICHTER (Allemagne) croit que la question donne lieu à un malentendu très grave. M. Ripert a déclaré que dans les pays où le transfert des droits de propriété sur un bateau est assuré simplement par contrat et tradition, il ne peut être constitué d'hypothèques sur ce bateau. Or, le transfert est régi de cette façon en Allemagne, où l'inscription au registre ne possède qu'une valeur administrative et n'a pas juridiquement d'effet constitutif. Et pourtant les hypothèques sur les bateaux sont courantes.

M. Richter estime qu'il est impossible de discuter les mérites de l'un ou l'autre système. Toutefois, il désire faire observer que les hypothèques en matière maritime et fluviale sont généralement bancaires et que les banques créancières savent fort bien garantir leurs intérêts. Toutes les précautions nécessaires peuvent être prises par contrat.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) estime indispensable de régler la question du transfert des droits de propriété : ainsi que l'a fait ressortir M. van Slooten, il est nécessaire de donner une assiette sûre à l'hypothèque.

Quant à la proposition de M. Ripert tendant à supprimer la deuxième partie de l'article 12, M. Sułkowski ne peut pas partager cette façon de voir, car, comme l'a fait observer M. Nauta, il ne s'agit pas seulement de protéger les intérêts des créanciers hypothécaires, mais aussi ceux de l'acquéreur de bonne foi.

Il donne lecture de l'article 4 du projet de Convention élaboré par le Comité international technique d'experts juridiques aériens (C.I.T.E.J.A.).

Il propose que la Convention laisse chaque État libre de régler comme il l'entend le transfert de la propriété, mais qu'elle stipule que l'acquéreur de bonne foi, qui a acheté le bateau en se basant sur les indications du registre, soit reconnu propriétaire, même dans le cas où la personne indiquée dans le registre n'était pas le vrai propriétaire.

M. RICHTER (Allemagne) signale que c'est lui-même qui a rédigé le texte cité par M. Sułkowski. Il reproduit la présomption reconnue par la loi allemande pour le droit immobilier, mais M. Richter est opposé, en principe, à l'application de cette règle aux bateaux.

Quant à la remarque faite par M. Sułkowski, M. Richter croit savoir que, dans certaines régions de la Pologne, la loi en vigueur est encore l'ancienne loi allemande et que l'intention du Gouvernement polonais est d'unifier sa législation fluviale sur la base du « Binnenschiffahrtsrecht ». C'est là une question de fond qui ne rentre pas dans le cadre de la Convention, et la Commission doit se limiter à envisager la solution des conflits.

M. Richter reconnaît qu'il peut y avoir un danger d'erreur en ce qui concerne le véritable propriétaire du bateau. Mais il estime que c'est là une difficulté qui ne se présente guère en pratique, étant donné que les créanciers hypothécaires sont généralement très prudents et s'entourent, dans leurs contrats, de toutes les précautions possibles.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) déclare être surpris de la dernière remarque de M. Richter. La Commission a certes en vue l'unification du droit fluvial, mais elle doit s'efforcer également de faciliter le crédit hypothécaire. Or, la situation actuelle que M. Richter a caractérisée, a pour conséquence de rendre le crédit hypothécaire inaccessible à certains propriétaires, qui ne peuvent fournir aux banques les garanties très sévères qu'elles exigent. C'est là un inconvénient très grave, et M. van Slooten ne voit pas pourquoi la Commission n'essaierait pas d'y remédier.

M. WINIARSKI, président du Comité du droit fluvial, désire rectifier la remarque faite par M. Richter en ce qui concerne l'unification de la législation polonaise. Celle-ci, croit savoir M. Winiarski, n'est pas envisagée sur la base du « Binnenschiffahrtsrecht », mais sur les principes qui seront adoptés dans la Convention faisant l'objet actuel des débats.

M. RIPERT (France) considère que les débats font ressortir que l'article 12 est la seule solution possible. Une réglementation uniforme internationale serait sans doute préférable, mais la Commission n'est pas préparée pour délibérer utilement sur ce point. Elle n'est saisie d'aucun texte

et aucune étude n'a encore été faite. Il suffit de chercher à donner au créancier le moyen de connaître exactement les règles régissant les transferts.

A M. Richter, qui a cité le cas de la loi allemande, M. Ripert désire faire observer qu'en France, la règle « en fait de meuble, possession vaut titre » était applicable aux bateaux jusqu'à une époque toute récente, et il se peut qu'il y ait, à l'heure actuelle, des pays où une disposition analogue est encore en vigueur. Or, dans ce cas, l'acquéreur n'a pas à craindre l'action des créanciers hypothécaires et l'hypothèque ne peut pas exister.

M. Ripert ne s'explique pas le sens de la réserve indiquée dans l'article 12 et il lui semble inutile d'entreprendre l'examen des questions très complexes qui s'y rattachent.

M. YOVANOVITCH (Yougoslavie) déclare que la délégation yougoslave estime qu'il y aurait lieu de préciser dans la Convention que le transfert volontaire entre vifs des droits de propriété sur un bateau est réglé par la loi du pays contractant où le bateau est immatriculé. Cette délégation est d'avis, en conséquence, de conserver le début de l'article 12, qui énonce ce principe, et de supprimer le reste de l'article, à partir des mots « si cette loi... ».

M. CONTZESCO (Roumanie) rappelle que, dès la première séance de la Commission, tous les orateurs ont déclaré vouloir créer les registres d'immatriculation non seulement pour garantir les droits réels, mais aussi pour garantir tous les effets de ces droits.

Il déclare donc que la délégation roumaine s'oppose à la suppression telle qu'elle est indiquée par M. Ripert, mais que, par esprit de conciliation, elle admettrait la suppression, dans l'article 12, simplement du dernier membre de phrase : « soit la mise en possession de l'acquéreur ». M. Contzesco estime indispensable de conserver tout le reste de l'article.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) constate que la majorité des délégations se sont prononcées en faveur du maintien de la première phrase de l'article.

En réponse à M. Ripert, qui propose que tout le reste de l'article soit supprimé, la délégation tchécoslovaque désire faire observer qu'il serait désirable de prévoir tout au moins une règle matérielle uniforme minimum qui serait adoptée par tous les États en ce qui concerne le transfert.

Il cite à nouveau le texte qu'il a proposé précédemment et qui tient compte de cette considération. Si la Commission n'acceptait pas cet amendement, M. Sitensky estime qu'il faudrait alors compléter l'article par une disposition de présomption de la propriété.

Le PRÉSIDENT croit utile de résumer toutes les propositions d'amendements qui ont été présentées par les diverses délégations :

1. Supprimer entièrement l'article (proposition de M. Richter).
2. Remplacer l'article 12 par le texte indiqué dans l'amendement allemand.
3. Stipuler que l'acquéreur de bonne foi, qui a acheté le bateau sur la base des indications du registre d'immatriculation, soit reconnu propriétaire, même dans le cas où la personne qui était inscrite au registre comme propriétaire n'aurait pas été le vrai propriétaire (proposition de M. Sułkowski).
4. Supprimer toute la fin de l'article, à partir des mots « si cette loi... » (proposition de M. Ripert, appuyée par M. Yovanovitch).
5. Supprimer les derniers mots « soit la mise en possession de l'acquéreur » (proposition de M. Contzesco).
6. Remplacer toute la fin de l'article à partir des mots « si cette loi » par le texte suivant :  
« Les États contractants s'engagent à prévoir dans leur législation, comme condition du transfert, ou tout au moins pour que ce transfert ait effet à l'égard des tiers, soit l'inscription aux registres publics visés à l'article 1, soit la mise en possession de l'acquéreur » (proposition de M. Sitensky).

M. SUŁKOWSKI (Pologne), considérant qu'il est nécessaire de se rallier à une formule transactionnelle, retire sa proposition.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) et M. CONTZESCO (Roumanie) déclarent que, pour simplifier les débats, ils réunissent leurs deux propositions en une seule, et s'entendent sur le texte proposé par M. Sitensky, à la fin duquel sont supprimés les mots « soit la mise en possession de l'acquéreur ».

M. RICHTER (Allemagne) désire écarter tout malentendu. Toutes les délégations sont d'accord pour estimer que la Convention a pour but de faciliter le crédit hypothécaire. Mais M. Richter ne croit pas que la Commission ait le devoir de faciliter ce crédit sous tous ses aspects ; elle doit simplement chercher à écarter les difficultés internationales qui peuvent résulter de la diversité des législations.

A son avis, toutes les délégations qui estiment que la règle indiquée à l'article 12 doit faire partie de la Convention, ne peuvent que se rallier à la proposition de M. Sitensky.

M. PANTITCH (Yougoslavie) signale le danger que présenterait pour l'acquéreur de bonne foi le maintien de la mention de la mise en possession. Il pourrait arriver, en effet, qu'un acquéreur de bonne foi achetant un bateau immatriculé dans un pays dont la loi prévoit la mise en possession de l'acquéreur comme une condition du transfert, voie ses droits, qu'il croyait régulièrement acquis, rester sans effet, faute de s'être conformé à cette disposition qu'il ignorait.

M. MONTAGNA (Italie) déclare que la délégation italienne se prononce en faveur du maintien intégral de l'article 12, qui contient la solution la plus raisonnable des conflits de lois et, en même temps, assure la publicité nécessaire pour faciliter le crédit hypothécaire. La rédaction de l'article 12 n'est certainement pas idéale ; mais c'est la meilleure à laquelle les travaux poursuivis jusqu'ici ont pu aboutir.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) fait observer que le projet d'amendement allemand ne peut, en tout cas, remplacer l'article 12 tout entier et que la Commission doit d'abord décider ce qu'elle entend maintenir de cet article. Si la proposition de M. Sitensky n'était pas acceptée par la Commission, il estime que l'amendement allemand serait nécessaire pour compléter la première phrase de l'article 12.

M. RIPERT (France) retire sa proposition de supprimer la deuxième partie de l'article et propose que la Commission se prononce tout d'abord sur la suppression entière de l'article 12.

Le PRÉSIDENT constate que *toutes les délégations se prononcent contre cette suppression.*

M. RICHTER (Allemagne) signale que le dernier élément de phrase de l'article avait été adopté par les rédacteurs du projet simplement pour tenir compte des inconvénients éventuels qui auraient pu résulter de la législation polonaise ; M. Sułkowski ayant fait savoir que ces inconvénients n'étaient pas à craindre, ce dernier élément de phrase devient inutile.

M. Richter reprend la proposition de M. Ripert de supprimer toute la deuxième partie de l'article.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) déclare que, s'il est établi qu'il n'y a pas, parmi les pays représentés à la Conférence, un seul pays dont la législation ne prévoie pas au moins une des deux conditions indiquées pour le transfert, son amendement perd sa raison d'être et qu'il le retire.

Le PRÉSIDENT fait observer qu'il reste encore le projet d'amendement allemand.

M. RIPERT (France) demande à M. Richter si la délégation allemande maintiendrait ce projet dans le cas où la Commission déciderait de conserver l'article 12.

M. RICHTER (Allemagne) répond par la négative.

Le PRÉSIDENT constate que la *Commission décide de n'apporter aucune modification au texte de l'article 12.*

Il rappelle que la délégation néerlandaise a présenté un projet d'amendement consistant à ajouter à l'article 12 la mention : « La même règle s'applique aux droits d'usufruit et autres droits réels analogues ».

M. RICHTER (Allemagne) demande quels sont les autres droits réels visés dans ce projet d'amendement.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) répond qu'il existe dans certains pays des « droits d'usage ».

M. RIPERT (France) suggère que la proposition néerlandaise soit acceptée, mais en supprimant les derniers mots « et autres droits réels analogues ».

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) déclare accepter cette suppression.

Le PRÉSIDENT constate *l'accord de la Commission sur ce point.* Il rappelle qu'elle doit encore se prononcer en ce qui concerne le chiffre VII du Protocole de clôture.

A une question posée par M. Soubotitch, il répond que la « concordance » prévue dans cet article entre les divers registres, signifie que ceux-ci comportent des références permettant de se reporter de l'un à l'autre.

M. RICHTER (Allemagne) signale que ce point est mentionné dans le projet d'amendement de l'article 13 de la délégation allemande (annexe 1, page 186).

Le PRÉSIDENT constate que *la Commission adopte le chiffre VII du Protocole de clôture.*

## CHAPITRE 2. — DES HYPOTHÈQUES.

### *Article 13 et amendement proposé par la délégation allemande.*

Le PRÉSIDENT donne lecture de l'article 13 ainsi que du chiffre VIII du Protocole de clôture.

Il rappelle que la Commission est saisie d'un projet d'amendement allemand sur ce point et donne lecture des articles 13, 13 bis et 13 ter de ce projet d'amendement (voir annexe 1, page 186).

Il fait observer que la Commission est ici en présence d'un nombre important de questions qu'il est nécessaire de distinguer :

1. Premier alinéa de l'article 13 du projet d'amendement allemand.

2. Deuxième alinéa de cet article et premier alinéa de l'article VIII du Protocole de clôture.

3. Deuxième alinéa de l'article VIII du Protocole de clôture.
4. Question des accessoires matériels (deuxième et troisième alinéas de l'article 13 du projet de Convention).
5. Troisième alinéa de l'article 13 du projet d'amendement allemand.
6. Article 13 *bis* de cet amendement.
7. Article 13 *ter* du même amendement.

Il invite la Commission à discuter la première de ces questions.

M. RICHTER (Allemagne) rappelle que la Convention de Bruxelles reconnaît l'hypothèque du point de vue international. Le projet de Convention va plus loin en prévoyant que les effets d'une hypothèque régulièrement établie sur un bateau d'après la loi du lieu d'immatriculation et inscrite sur les registres, seront régis par ladite loi.

La délégation allemande ne peut accepter cette disposition, car elle estime que si un État assume l'obligation d'appliquer une loi étrangère, il faut qu'il puisse être sûr de la connaître. Or, il n'existe pas, à la connaissance de M. Richter, un tableau comparatif des diverses législations sur ce sujet. Il y a d'ailleurs des États qui n'ont pas encore arrêté de réglementation sur ce point, et qui ne comptent le faire qu'après la signature de la présente Convention. L'article 13 actuel pourrait donc être comparé à une lettre de change signée sans que son contenu soit connu.

La Commission doit se borner à reconnaître du point de vue international l'hypothèque qui sera valable suivant la loi du lieu d'immatriculation.

M. RIPERT (France) ne comprend pas bien la différence que présentent les deux formules. A son avis, aucune des deux ne peut obliger un tribunal à reconnaître un effet de l'hypothèque qui serait contraire à sa législation nationale, ou à créer une procédure qui n'existerait pas dans cette législation.

Mais il ne servirait à rien de reconnaître la validité de l'hypothèque, si on ne lui attachait pas un minimum d'effets. En effet, il se pourrait, par exemple, que la législation d'un pays ne prévoie pas pour l'hypothèque de droit de suite.

M. Ripert conseille de ne pas trop s'attacher aux formules. Il suffit que, par une réserve tacite, il soit bien entendu que les effets de l'hypothèque, pour être reconnus, doivent être conciliables avec l'ordre public. La Commission peut même décider de faire mention expresse de cette réserve, sans rien modifier au fond de la question.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) déclare ne pas être d'accord avec M. Ripert. Il estime que, entre la formule du projet de Convention et celle de l'amendement allemand, il existe une différence importante.

D'après l'amendement allemand, les effets de l'hypothèque seraient régis par la loi nationale et les créanciers hypothécaires ne sachant pas, lors de la constitution de l'hypothèque, en quel pays le bateau serait éventuellement vendu, ne pourraient être fixés sur les effets de leur hypothèque.

La délégation tchécoslovaque préfère, pour cette raison, le texte du projet de Convention.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) signale que l'article 16 du projet de Convention, dont il donne lecture, envisage le cas où les effets de l'hypothèque tels qu'ils résultent de la législation du pays d'immatriculation, pourraient se trouver en opposition avec l'ordre public de la législation nationale d'un autre pays. Si, en dehors de la réserve prévue par cet article, les tribunaux étaient admis à refuser l'application de la loi du pays d'immatriculation en lui opposant le principe d'ordre public interne, on rendrait la situation des créanciers très précaire, ce qui serait contraire au but de la Convention.

M. RICHTER (Allemagne) fait observer que la formule de l'amendement allemand présente avec celle de la Convention de Bruxelles une différence importante et d'ailleurs apparente. En effet, d'après la Convention de Bruxelles, la validité de l'hypothèque est soumise à la condition de son inscription sur un registre public, et sa constitution est régie par la loi du pavillon. Les tribunaux sont obligés de reconnaître l'existence d'une hypothèque étrangère, mais la Convention de Bruxelles est muette en ce qui concerne les effets de cette hypothèque.

M. RIPERT (France) fait observer que le texte de cette Convention comporte le mot « respectés ».

M. RICHTER (Allemagne) déclare qu'une règle concernant le respect de l'ordre public, inscrite dans une convention de droit international, a peu de valeur, étant donné qu'il est difficile de déterminer ce qu'on entend exactement par ordre public. Toutefois, si la Commission maintient l'article 11 du projet de Convention tel qu'il est rédigé, la délégation allemande ne pourra accepter l'article 13 que si on y introduit une réserve visant le respect de l'ordre public.

M. RIPERT (France) estime qu'il ne faut pas opposer les textes soumis à la Commission à celui de la Convention de Bruxelles par laquelle les États s'engagent simplement à reconnaître l'hypothèque. Le texte du projet de la nouvelle Convention est plus complet et M. Ripert ne voit pas quel inconvénient il y aurait à dire que les États s'engagent à reconnaître aussi les effets de l'hypothèque.

Le PRÉSIDENT constate que la Commission adopte le premier alinéa de l'article 13.

Il passe à la deuxième question et donne lecture du premier alinéa de l'article VIII du Protocole de clôture, ainsi que du deuxième alinéa du projet d'amendement allemand.

M. CONTZESCO (Roumanie) signale que dans la législation roumaine, l'hypothèque sur les bateaux n'est pas prévue, mais que cette législation prévoit le droit de gage qui a à peu près la même portée et les mêmes conséquences. Il est surpris de constater qu'il ne soit pas fait mention, dans l'énumération, du premier alinéa de l'article VIII de la législation roumaine à cet égard.

Le PRÉSIDENT lui répond que les points de suspension à la fin de l'article permettent précisément de compléter cette énumération.

M. CONTZESCO (Roumanie) prie, dans ce cas, le Comité de rédaction de bien vouloir y mentionner les articles 495 à 499 du Code de Commerce roumain.

M. HOHL (Suisse) déclare appuyer la proposition allemande. Des modifications peuvent être apportées aux législations et il ne faut pas qu'il soit nécessaire de changer chaque fois l'article VIII du Protocole de clôture.

M. ROSSETTI (Italie) déclare appuyer également le texte de l'alinéa 2 de l'article 13 de la proposition allemande pour la même raison et aussi parce qu'il porte suppression du chiffre VIII *ad* 13 du Protocole de clôture.

Le PRÉSIDENT constate que la Commission est d'accord sur le fond de l'amendement allemand et décide de renvoyer la question au Comité de rédaction.

Il invite la Commission à aborder l'examen de la troisième question et donne lecture du deuxième alinéa de l'article VIII du Protocole de clôture.

Il constate que *cet alinéa est adopté.*

Il invite la Commission à passer à l'examen de la quatrième question.

M. RICHTER (Allemagne) informe le Président que la délégation allemande vient de recevoir, en ce qui concerne la question des accessoires, des suggestions des intéressés. Elle n'a pas eu le temps de les examiner et demande que la discussion sur ce point soit ajournée à une séance ultérieure.

M. NAUTA (Pays-Bas) estime que l'exception mentionnée dans le troisième alinéa de l'article 13 devrait figurer au deuxième alinéa de cet article.

Le PRÉSIDENT déclare l'examen des deux derniers alinéas de l'article 13 ajourné à une séance ultérieure.

Il invite la Commission à passer à la discussion de la cinquième question et donne lecture du troisième alinéa de l'article 13 du projet d'amendement allemand.

M. RICHTER (Allemagne) explique que cet article ne constitue qu'une modification de rédaction du paragraphe VIII du Protocole de clôture.

Le PRÉSIDENT déclare, en conséquence, que *la question est renvoyée au Comité de rédaction.*

Il passe à la sixième question et donne lecture de l'article 13 *bis* du projet d'amendement allemand.

M. RICHTER (Allemagne), étant donné l'importance de la publicité donnée à l'hypothèque, estime qu'il est nécessaire de fixer le minimum des indications qui doivent être mentionnées lors de l'inscription de cette hypothèque.

Mais la délégation allemande ne s'opposerait pas, éventuellement, à la suppression du deuxième alinéa de l'article 13 *bis*.

Le PRÉSIDENT *décide de renvoyer la question au Comité de rédaction.*

Il passe à la septième question et donne lecture de l'article 13 *ter* du projet d'amendement allemand.

Après un échange de vues entre M. Ripert et M. Richter sur les effets d'hypothèques constituées sur la quote-part d'un copropriétaire du bateau, le Président décide de renvoyer la question au Comité de rédaction. Il constate que la Commission a terminé l'examen de l'article 13, à l'exception des alinéas 2 et 3.

#### Article 14.

Le PRÉSIDENT donne lecture de l'article 14 du projet de Convention et rappelle que la délégation allemande propose la suppression de cet article.

M. RICHTER (Allemagne) déclare retirer cette proposition de suppression, de même que pour les articles 15 et 16.

M. LAWATSCHER (Autriche) fait la déclaration suivante :

« L'article 14 stipule que l'hypothèque ne garantit les intérêts que pour trois années, nonobstant toutes dispositions contraires de la loi d'immatriculation.

« D'après le rapport du Comité spécial, on peut cependant se demander si l'intention du projet n'était pas, au contraire, d'établir que les dispositions de la loi du pays d'immatriculation soient supprimées par la disposition de l'article 14. Une précision sur ce point serait, de l'avis de la

délégation autrichienne, des plus désirables, et elle estime que la solution la plus efficace serait l'établissement d'une règle uniforme primant même les dispositions de la loi du pays d'immatriculation.»

Le PRÉSIDENT, après un échange de vues avec M. Lawatschek et M. Contzesco, constate que la Commission décide d'adopter l'article 14 sans modification.

#### Article 15.

Le PRÉSIDENT donne lecture de l'article 15.

Il constate que la Commission adopte cet article sous réserve de la question des accessoires et qu'elle le renvoie au Comité de rédaction.

#### Article 16.

Le PRÉSIDENT donne lecture de l'article 16.

Il constate que la Commission adopte cet article sans changement.

#### Article 17 et quatrième alinéa de l'article 9.

Le PRÉSIDENT donne lecture de l'article 17. Il rappelle que la Commission avait décidé d'examiner le quatrième alinéa de l'article 9 en même temps que l'article 17 dont il vient de donner lecture.

A la suite d'une question de M. Pantitch en ce qui concerne la signification exacte des termes « d'office » et « ladite loi », le Président déclare que ces termes doivent être précisés et demande au Comité de rédaction d'en prendre note.

M. NAUTA (Pays-Bas) demande au Comité de rédaction de tenir compte de la nécessité de préserver le rang des hypothèques dont les inscriptions seraient reportées.

Le PRÉSIDENT constate que la Commission accepte la proposition faite par M. Nauta et que les articles 17, et 9 (quatrième alinéa) sont, quant au fond, adoptés. Ils sont renvoyés pour la forme au Comité de rédaction.

---

## CINQUIÈME SÉANCE

Tenue le lundi 24 novembre 1930, à 10 heures.

Président : Le professeur Robert HAAB (Suisse).

---

### VI. Examen du projet de Convention (suite).

#### TITRE II (suite).

#### Article 13 (suite).

##### Premier alinéa (suite).

Le PRÉSIDENT rappelle à la Commission qu'il lui reste quelques questions à examiner en ce qui concerne les hypothèques. Il fait savoir que M. Richter accepte le premier alinéa de l'article 13, en l'interprétant dans le sens indiqué par M. Ripert, c'est-à-dire sous réserve du respect de l'ordre public.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) estime que si la Commission adopte cette interprétation, elle devrait être mentionnée expressément dans le texte de la Convention.

M. MONTAGNA (Italie) estime, au contraire, que cette mention n'est pas nécessaire, étant donné que le respect de l'ordre public est un principe général, reconnu dans tous les pays.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) fait observer que, s'il en est ainsi, l'article 16 devient inutile.

M. NAUTA (Pays-Bas) n'est pas certain que la réserve du respect de l'ordre public sera reconnue par la jurisprudence, s'il n'en est pas fait mention expresse. En effet, il est parfois difficile de définir les limites dans lesquelles elle devrait être appliquée : il cite le cas des privilèges. D'ailleurs, si cette réserve était considérée comme sous-entendue dans chacun des articles de la Convention, celle-ci perdrait tout intérêt.

M. MONTAGNA (Italie) fait ressortir que la notion d'ordre public est interprétée de façon différente par les diverses jurisprudences et qu'il serait partant dangereux de faire une déclaration

explicite en cette matière. Il propose en conséquence que le texte du premier alinéa de l'article 13 soit maintenu tel qu'il est.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) considère que si la Commission en décide ainsi, il devient nécessaire de préciser les rapports existant entre les articles 13 et 16 et le deuxième alinéa du chiffre VIII du Protocole de clôture. Si on ne veut pas modifier l'article 13, il faudrait tout au moins l'interpréter de façon qu'il soit bien entendu qu'on ne peut pas opposer l'ordre public aux droits qui découlent de la Convention même.

Le PRÉSIDENT demande à M. Sulkowski s'il peut présenter une proposition formelle d'amendement.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) déclare qu'il demande simplement que le principe adopté par la Commission soit nettement exprimé dans le texte même de la Convention.

M. RICHTER (Allemagne) déclare partager la façon de voir de M. Montagna.

M. RIPERT (France) fait observer que le sens du texte de l'article 13 est précisé par les autres articles du chapitre, notamment l'article 16.

Le PRÉSIDENT invite la Commission à maintenir sans changement le texte du premier alinéa de l'article 13 et demande à M. Sulkowski de bien vouloir se contenter de voir son observation mentionnée au procès-verbal.

Il considère, en effet, que la Commission ne peut procéder à un vote sur l'interprétation qu'elle entend donner à un article de la Convention. Il est persuadé, d'ailleurs, qu'en pratique, l'application de cet alinéa de l'article 13 ne donnera pas lieu à des difficultés, étant donné que les points qui pourraient être soulevés sont réglés par les dispositions des articles 14 à 17.

Il constate que la Commission se déclare d'accord pour le maintien du premier alinéa de l'article 13, sauf modification de forme éventuellement jugée nécessaire par le Comité de rédaction.

M. CONTZESCO (Roumanie) rappelle que la Commission vient d'être saisie par la délégation hellénique d'une proposition d'amendement (voir annexe 4, page 200) en ce qui concerne l'article 10, déjà adopté par la Commission. Il désirerait savoir quelle est la décision que la Conférence compte prendre au sujet de cette proposition : la discuter immédiatement, l'ajourner, ou la considérer comme tardive ?

Le PRÉSIDENT croit que la proposition hellénique peut être examinée en même temps que les articles 2 et 3 de la Convention.

M. RIPERT (France) rappelle que la question soulevée de par les articles 2 et 3 de cette proposition est très importante, et qu'à son avis, la Commission ne doit pas examiner tous les articles de la Convention sans discuter cette disposition, qui domine la Convention entière.

M. CONTZESCO (Roumanie) se déclare d'accord avec M. Ripert.

Le PRÉSIDENT déclare que la question sera discutée au cours de la prochaine séance de la Commission.

#### *Deuxième et troisième alinéas.*

Le PRÉSIDENT invite ensuite la Commission à aborder l'examen des deuxième et troisième alinéas de l'article 13, dont il donne lecture.

Il signale que la délégation française propose que le deuxième alinéa soit complété par les mots « sous réserve des droits des acquéreurs de bonne foi ».

M. RIPERT (France) déclare retirer cet amendement, étant donné que l'article 15 tient compte de ce point.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) considère que le texte actuel n'est pas suffisant. En effet, si certains accessoires du bateau et notamment la machine, n'appartiennent pas au propriétaire, il ne serait pas juste d'étendre les effets de l'hypothèque à ces accessoires, même en cas de bonne foi de l'acquéreur.

M. Sitensky estime que l'inclusion des accessoires n'appartenant pas au propriétaire du bateau ne devrait pas dépendre de la bonne foi de l'acquéreur des droits, mais plutôt de l'inscription au registre. Il serait donc d'avis qu'on ne devrait soustraire les accessoires aux effets de l'hypothèque que dans le cas où il a été mentionné dans le registre que ces accessoires n'appartiennent pas au propriétaire du bateau. Dans ce cas, il faudrait que l'article 5 de la Convention prévoie l'inscription dans le registre d'une mention éventuelle en ce sens.

M. RIPERT (France) considère que la remarque de M. Sitensky n'entre pas, en ce qui concerne la machine, dans le cadre des deuxième et troisième alinéas de l'article 13, car la machine ne peut être considérée comme un accessoire du bateau. Quant aux accessoires proprement dits, il semble difficile d'exiger que la liste complète de ceux d'entre eux qui n'appartiennent pas au propriétaire soit donnée dans le registre.

Une mention au registre, signalant que la machine n'appartient pas au propriétaire du bateau, peut être prévue dans la Convention, mais ailleurs qu'à l'article 13.

Le PRÉSIDENT fait observer qu'il n'est pas possible de considérer la machine comme faisant partie intégrante du bateau, si elle a un propriétaire différent.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) estime qu'il n'est pas exclu que la machine et le bateau soient la propriété de personnes différentes et que dans ce cas, on devrait donner au propriétaire de la machine la possibilité de sauvegarder son droit.

M. NAUTA (Pays-Bas) déclare qu'à son avis, sous réserve de l'observation de M. Ripert, qu'il estime justifiée, le texte actuel devrait pouvoir satisfaire M. Sitensky, puisque ce texte stipule que l'hypothèque ne s'étend pas aux accessoires lorsque « le créancier hypothécaire savait, ou pouvait raisonnablement savoir, qu'ils n'appartiennent pas audit propriétaire ». Le président ayant demandé à M. Nauta s'il estime, en conséquence, que le registre d'immatriculation doit pouvoir faire mention de la réserve de propriété indiquée par M. Sitensky, M. Nauta répond par l'affirmative.

M. MONTAGNA (Italie) signale qu'anciennement, la jurisprudence italienne, s'inspirant de quelques anciens textes de droit romain, n'admettait pas la réserve de propriété dans le contrat de vente, mais qu'elle l'admet à l'heure actuelle. Il estime donc, lui aussi, que la réserve en question doit pouvoir être inscrite au registre.

M. RICHTER (Allemagne) signale que d'après le droit allemand, les effets de l'hypothèque ne s'étendent qu'aux objets appartenant au propriétaire. La délégation allemande a reçu une lettre d'industriels allemands demandant que le texte actuel de l'article 13 ne soit pas maintenu. M. Richter, en conséquence, propose :

- 1<sup>o</sup> Que le deuxième alinéa soit complété par la formule « à l'exception, toutefois, de ceux qui n'appartiennent pas au propriétaire du bateau » ;
- 2<sup>o</sup> Que le troisième alinéa de l'article 13 soit supprimé à partir des mots « à l'exception toutefois ».

Il fait observer que la question présente un grand intérêt dans le domaine de la navigation aérienne, mais qu'elle est beaucoup moins importante en ce qui concerne la navigation intérieure. Toutefois, il estime que la Convention doit préciser ce point, étant donné qu'elle stipule que l'hypothèque est régie par la loi du pays d'immatriculation. Il faut prévoir notamment le cas où les accessoires ont été attachés au bateau après la constitution de l'hypothèque.

M. LAWATSCHER (Autriche) déclare appuyer la proposition allemande, qui est reproduite dans une proposition autrichienne qui sera distribuée aux membres de la Commission (voir annexe 5, page 201).

Le PRÉSIDENT constate qu'il y a deux opinions en présence : M. Richter demande que les effets de l'hypothèque ne s'étendent en aucun cas à des accessoires n'appartenant pas au propriétaire, tandis que M. Sitensky demande que seuls les accessoires mentionnés dans le registre comme n'appartenant pas au propriétaire soient soustraits aux effets de l'hypothèque.

M. RIPERT (France) constate que la formule de M. Richter est plus générale et estime qu'il est inutile de prévoir l'inscription des accessoires dans le registre.

Le PRÉSIDENT fait observer que dans ce cas, le propriétaire pourrait prétendre qu'aucun des accessoires ne lui appartient.

M. RIPERT (France) remarque que le revendiquant devra prouver le bien-fondé de ce qu'il avance. L'inscription au registre semble impossible pour tous les petits accessoires.

Le Président et M. Contzesco ayant fait ressortir qu'il serait difficile de délimiter ce qui fait ou non partie intégrante du bateau, M. Ripert propose que les effets de l'hypothèque s'étendent :

- 1<sup>o</sup> A la machine, sauf indication contraire inscrite au registre d'immatriculation ;
- 2<sup>o</sup> Aux accessoires.

M. RICHTER (Allemagne) et M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) déclarent accepter cette solution.

Le PRÉSIDENT constate l'accord de la Commission sur le fond de la proposition de M. Ripert et demande à celui-ci de bien vouloir formuler par écrit sa proposition, qui sera transmise au Comité de rédaction.

#### TITRE PREMIER. — DE L'IMMATRICULATION (suite).

##### Article 7 (suite).

Le PRÉSIDENT rappelle à la Commission que lors de la discussion de l'article 7, les différentes délégations n'étaient pas d'accord sur le point de savoir si le certificat d'immatriculation devait faire mention ou non des hypothèques grevant le bateau.

Il rappelle que M. Richter a demandé que cette mention figure sur le certificat d'immatriculation, ou tout au moins que le propriétaire soit obligé d'avoir à bord un certificat spécial hypothécaire, même dans le cas où ce dernier serait négatif.

M. MONTAGNA (Italie) déclare appuyer cette dernière proposition.

M. CONTZESCO (Roumanie) croit se rappeler que le double certificat avait été demandé par les délégations des pays où il existe deux registres distincts : l'un pour l'immatriculation et l'autre pour l'inscription des hypothèques. Il demande s'il est bien nécessaire que dans les pays où il n'existe qu'une seule sorte de registres, il soit établi un double certificat et qu'il soit interdit d'inscrire les hypothèques sur le certificat d'immatriculation, solution qu'il ne serait pas à même d'accepter.

Le PRÉSIDENT croit avoir compris que toutes les délégations sont d'accord pour que la Convention ne s'oppose pas à ce que mention des hypothèques soit faite sur le certificat d'immatriculation.

M. CONTZESCO (Roumanie) remercie le président pour cet éclaircissement qui lui donne satisfaction.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) déclare que la délégation tchécoslovaque n'estime pas indispensable l'inscription des hypothèques sur le certificat d'immatriculation et qu'elle préférerait en tout cas à ce système celui du double certificat, étant donné que le propriétaire du bateau peut avoir intérêt à ne pas mettre toutes les autorités des ports au courant des hypothèques grevant son bateau.

M. MONTAGNA (Italie) propose que la Convention reproduise l'article 12 de la Convention de Bruxelles du 10 avril 1926, et donne lecture de cet article :

« Les lois nationales doivent déterminer la nature et la forme des documents se trouvant à bord du navire sur lesquels mention doit être faite des hypothèques, mort-gages et gages prévus à l'article premier, sans que, toutefois, le créancier qui a requis cette mention dans les formes prévues puisse être responsable des omissions, erreurs ou retards de l'inscription sur ces documents. »

La Commission laisserait ainsi les lois nationales libres de déterminer les documents sur lesquels mention doit être faite des hypothèques, et cette solution aurait l'avantage d'adopter une disposition qui existe déjà à l'heure actuelle.

M. NAUTA (Pays-Bas) précise qu'il doit être entendu que l'inscription sur le certificat ne constitue pas une condition de la validité de l'hypothèque.

M. CONTZESCO (Roumanie) fait remarquer qu'il importe surtout que la Convention prévoie l'obligation pour le propriétaire d'être en mesure de prouver à tout moment que le bateau est grevé ou non. Quant au moyen d'y parvenir, les législations nationales pourront l'arrêter comme elles l'entendent.

Le PRÉSIDENT constate que la Commission se trouve en présence de deux propositions :

1<sup>o</sup> Celle de M. Richter, qui demande que les hypothèques soient mentionnées, soit sur le certificat d'immatriculation, soit sur un certificat spécial qui devra toujours être à bord, même dans le cas où il serait négatif :

2<sup>o</sup> Celle de M. Montagna, qui recommande d'adopter l'article 12 de la Convention de Bruxelles.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) se déclare en faveur de cette deuxième solution, qui laisse plus de liberté aux États.

M. ROSSETTI (Italie) fait ressortir que la proposition italienne n'est pas inspirée par le désir de reproduire une disposition de la législation italienne, étant donné que celle-ci prescrit l'inscription des hypothèques sur le certificat d'immatriculation.

M. RICHTER (Allemagne) déclare avoir retiré son amendement visant l'inscription obligatoire des hypothèques sur le certificat d'immatriculation. Il se considérera comme satisfait si la Convention prévoit qu'un document quelconque, faisant mention des hypothèques, soit obligatoirement à bord.

Il faut que le propriétaire soit tenu de prouver que le bateau n'est pas grevé, et que les créanciers puissent s'en assurer sans avoir à s'adresser au bureau d'enregistrement.

M. MONTAGNA (Italie) estime que c'est là un détail dont il faut laisser le règlement aux législations nationales, ainsi qu'il est prévu à l'article 12 de la Convention de Bruxelles.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) fait ressortir que si la mention sur le certificat d'immatriculation ou sur un certificat spécial n'est pas une condition de la validité de l'hypothèque, elle n'aura jamais une valeur pratique bien grande, car elle ne constituera pas une preuve indiscutable, et le créancier devra toujours s'adresser au bureau d'enregistrement pour être fixé d'une façon certaine.

M. RIPERT (France) reconnaît que si l'inscription des hypothèques ne doit pas nécessairement être faite sur le certificat d'immatriculation, les objections qu'il avait présentées tombent. Toutefois, il estime avec M. Sitensky qu'un certificat ne pourra jamais donner qu'une idée

approximative de la situation hypothécaire et devrait, pour avoir une valeur quelconque, être renouvelé à chaque voyage.

Il ne constituerait une preuve certaine que lorsqu'il serait positif.

M. PANTITCH (Yougoslavie) déclare être d'accord avec M. Ripert et appuyer la proposition de M. Montagna.

Le PRÉSIDENT constate que toutes les délégations sont d'accord pour décider que la mention des hypothèques sur le certificat d'immatriculation ne doit pas être obligatoire.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) déclare que la délégation yougoslave désire assurer la publicité des hypothèques, mais qu'il n'est pas nécessaire pour cela que les créanciers soient mis à même de se renseigner d'une façon certaine auprès du bateau. Il suffit qu'ils puissent toujours trouver à bord un document indiquant à quel bureau ils doivent s'adresser. La délégation yougoslave ne comprend pas quel intérêt pratique auraient des dispositions supplémentaires, étant donné les objections signalées par M. Ripert.

En conséquence, la délégation yougoslave propose que la Convention se borne à prévoir l'obligation formelle d'avoir à bord un certificat indiquant le bureau où sont inscrites les hypothèques. Les pays qui voudraient aller plus loin seraient libres de le faire.

M. ROSSETTI (Italie) fait observer que la Commission doit avoir en vue non seulement de protéger les intérêts des créanciers, mais aussi de faciliter le crédit hypothécaire. Or, ce but n'est atteint que s'il existe à bord un certificat spécial hypothécaire. La délégation italienne propose aussi que l'existence de ce deuxième certificat soit mentionnée sur le certificat d'immatriculation.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) ne peut pas se déclarer d'accord avec M. Rossetti. Il estime qu'un tel certificat ne faciliterait pas le crédit hypothécaire, étant donné qu'il ne constituerait pas une preuve certaine et que le créancier serait en tout cas obligé de s'adresser au bureau.

Certes, il en serait tout autrement si l'inscription sur le certificat était une condition de validité de l'hypothèque, mais ce n'est pas le cas.

M. RICHTER (Allemagne) fait observer qu'on pourrait donner au certificat une valeur probante absolue, si on exigeait qu'une hypothèque ne pourrait être constituée sans que ce certificat soit présenté.

Les tiers auraient alors toutes garanties, car, si le certificat n'était pas à bord, ils sauraient que le propriétaire est en train de constituer une hypothèque.

M. HOHL (Suisse) présente une motion d'ordre. Il demande au président que la Commission soit invitée à se prononcer d'abord sur le principe de la mention obligatoire des hypothèques sur l'un ou l'autre des certificats.

M. RIPERT (France) explique que la mention des hypothèques sur un certificat avait été adoptée à Bruxelles en 1922 en vue de la suppression du privilège des fournisseurs. Bien que celui-ci ait été rétabli, l'obligation de la mention a été maintenue dans la Convention de Bruxelles, sans qu'elle ait aujourd'hui une utilité bien marquée.

Ainsi que l'a fait observer M. Richter, on ne donnerait une valeur probante au certificat qu'en exigeant qu'il soit présenté lors de la constitution d'une hypothèque, mais cela rendrait impossible la constitution d'une hypothèque pendant un voyage du bateau.

M. Ripert appuie en conséquence la proposition de M. Soubotitch demandant que le certificat d'immatriculation indique le bureau où les hypothèques sont enregistrées.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) estime que cette proposition répond aux désirs de toutes les délégations. Le certificat d'immatriculation est pour le bateau ce qu'est pour l'individu un certificat d'état civil, et on ne peut concevoir que celui-ci fasse mention d'hypothèques. Aussi M. van Slooten estime-t-il, lui aussi, qu'il suffit que le certificat d'immatriculation indique le bureau où les créanciers doivent pouvoir se renseigner.

M. CONTZESCO (Roumanie) reconnaît qu'un certificat ne donnerait pas à tout moment une idée absolument exacte de la situation hypothécaire du bateau. Toutefois, il donnerait tout de même certaines facilités fort nécessaires ; les créanciers auraient toujours la ressource, s'ils le désirent, de se renseigner davantage auprès du bureau d'immatriculation.

Quant à la remarque de M. van Slooten, M. Contzesco fait observer qu'un individu n'est jamais considéré comme objet d'hypothèque.

La délégation roumaine se déclare donc pour l'inscription des hypothèques sur le certificat d'immatriculation ou sur un certificat spécial, suivant les pays où il existe une ou deux sortes de registres.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) tient à faire remarquer à M. Richter, en ce qui concerne l'obligation de la présentation du certificat lors de la constitution d'une hypothèque, qu'il y a des cas où cette constitution d'hypothèques serait toujours possible sans la présentation du certificat, tel que celui de l'hypothèque judiciaire. Il en résulte qu'un créancier prudent, afin de se renseigner d'une façon sûre sur l'état des hypothèques, devra toujours consulter le registre. Vu ces raisons, il suffit d'indiquer sur le certificat le bureau où les hypothèques sont inscrites.

Sur ce point, d'ailleurs, toutes les délégations semblent être d'accord. Quant à la nécessité de faire mention des hypothèques sur le certificat d'immatriculation ou sur un certificat spécial, c'est un point dont le règlement devrait être laissé aux législations nationales.

M. RICHTER (Allemagne) désire, en premier lieu, répondre à l'objection formulée par M. Ripert contre la présentation obligatoire du certificat lors de la constitution d'une hypothèque, qu'il serait très facile de remédier à la difficulté signalée. En effet, le propriétaire qui veut constituer une hypothèque pendant un voyage du bateau, peut télégraphier au capitaine d'envoyer le certificat d'immatriculation à un bureau déterminé. Il n'est pas nécessaire que le certificat soit toujours à bord.

D'autre part, M. Richter tient à faire observer à M. Sułkowski qui a déclaré qu'un créancier prudent doit toujours consulter le registre, que l'expérience prouve qu'un certificat suffit souvent en pratique. La Convention ne doit pas vouloir modifier cet état de choses.

M. ROSSETTI (Italie) estime que toutes les délégations ayant exposé leur manière de voir, la Commission doit procéder à un vote.

Le PRÉSIDENT constate que la Commission est saisie de deux propositions :

1<sup>o</sup> Les délégations allemande et italienne demandent qu'il y ait à bord en tout cas un document portant mention de la situation hypothécaire du bateau.

Le Président ayant fait procéder à un vote sur ce point, la Commission se déclare contre cette proposition.

2<sup>o</sup> La délégation française, appuyée par la délégation yougoslave, propose le texte suivant :

« Le certificat d'immatriculation doit contenir la mention du bureau d'hypothèques. Les lois du pays d'immatriculation peuvent en outre obliger le propriétaire du bateau à mentionner sur ce certificat ou sur un autre document se trouvant à bord, les inscriptions d'hypothèques. »

M. CONTZESCO (Roumanie) signale que les termes « pays d'immatriculation » peuvent prêter à discussion.

Le PRÉSIDENT constate que la Commission adopte la proposition de la délégation française, avec la réserve formulée par M. Contzesco.

#### *Article 9, quatrième alinéa.*

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) rappelle que la question faisant l'objet du quatrième alinéa de l'article 9 n'avait pas été réglée.

M. HOSTIE, président du Comité de rédaction, répond que l'article 9, alinéa 4, a été adopté en même temps que l'article 17.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) estime qu'il y aurait lieu quand même de revenir sur la question.

Le PRÉSIDENT suggère que cette question soit renvoyée au Comité de rédaction.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) se déclare d'accord.

#### *Régime transitoire.*

M. HOSTIE, président du Comité de rédaction, désire attirer, de la part du Comité de rédaction, l'attention de la Commission sur le point suivant : en étudiant la question de l'inscription des obligations au registre et de la reproduction de cette inscription sur le certificat d'immatriculation, le Comité de rédaction s'est demandé si la Commission entend prévoir que tous les registres et certificats devront être conformes aux dispositions de la Convention au moment de la ratification de celle-ci, ou bien que ces dispositions ne devront commencer à être appliquées qu'après un certain laps de temps. Dans ce dernier cas, il serait nécessaire de prévoir un régime transitoire.

M. HOUPEURT (France) estime un tel régime transitoire indispensable étant donné le temps considérable qui sera nécessaire pour mettre les registres et certificats en conformité avec les dispositions de la Convention. La Commission pourrait prévoir, par exemple, un délai de cinq ans, comme celui prévu pour la Convention de jaugeage.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) estime que les dispositions de la Convention ne devront être applicables aux registres et certificats qu'après la ratification de la Convention, et qu'il est nécessaire, en conséquence, de prévoir un régime transitoire.

M. HOSTIE, président du Comité de rédaction, fait observer que si la Commission accepte en principe que les inscriptions et les certificats antérieurs ne devront nécessairement pas avoir été mis en concordance avec la Convention avant sa ratification, le Comité de rédaction étudiera les

modalités du régime transitoire et présentera ultérieurement un texte à l'approbation de la Commission.

Le PRÉSIDENT constate que la Commission adopte cette dernière solution.

Il invite la Commission à aborder l'examen du chapitre 3 du projet de Convention.

## TITRE II (suite).

### CHAPITRE 3. — DES PRIVILÈGES.

#### Article 18.

Le PRÉSIDENT donne lecture de l'article 18 du projet de convention.

Il rappelle que la Commission est saisie d'un projet d'amendement allemand dont il donne lecture (voir annexe 1, page 186).

Il signale que la Commission est saisie également d'une lettre du Directeur du Bureau international du Travail (voir annexe 6, page 201), relative au paragraphe 3<sup>o</sup> de l'article 18.

M. ROSSETTI (Italie) faisant allusion au titre proposé par l'amendement allemand pour le chapitre 3 : « Des privilèges ou gages fluviaux », fait observer que l'expression « gages fluviaux » a déjà reçu deux acceptions différentes et qu'il semble peu opportun d'en introduire une troisième.

M. RICHTER (Allemagne) explique que c'est une simple modification de forme, peu importante, qui a pour but de faciliter l'application de la Convention. En effet, le mot allemand correspondant au mot « gage » désigne une sûreté réelle caractérisée par le fait que le créancier gagiste est en possession de la chose gagée. Le terme de « privilège » a une signification différente ; il n'est pas compris clairement en Allemagne et il donne lieu à des malentendus. La délégation allemande estime qu'il faut en tenir compte et que si la Commission n'admet pas l'expression « gages fluviaux », le terme de « privilège » devrait être suivi, entre parenthèses, de la traduction allemande.

La définition du premier alinéa de l'article 18 deviendrait alors inutile.

Le PRÉSIDENT estime que la Commission peut conserver le terme « privilège » qui sera traduit dans le texte allemand par « Schiffsgläubigerrechte ».

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) croit savoir que la notion de privilège n'est pas connue dans la législation de tous les pays et que ce terme risque d'être difficile à traduire dans la langue de ces pays. Il estime en conséquence qu'une définition dans le corps de l'article est nécessaire. Cependant, dans le Protocole de clôture, il pourrait être précisé que les États contractants peuvent, pour la désignation de ces droits, employer un mot différent.

M. ROSSETTI (Italie) considère qu'il doit être possible de traduire correctement le mot « privilège » dans la langue de tous les États contractants, la notion que ce mot implique étant connue par toutes les législations.

Le PRÉSIDENT estime que le premier alinéa de l'article 18 constitue une définition de ce qui doit être entendu par « privilège » ; quant aux effets des privilèges, la question fait l'objet de l'article 22.

M. RICHTER (Allemagne) considère que la définition que donne le premier alinéa de l'article 18 n'est pas satisfaisante. Elle devrait, en effet, faire tout au moins mention de la vente forcée et, d'autre part, il n'en ressort pas qu'il s'agit d'un droit réel.

Il propose que l'article 18 soit modifié en faisant suivre les premiers mots « jouit du privilège » par les mots « ou d'une hypothèque légale ». M. Ripert et M. Montagna ayant déclaré cette proposition inacceptable, M. Richter appuie la proposition de M. Sitensky prévoyant que dans un protocole, il soit précisé que chaque pays peut donner du mot « privilège » la traduction qui convient.

M. ROSSETTI (Italie) déclare se rallier à cette proposition.

Le PRÉSIDENT fait observer que la Commission a décidé de s'efforcer de raccourcir le Protocole de clôture. Il répète qu'à son avis, la définition du début de l'article 18 est satisfaisante et que l'article 22 précise les effets des privilèges.

M. CONTZESCO (Roumanie) propose l'emploi de l'expression « droit de priorité ».

M. MONTAGNA (Italie) déclare qu'il ne peut accepter cette définition, étant donné que le gage fluvial n'est pas seulement un droit de priorité, mais aussi un droit réel.

M. RIPERT (France) fait remarquer que le mot « privilège » est employé dans la Convention de Bruxelles et n'a donné lieu à aucune difficulté.

Le PRÉSIDENT, pour tenir compte de l'observation de M. Richter, propose qu'il soit fait mention de la vente forcée.

M. RIPERT (France) fait observer qu'en cas de vente volontaire, les créanciers privilégiés peuvent faire opposition au paiement du prix.

M. RICHTER (Allemagne) réplique que si tel est le cas en France, il n'en est pas de même en Allemagne où les créanciers privilégiés ne peuvent faire opposition à la vente volontaire.

Quant à la Convention de Bruxelles, il désire faire observer à M. Ripert que celle-ci n'est pas encore entrée en vigueur et qu'une des principales difficultés est précisément l'interprétation du mot « privilège ».

Toutefois, M. Richter estime que la question ne présente pas une très grande importance et que la Commission peut charger le Comité de rédaction de trouver une expression meilleure.

M. DE VOS (Belgique) n'y voit pas d'inconvénient, à condition qu'il soit entendu qu'on n'introduira pas le terme de « vente forcée ».

Le PRÉSIDENT constate que la Commission est d'accord pour renvoyer la question au Comité de rédaction.

Il donne lecture du N° 1 et rappelle que le chiffre IX du Protocole de clôture se rapporte à ce N° 1.

Le projet d'amendement allemand propose que soit supprimé ce N° 1 qui serait remplacé par l'article 29 du projet d'amendement allemand.

M. RICHTER (Allemagne) déclare que, de l'avis de la délégation allemande, les frais de justice ne font pas l'objet d'un privilège proprement dit, mais d'un droit de préférence de première classe. Il cite l'exemple suivant : lorsqu'un bateau immatriculé dans un pays A est saisi dans un pays B et qu'il s'échappe avant que la vente ait eu lieu, le fisc ne peut pas revendiquer le recouvrement privilégié des frais effectués.

C'est cette raison qui motive le projet d'amendement allemand.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) considère qu'il y a là une question de forme plus que de fond, étant donné que toutes les législations prévoient que les frais faits pour obtenir un titre exécutoire doivent être déduits en premier lieu du prix de la vente.

Le PRÉSIDENT serait disposé à approuver la proposition de M. Richter, car elle a l'avantage de réduire le nombre des privilèges énumérés, sans changer le fond de la question.

M. DE VOS (Belgique) n'est pas certain que la modification proposée par la délégation allemande soit seulement une modification de forme. Dans le cas indiqué par M. Richter, où la procédure d'exécution est interrompue, le pays B ne tiendra compte, lors de la vente, que des frais effectués dans ce pays B.

M. ROSSETTI (Italie) estime, lui aussi, que le projet allemand soulève une question de fond. Lorsque le bateau passe du pays A au pays B, ce privilège pour frais de justice au pays A doit naturellement disparaître.

M. RICHTER (Allemagne) estime que dans le cas qu'il a indiqué, où la procédure est interrompue avant que la vente ait pu avoir lieu, le privilège pour le recouvrement des frais effectués ne doit pas suivre le bateau dans l'autre pays.

M. RIPERT (France) reconnaît le bien-fondé de l'opinion exprimée par M. Richter, mais il fait observer que d'après les termes de la Convention, les frais faits dans le premier pays ne font plus l'objet d'un privilège.

M. RICHTER (Allemagne) considère que l'interprétation donnée par M. Ripert peut être contestée.

Le PRÉSIDENT croit comprendre que de l'avis de M. Ripert, les frais ne jouissent d'un privilège que seulement lorsqu'il y a eu vente. Cette façon de voir ne présente pas de différence de fond avec celle de M. Richter, mais il invite la Commission à se prononcer sur ce point.

Il constate que la Commission se prononce en faveur de l'amendement allemand, c'est-à-dire la suppression du N° 1 qui sera remplacé par l'article 29 du projet allemand.

Il donne ensuite lecture du N° 2 et rappelle que la délégation allemande propose que ce N° soit complété par les mots « y compris les frais de pilotage ».

M. RICHTER (Allemagne) explique qu'il s'agit là seulement d'une modification de forme, qui donne une précision nécessaire.

Le PRÉSIDENT constate que la Commission est d'accord pour envoyer la proposition de M. Richter au Comité de rédaction.

M. CONTZESCO (Roumanie) demande à la Commission de prévoir au N° 2 un privilège pour le recouvrement par les États des dommages causés aux ouvrages d'art. Un tel privilège pourrait être sous-entendu comme prévu au N° 5, mais M. Contzesco estime qu'il devrait en être fait mention au N° 2.

M. MONTAGNA (Italie) estime qu'un tel privilège doit avoir un rang postérieur à celui que voudrait lui assigner M. Contzesco. C'est d'ailleurs ce que prévoient les conventions maritimes.

M. CONTZESCO (Roumanie) réplique que le cas est tout à fait différent en matière de navigation intérieure où les ouvrages d'art, le long des fleuves, sont aussi fréquents qu'indispensables.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) suggère que cette question soit examinée lors de la discussion du N° 5.

M. CONTZESCO (Roumanie) croit préférable qu'elle soit examinée immédiatement. Il signale qu'en ce qui concerne le Danube, la Commission européenne et la Commission internationale ont toutes les deux prévu des dispositions spéciales en ce sens, qui ne peuvent être ignorées par la Conférence.

Le PRÉSIDENT invite la Commission à se prononcer sur la proposition de M. Contzesco.

M. RIPERT (France) demande au président de préciser que le vote ne porte que sur le rang à donner au privilège en question.

Le PRÉSIDENT constate que *la Commission se prononce contre la proposition de M. Contzesco.*

Il signale que la Commission est saisie également, en ce qui concerne le N° 2, d'un projet d'amendement présenté par la délégation autrichienne (voir annexe 7, page 202). Ce projet consiste à remplacer la phrase « les frais de conservation depuis la saisie » par la phrase « les frais de conservation du bateau depuis la saisie, qui sont nécessaires pour empêcher le bateau de périr ».

M. LAWATSCHK (Autriche) explique que la délégation autrichienne estime prudent de souligner que seuls sont compris dans les frais d'entretien, les frais indispensables.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) déclare qu'il avait l'intention de présenter un projet d'amendement dans le même sens. Il appuie la proposition autrichienne.

M. MONTAGNA (Italie) déclare que la délégation italienne est d'un avis contraire. Tous les frais faits dans l'intérêt commun des créanciers, doivent jouir du privilège en question.

M. RIPERT (France) estime que le mot « périr » rend le projet d'amendement autrichien difficilement acceptable.

M. ROSSETTI (Italie) considère que les termes « frais de conservation » couvrent entièrement les frais dont on veut privilégier le recouvrement, et ne s'explique pas pourquoi la délégation autrichienne voudrait les limiter.

Le PRÉSIDENT invite la Commission à voter sur la proposition autrichienne et constate que *la Commission se prononce contre cette proposition.*

*Le N° 2 est donc maintenu tel quel, avec l'addition proposée par la délégation allemande en ce qui concerne les frais de pilotage.*

M. RIPERT (France) attire l'attention de la Commission sur le point suivant. L'article 18 de la Convention énumère toute une série de privilèges, dont certains sont nouveaux pour le Gouvernement français. Celui-ci s'est ému de constater que tous ces privilèges ont en vue seulement la défense des intérêts particuliers, et que les privilèges réservés au fisc ont complètement disparu dans la Convention. Or, il arrive souvent que les petits bateliers n'ont pas d'autre patrimoine que leur bateau, et le fisc se trouverait entièrement désarmé à leur égard par la Convention pour le recouvrement de ses créances.

Il est vrai que cette objection présente une gravité plus ou moins grande suivant le champ d'application qui sera assigné à la Convention. Si celle-ci ne doit être applicable que lorsqu'un bateau se trouve en pays étranger, les dispositions de l'article 18 ne présenteront pas de trop grands inconvénients.

La délégation française n'a pas déposé d'amendement sur ce point, mais elle demande pour quelle raison les privilèges réservés au fisc ont été supprimés et si les autres délégations approuvent cette suppression.

Le PRÉSIDENT invite un des rédacteurs du projet de convention à répondre à M. Ripert.

M. ROSSETTI (Italie) explique que les rédacteurs, qui avaient pour instruction de réduire au minimum la liste des privilèges, n'ont pas voulu modifier sur ce point les dispositions de la Convention de Bruxelles, qui ne prévoient pas de privilèges pour les créances fiscales.

M. MONTAGNA (Italie) estime la remarque de M. Ripert fondée, mais il fait observer que jusqu'à présent, aucune collaboration fiscale n'a été instituée entre les divers États et qu'une disposition en ce sens constituerait une innovation.

M. DE VOS (Belgique) signale que la loi belge prévoit, en faveur du fisc, une hypothèque générale sur les biens et que celle-ci ne peut être supprimée par une disposition contraire de la Convention.

M. ROSSETTI (Italie) précise que les rédacteurs du projet ont voulu exclure toute solidarité fiscale entre les États ; ils ont estimé qu'on ne peut obliger un État à s'occuper du recouvrement des créances du fisc d'un autre État.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) reconnaît le bien-fondé des préoccupations de M. Ripert, mais également la valeur des arguments de M. Rossetti. Il estime que la Commission pourrait tourner

la difficulté en adoptant une solution transactionnelle, prévoyant que les créances privilégiées du fisc ne seraient obligatoirement déduites du prix de vente que dans le cas d'un bateau saisi dans son propre pays.

M. ROSSETTI (Italie) fait remarquer que ce cas est prévu dans le chiffre II de l'article 18 qui mentionne : « Les autres créances auxquelles la loi du tribunal saisi accorde un privilège. »

M. SUŁKOWSKI (Pologne) fait observer que, d'après le texte du projet de Convention, les privilèges nationaux seraient primés par les privilèges internationaux et les hypothèques, et que la délégation polonaise ne peut accepter cette solution.

M. RIPERT (France), qui avait demandé pour quelle raison les privilèges réservés au fisc avaient été supprimés dans la Convention, déduit des explications qui ont été données, que ces privilèges ont été supprimés parce que les États ne veulent pas s'engager à reconnaître leurs créances fiscales mutuelles. La délégation française n'a pas déposé d'amendement, et constate que si elle l'avait fait, cet amendement n'aurait pas été soutenu par les autres délégations.

M. Ripert tient toutefois à mettre la Commission en garde contre la possibilité d'une extension éventuelle du champ d'application assigné à la Convention. La délégation française admettrait difficilement qu'un État ne puisse assurer le recouvrement de ses créances fiscales sur son propre territoire.

M. CONTZESCO (Roumanie) demande que, le cas échéant, le procès-verbal de la séance spécifie que la Commission fait sienne la réserve formulée par la délégation française.

Le PRÉSIDENT émet l'avis que la question soit à nouveau examinée lors de la discussion de l'article 11.

M. RICHTER (Allemagne) estime que l'examen de la question de fond n'est pas épuisé. Si la Commission adopte la façon de voir de M. Ripert, que M. Richter déclare partager, il faut préciser que les privilèges fiscaux ne seront respectés qu'en cas de vente du bateau dans le pays où il est immatriculé.

Toutefois, qu'arrivera-t-il si un bateau, immatriculé dans le pays A est vendu dans un autre pays et revient ensuite dans le pays A ? Le fisc du pays A peut-il exercer son privilège sur ce bateau ?

M. RIPERT (France) considère que le cas est prévu par l'article 23, qui stipule que les privilèges s'éteignent dans le cas de vente forcée.

M. RICHTER (Allemagne) constate en conséquence qu'il est bien entendu que les créances fiscales n'auront pas d'effet international.

Mais il signale que le paragraphe II de l'article 18 vise des créances dont certaines font l'objet de privilèges spéciaux dans la législation de divers pays, comme, par exemple, les créances de la douane en Allemagne. M. Richter a attiré l'attention du Comité préparatoire sur la nécessité de ne traiter cette question qu'en connaissance de cause.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) considère que la question examinée présente une très grande importance et que la Commission ne doit pas vouloir chercher à modifier les diverses législations fiscales. Or, d'après le projet, les privilèges fiscaux seraient primés par les privilèges internationaux et les hypothèques, ce qui paraît inadmissible.

M. RIPERT (France) fait observer qu'il aurait préféré qu'aucune délégation ne se soit déclarée d'accord avec la délégation française. Celle-ci avait, en effet, pour instruction de demander que les privilèges fiscaux soient respectés même à l'étranger. Or, lorsque M. Ripert a demandé à la Commission si tous les privilèges prévus par la législation du pays d'immatriculation devaient être respectés par un autre pays, il avait cru constater l'unanimité de la Commission contre cette solution et c'est pour cette raison qu'il a renoncé à présenter un projet d'amendement.

M. PANTITCH (Yougoslavie) considère que lorsqu'un bateau est vendu dans le pays où il est immatriculé, le fisc de ce pays n'admettra pas que son privilège soit primé par d'autres. Quant au cas où un bateau est vendu à l'étranger, la question se pose de savoir si le fisc acceptera la radiation de l'immatriculation avant d'avoir assuré le recouvrement de ses créances ; M. Pantitch croit qu'on peut répondre que le fisc s'y opposera toujours.

M. MONTAGNA (Italie) estime que, dans l'hypothèse susvisée, il y a lieu de faire une distinction. La Convention devrait faire mention du privilège fiscal, seulement pour les créances du fisc du pays où le bateau est immatriculé. Par contre, en ce qui concerne les créances fiscales des pays étrangers, la Commission devrait tenir compte du fait qu'il n'existe pas de précédents pour une collaboration fiscale internationale, et qu'il y a partant lieu de l'exclure.

M. RICHTER (Allemagne) constate que la Commission est unanime pour reconnaître que le privilège fiscal ne doit pas avoir d'effet international. Il reste à préciser l'effet qu'aurait la vente forcée. Or, pour pouvoir prévoir un privilège en ce cas, il faudrait connaître ce que stipulent les diverses législations à ce sujet. M. Richter estime qu'on ne peut insérer une règle générale à l'article 18.

M. RIPERT (France) fait observer que M. Richter ne fait allusion qu'aux droits dont le bateau lui-même peut faire l'objet. Or, la Convention de Bruxelles est plus large et envisage non seulement les droits de port, mais toutes autres taxes analogues.

M. RICHTER (Allemagne) se déclare d'accord et estime qu'il doit être possible de trouver une formule satisfaisante.

Le PRÉSIDENT demande si la Commission est unanime pour estimer que les privilèges fiscaux ne doivent pas avoir d'effet international et ne doivent jouer que dans le cas où la vente forcée a lieu dans le pays où le bateau est immatriculé.

M. SULKOWSKI (Pologne) déclare que la délégation polonaise est d'avis que les privilèges fiscaux soient respectés, même à l'étranger.

M. DE VOS (Belgique) et le PRÉSIDENT constatent qu'il y a donc deux opinions en présence.

M. SULKOWSKI (Pologne) désire dissiper un malentendu. Il déclare que la Convention doit préciser, en premier lieu, que dans le cas d'un bateau vendu dans le pays où il est immatriculé, les privilèges fiscaux doivent être respectés.

M. RIPERT (France) fait observer que, dans ce cas, ce n'est pas la Convention qui est appliquée, mais la loi du pays d'immatriculation.

M. SULKOWSKI (Pologne) réplique qu'il n'en est ainsi que si l'article 11 est interprété dans le sens correspondant.

M. RIPERT (France) rappelle que la délégation française a déclaré nettement ne pouvoir accepter l'article 18 que si le champ d'application de la Convention n'était pas élargi.

M. SULKOWSKI (Pologne) estime que la Commission doit charger un comité spécial d'examiner la question lors de la discussion de l'article 11.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) tient à faire observer que toute la portée de la Convention est ici en jeu.

La Commission s'est proposée d'unifier le droit fluvial. La liste des privilèges ne doit donc prévoir que ceux qui seront respectés dans tous les pays.

M. RIPERT (France) signale qu'il reste le cas très important signalé par M. Richter : celui d'un bateau vendu dans un pays autre que le pays d'immatriculation. Dans ce cas, c'est la Convention qui doit être appliquée et il semble difficile de stipuler que le fisc du pays où se fait la vente ne puisse, alors, assurer le recouvrement de ses créances.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) signale, à ce sujet, qu'un nouveau projet de loi hollandais prévoit que le fisc renonce à son privilège dans ce cas.

M. SULKOWSKI (Pologne) croit comprendre que M. Ripert demande que soit appliquée la loi du pays où a lieu la vente forcée. Il déclare accepter la solution préconisée par M. Ripert.

M. RIPERT (France) précise qu'il lui semble simplement impossible de priver le fisc de ce pays du droit d'exercer son privilège.

M. CONTZESCO (Roumanie) déclare être entièrement d'accord avec M. Ripert.

Le PRÉSIDENT dit que l'examen de la question sera repris lors de la discussion de l'article 11.

---

## SIXIÈME SÉANCE

*Tenue le mardi 25 novembre 1930, à 16 h. 30.*

*Président : Le professeur Robert HAAB (Suisse).*

---

### VII. Examen du projet de Convention (suite).

Le PRÉSIDENT informe la Commission que *la discussion des articles 2 et 3 du projet de Convention est renvoyée à une séance ultérieure, sur la demande de certaines délégations.*

#### TITRE II (suite).

#### Article 18 (suite).

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) désire présenter une motion d'ordre.

La Commission a abordé la discussion de l'article 18 du projet de Convention, après avoir décidé de réserver pour la fin la discussion de l'article 11. Mais, au cours de la dernière séance, la délégation française a formulé une réserve, par laquelle elle soumet son acceptation de l'article 18

à la condition suivante : la Commission devra adopter, en ce qui concerne le champ d'application de la Convention, l'interprétation la plus restreinte, c'est-à-dire que l'article 11 devra stipuler que la Convention ne sera appliquée que lorsque le bateau sera saisi dans un pays autre que le pays d'immatriculation. M. van Slooten tient à attirer l'attention de la Commission sur la situation très sérieuse qui pourrait en résulter pour un créancier hypothécaire.

Il rappelle qu'au début des travaux qui ont conduit à la rédaction du projet de Convention actuel, il avait été question de prévoir, au chapitre sur les privilèges, une unification véritable du droit fluvial en cette matière, en obligeant les États contractants à adopter dans leur législation et à l'exclusion de tous autres privilèges, ceux énumérés par la Convention. On a dû y renoncer et un article spécial fut introduit au champ d'application de la Convention.

C'est cet article dont la Commission a réservé l'examen, et il se peut qu'après avoir adopté, avec les modifications éventuelles qui auront été jugées nécessaires, la liste des privilèges énumérés à l'article 18, la Commission décide de donner à l'article 11 une portée restreinte, c'est-à-dire de lui faire stipuler que la Convention ne devra être appliquée qu'au bateau vendu dans un pays autre que son pays d'immatriculation.

Quelle serait, en ce cas, la situation d'un créancier suisse, par exemple, qui aurait une hypothèque sur un bateau français ?

Dans le cas où ce bateau serait vendu en France, la loi française serait appliquée et toute une série de privilèges français auraient le pas sur l'hypothèque du créancier suisse.

Dans le cas où le bateau serait vendu en Suisse, le juge suisse serait obligé d'appliquer la Convention, et le créancier suisse verrait tous les privilèges énumérés par cette convention primer son hypothèque.

M. van Slooten estime en conséquence que la Commission doit procéder à l'examen de l'article 11 du projet de Convention, avant de continuer la discussion de l'article 18, et il présente une motion d'ordre en ce sens.

M. MONTAGNA (Italie) réplique qu'à son avis, l'article 18 peut être discuté même avant que la Commission ne se soit prononcée sur l'article 11.

Les diverses délégations ont fait valoir un grand nombre d'arguments au sujet de l'article 18 et ont peut-être compliqué cette question délicate en l'envisageant sous trop d'aspects différents. De l'avis de M. Montagna, il faut se borner à en dégager le caractère essentiel et faire la distinction suivante :

- 1° Ne pas envisager les créances des États étrangers ;
- 2° Respecter, pour des raisons d'ordre public, les créances de l'État où a lieu la vente.

L'article 2 de la Convention de Bruxelles déclare privilégier les frais de justice, les dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, ainsi que les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de même espèce. Ce sont là des créances de l'État où a lieu la vente, et M. Montagna propose que la même solution soit adoptée par la nouvelle Convention.

On pourrait allonger la liste des créances fiscales qui seraient privilégiées, mais M. Montagna estime préférable de s'en abstenir.

M. RICHTER (Allemagne) rappelle qu'il a lui-même demandé, au cours de la première séance de la Commission, que soit discuté en premier lieu l'article 11. Il s'agit, en effet, de préciser si l'on veut prévoir seulement la solution des conflits de lois, ou bien fixer une règle internationale et, dans ce dernier cas, si cette règle ne devra s'appliquer qu'aux bateaux étrangers.

M. RIPERT (France) déclare appuyer la proposition de M. van Slooten. Il estime que la Commission ne peut continuer à discuter des questions de détail en réservant les questions principales. A son avis, l'heure est venue de discuter l'article 11.

Le PRÉSIDENT constate que *la motion d'ordre de M. van Slooten est adoptée par la Commission*, et il invite celle-ci à aborder l'examen de l'article 11.

#### Article 11 (suite).

Le PRÉSIDENT donne lecture de l'article 11 du projet de Convention.

Il rappelle que la délégation allemande a proposé (voir annexe 1, page 186) que l'article 11 du projet de Convention soit maintenu, à l'exclusion du dernier membre de phrase commençant par « ou si au moins..... ».

Il rappelle également que les délégations suisse et tchécoslovaque ont proposé que la Convention soit appliquée dans le pays d'immatriculation, lorsque le propriétaire ou un créancier hypothécaire inscrit au registre est étranger.

M. RICHTER (Allemagne) fait ressortir que la Commission doit choisir entre trois solutions :

- 1° Celle suivant laquelle la Convention ne serait appliquée qu'aux bateaux étrangers ;
- 2° Celle suivant laquelle la Convention serait appliquée aux bateaux nationaux et aux bateaux étrangers ;
- 3° Celle indiquée par le texte actuel de l'article 11 du projet de Convention.

La délégation allemande déclare qu'elle peut accepter la première ou la seconde de ces solutions, mais pas la troisième. Il lui semble inadmissible de faire dépendre, en une matière de droit réel, le régime qui doit être appliqué de la nationalité d'un seul créancier.

Il cite l'exemple suivant : un bateau immatriculé dans l'État A est saisi dans cet État A. Si un des créanciers hypothécaires inscrits est ressortissant de l'État B, la Convention doit être appliquée ; mais si ce créancier cède son droit à un ressortissant de l'État A, l'hypothèque n'est plus régie par la Convention, mais par la loi du pays A. Une telle solution semble inadmissible.

M. Richter estime en conséquence qu'il faut borner la discussion à un choix entre les deux premières solutions.

M. RIPERT (France) se déclare d'accord quant au fond, avec M. Richter. Mais il ne croit pas qu'on puisse arriver à la deuxième solution par une convention internationale ; il serait dangereux de vouloir imposer des modifications à toutes les législations existantes.

Il ne reste plus alors que la première solution indiquée par M. Richter, c'est-à-dire celle suivant laquelle la Convention ne serait appliquée qu'aux bateaux étrangers, et M. Ripert déclare se rallier à cette formule. Toutefois, il fait observer que l'adoption de celle-ci serait une consécration de la théorie de la loi d'immatriculation régissant les bateaux.

Le régime qui serait ainsi adopté est moins parfait qu'une loi uniforme, mais c'est le seul qu'il soit possible d'obtenir. Il suffira aux créanciers de connaître la Convention et la loi du pays d'immatriculation.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) se déclare d'accord avec M. Ripert qu'une unification complète serait désirable, mais elle est impossible. La solution que la délégation néerlandaise pourrait accepter est celle indiquée par le texte actuel de l'article 11, modifié dans le sens de l'amendement proposé par la délégation tchécoslovaque, c'est-à-dire que la Convention serait applicable dans le pays d'immatriculation, quand le propriétaire ou un créancier hypothécaire inscrit au registre est étranger.

Il a été, en effet, objecté au texte actuel qu'il suffirait par exemple de la présence à bord d'un mousse de nationalité étrangère pour qu'« une des personnes intéressées soit un ressortissant d'un autre État ». Or, l'amendement tchécoslovaque fait tomber cette objection.

M. van Slooten propose en définitive que la dernière partie de l'article 11 se lise ainsi : « ou si au moins une des personnes intéressées *inscrites*... ». Les créanciers connaîtraient ainsi d'avance les personnes de la nationalité desquelles dépend l'application de la Convention.

M. van Slooten donne ensuite lecture de l'article 14 de la Convention de Bruxelles du 10 avril 1926, et fait observer que cette convention de navigation maritime a une portée plus étendue, mais que la tâche des rédacteurs était plus facile, étant donné qu'il s'agissait de bateaux naviguant normalement en haute mer et non soumis à une législation territoriale.

M. HOHL (Suisse) déclare appuyer éventuellement la proposition de M. van Slooten.

Il rappelle que la délégation suisse avait déclaré appuyer la proposition allemande, consistant à supprimer la dernière partie de l'article 11. Dans le cas où cette proposition ne serait pas adoptée par la Commission, la délégation suisse avait déclaré qu'elle donnerait sa préférence à une solution qui restreindrait le champ d'application de la Convention aux cas où : 1° le bateau se trouve sur le territoire d'un autre État ; 2° le bateau se trouve dans le pays d'immatriculation, mais où le propriétaire ou le créancier hypothécaire sont des ressortissants d'un autre État. Les personnes indiquées sous 2° sont en effet celles « inscrites » au registre d'immatriculation.

M. RIPERT (France) fait observer que cette solution, qui semble très satisfaisante au premier abord, serait difficile à appliquer. En effet, le régime à choisir dépendrait de la nationalité d'un créancier hypothécaire et celle-ci n'est pas indiquée sur le registre.

D'autre part, il rappelle l'observation qu'il a faite au cours de la séance précédente, c'est-à-dire qu'il estime difficile d'envisager que, dans le cas d'un bateau saisi dans son pays d'immatriculation, le fisc renonce à son privilège parce qu'un créancier hypothécaire étranger se présente.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) suggère que la proposition de M. van Slooten soit modifiée de la façon suivante : la dernière partie de l'article 11 serait ainsi conçue : « ou si l'application de la Convention est demandée par un créancier hypothécaire qui ne serait pas ressortissant du pays d'immatriculation ».

M. RICHTER (Allemagne) estime que cette proposition est inacceptable. Il peut comprendre qu'on fasse dépendre le régime appliqué de la nationalité d'un créancier quand il ne s'agit que des intérêts de ce créancier et du débiteur. Mais ici, il s'agit des intérêts d'un grand nombre de personnes différentes et l'inscription d'une nouvelle hypothèque ne doit pas pouvoir supprimer des privilèges déjà nés.

M. NAUTA (Pays-Bas) déclare que, sous réserve d'une modification éventuelle qui ferait dépendre l'application de la Convention, non de la nationalité des personnes intéressées, mais du pays où elles sont domiciliées, il estime que la solution indiquée dans le projet de Convention est juridiquement la meilleure.

De quoi s'agit-il, en effet ?

De déterminer suivant quelle règle doit être partagé le prix d'un bateau saisi, entre les créanciers privilégiés. Le projet de Convention prévoit que si le bateau est saisi dans le pays d'immatriculation et que tous ces créanciers privilégiés sont ressortissants de ce pays, c'est la loi de ce pays qui est appliquée. Mais si les créanciers sont ressortissants de pays différents (ou domiciliés dans des pays différents), c'est la Convention internationale qui doit jouer et qui doit prévoir la réglementation du partage.

En conséquence, il faut que l'application de la Convention dépende non du pays où le bateau est immatriculé, mais des pays dont les créanciers sont ressortissants (ou de pays où se trouve leur domicile).

Le PRÉSIDENT constate que la Commission doit choisir entre trois opinions :

1<sup>o</sup> Celle de MM. Richter et Ripert, qui proposent de supprimer la dernière partie de l'article 11, à partir des mots : « ou si au moins..... ».

2<sup>o</sup> Celle de MM. van Slooten, Hohl et Sitensky, qui proposent que la phrase « ou si au moins une des personnes intéressées est un ressortissant..... » devienne « ou si au moins une des personnes intéressées *inscrites* est un ressortissant... ».

3<sup>o</sup> Celle de M. Nauta, qui propose de maintenir le texte actuel, sous réserve d'une modification éventuelle envisageant le domicile des personnes intéressées au lieu de leur nationalité.

M. HOHL (Suisse) précise qu'il ne se rallie à l'opinion de MM. van Slooten et Sitensky que si la proposition allemande n'est pas acceptée.

M. RIPERT (France) attire l'attention de la Commission sur la phrase suivante de l'article 14 de la Convention de Bruxelles du 10 avril 1926 : « ainsi que dans les autres cas prévus par les lois nationales ». Il se demande si cette phrase ne pourrait ouvrir la porte à une solution, et il propose que dans l'article 11 ne soit supprimé que la phrase « ou si au moins une des personnes intéressées est un ressortissant d'un tel État » et que subsiste la fin de l'article « ainsi que dans les autres cas prévus par les lois nationales ».

M. CONTZESCO (Roumanie) et M. RICHTER (Allemagne) déclarent se rallier à cette dernière proposition.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) reconnaît que les objections présentées par MM. Richter et Ripert sont très sérieuses. Mais il estime qu'à tout système on peut trouver des inconvénients, surtout lorsqu'il s'agit de délimiter le champ d'application d'une convention.

Quant à la dernière solution proposée par M. Ripert, elle laisse toujours subsister la grosse difficulté que M. van Slooten a déjà signalée, c'est-à-dire que, dans certains cas, le créancier hypothécaire ne pourrait assurer le recouvrement de sa créance par suite des privilèges spéciaux reconnus par la loi nationale. Et il serait très difficile, pour les États qui tiennent à sauvegarder les intérêts du crédit fluvial, de signer la Convention.

Enfin, pour répondre à l'objection présentée en ce qui concerne la difficulté d'établir la nationalité des créanciers inscrits, M. van Slooten fait observer qu'en pratique, le créancier n'est jamais un vagabond, qu'il est même rarement un particulier, étant donné que les prêts hypothécaires sur bateaux sont généralement consentis par des banques spécialisées. Par conséquent, dans la grande majorité des cas, la nationalité du créancier ne fera aucun doute.

M. RIPERT (France) fait observer que dans les cas envisagés par M. van Slooten, il n'y a pas de conflit de lois. En effet, si, par exemple, une banque hollandaise consent un prêt hypothécaire sur un bateau français, cette hypothèque est inscrite sur le registre français, et la banque doit prévoir qu'elle sera régie par la loi française.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) réplique qu'il peut s'agir d'une hypothèque consentie par une banque hollandaise en Hollande sur un bateau français.

M. RIPERT (France) estime qu'une telle hypothèque n'en est pas moins constituée en France.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) répond qu'il s'agirait en ce cas d'un contrat d'emprunt, et que les intérêts de créanciers étrangers seraient en jeu. Or, il estime que, dans un pays, les intérêts des étrangers doivent être protégés peut-être encore mieux que ceux des nationaux.

M. DE RUELLE (Belgique) déclare que la délégation belge appuie la proposition de M. van Slooten, dont la formule répondrait le mieux aux nécessités du crédit fluvial.

M. de Ruelle a écouté avec grand intérêt toutes les objections qui ont été présentées et qu'il estime fondées. Mais elles ne doivent pas arrêter la Commission. Si, d'un point de vue théorique, elles apparaissent comme fondées, pratiquement leur importance est négligeable.

D'autre part, il fait remarquer que si l'article 14 de la Convention de Bruxelles du 10 avril 1926 limite la portée de cette Convention, celle-ci constituait quand même un progrès, et que la Commission ferait un pas de plus dans la voie de la codification internationale progressive des législations nationales, en adoptant la solution proposée par M. van Slooten.

Quant à la difficulté qui consisterait à faire dépendre l'application d'un règlement en matière de droit privé, de la nationalité des intéressés, M. de Ruelle fait remarquer qu'une situation analogue existe dans un grand nombre d'autres cas.

Le PRÉSIDENT estime que la Commission doit procéder à un vote et l'invite à se prononcer en premier lieu sur la proposition apportant la modification la plus profonde au projet de Convention, c'est-à-dire celle de MM. Richter et Ripert.

Le Président constate que la Commission adopte cette proposition consistant à supprimer dans le texte actuel de l'article 11 la phrase « ou si au moins une des personnes intéressées est un ressortissant d'un tel État » en laissant subsister la dernière phrase de l'article, et que, par suite, les autres propositions tombent.

Article 18 (suite).

*Déclaration de la délégation néerlandaise.*

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) déclare qu'en conséquence du résultat du vote qui vient d'avoir lieu, la délégation néerlandaise ne voit pas quel intérêt elle aurait à participer à la suite de la discussion de l'article 18. En effet, elle pourrait être amenée à s'engager, d'une manière ou d'une autre, à adopter une solution qui irait à l'encontre des intérêts qu'elle entend défendre.

M. RIPERT (France) souligne que la déclaration de la délégation néerlandaise est ressentie très vivement par les autres délégations.

Il fait observer que cette déclaration pourrait être justifiée s'il était question d'adopter une disposition portant atteinte à des garanties existantes. Or, les créanciers étrangers n'ont, à l'heure actuelle, aucune garantie et la Convention leur en apporte dans certains cas. Elle offre donc pour eux un intérêt certain, sinon tout l'intérêt que la délégation néerlandaise voudrait qu'elle leur offre.

M. Ripert prie M. van Slooten de bien vouloir considérer cet argument et il souhaite de le voir revenir sur sa décision.

Le PRÉSIDENT et M. CONTZESCO (Roumanie) déclarent s'associer à l'intervention de M. Ripert, dont le souhait est partagé par toute la Commission.

*Proposition de M. Montagna.*

Le PRÉSIDENT demande à la Commission si elle entend adopter la proposition de M. Montagna, qui prévoit une disposition spéciale pour les privilèges fiscaux et suivant laquelle les créances des États étrangers ne seraient pas envisagées, seules devant être respectées les créances de l'État où a lieu la vente du bateau.

M. RICHTER (Allemagne) estime qu'une telle disposition serait très dangereuse pour le crédit hypothécaire.

M. RIPERT (France) et M. DE RUELLE (Belgique) estiment qu'il n'y aurait lieu de retenir que la partie positive de cette proposition.

M. CONTZESCO (Roumanie) demande que la portée de cette proposition soit précisée.

M. MONTAGNA (Italie) explique qu'il s'agit de déterminer le rang qui sera attribué aux créances fiscales.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) propose que l'article 18 stipule que jouissent d'un privilège les créances fiscales de l'État où le bateau est vendu.

M. RIPERT (France) fait observer que cette formule aurait l'inconvénient de faire venir le privilège du fisc à un rang qu'il n'a pas dans certaines législations. Il estime, en conséquence, qu'il faudrait ajouter à la disposition proposée par M. Sułkowski la réserve « à moins que la législation nationale ne donne pas un tel rang aux privilèges du fisc ».

M. GARCZYNSKI (Pologne) fait observer qu'il y aurait lieu de distinguer les créances fiscales relatives à des taxes et impôts, des créances fiscales plus générales. Les premières auraient le rang que M. Sułkowski propose de leur attribuer, tandis que les créances fiscales plus générales ne prendraient rang qu'après les hypothèques et même après tous les autres privilèges lorsqu'il s'agit d'amendes et autres droits analogues.

M. DE RUELLE (Belgique) déclare que, s'il a bien compris, la Commission est unanime pour estimer que les frais de justice, les impôts et taxes de navigation doivent jouir d'un privilège international, quel que soit le pays où se poursuit l'exécution. Quant aux autres droits fiscaux, non indiqués dans le projet de Convention, M. de Ruelle estime qu'il vaut mieux ne pas en faire mention, étant donné que lorsque la vente a lieu dans le pays d'immatriculation, le fisc peut y exercer ces privilèges comme il l'entend. L'énumération de ces derniers privilèges pourrait nuire au crédit hypothécaire, et la Commission devrait se contenter, à leur égard, d'émettre le vœu de les voir réduire dans la mesure du possible, vœu par lequel, en même temps, elle reconnaîtrait leur existence.

M. RIPERT (France) croit que M. de Ruelle ne tient pas compte de la difficulté qu'il a signalée, c'est-à-dire qu'on ne peut exiger, dans le cas d'un bateau vendu dans le pays où il est immatriculé, que le fisc de ce pays renonce à exercer ses privilèges quand un créancier hypothécaire étranger se présente.

En conséquence, M. Ripert propose que la Convention stipule simplement que : « Il demeure entendu que l'État où le bateau est saisi a le droit d'exercer ses privilèges. »

Le PRÉSIDENT invite la Commission à se prononcer sur le principe de cette proposition, qui correspond, quant au fond, à celle de M. Montagna.

Il constate que *la Commission se prononce pour le principe de cette proposition, c'est-à-dire que la Convention stipule qu' « Il demeure entendu que l'État où le bateau est saisi a le droit d'exercer ces privilèges ».*

Il prie M. Ripert et M. Montagna de formuler une proposition écrite *qui sera transmise au Comité de rédaction.*

### Numéro 3.

Le PRÉSIDENT donne lecture du numéro 3 de l'article 18 et invite la Commission à le discuter point par point.

Le premier point stipule que jouissent d'un privilège :

« Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, des gens d'équipage et des autres personnes engagées par l'armateur ou par le capitaine pour le service de bord ; mais, en ce qui concerne les gages, pour une durée de trois mois au plus. »

### *Lettre du Directeur du Bureau international du Travail.*

Le PRÉSIDENT rappelle à la Commission qu'elle est saisie d'une lettre du Directeur du Bureau international du Travail, en date du 22 novembre 1930 (voir annexe 6, page 201) qui demande que la période de trois mois prévue par ce premier point du numéro 3 soit étendue de façon à correspondre aux dispositions nationales les plus favorables au personnel de la batellerie (par exemple une année) ; ou bien que toute limite à cette période soit supprimée.

M. BORDELOIS, Bureau international du Travail, explique que si la rédaction actuelle du numéro 3 était adoptée, il en résulterait que les gouvernements des États ratifiant la Convention seraient, pour la plupart, tenus de réduire la protection actuellement donnée aux marinières pour le recouvrement de leur salaire. Or, toutes les activités de l'Organisation du Travail sont régies par une règle essentielle contenue dans l'article 405 du Traité de Versailles et qui prescrit qu'en aucun cas, il ne peut être demandé à un État membre de cette Organisation de réduire la protection déjà accordée aux travailleurs par la législation nationale. Le Bureau international du Travail souhaite que ce principe soit appliqué, dans la mesure du possible, par toutes les organisations placées sous l'égide de la Société des Nations.

A ce point de vue, il est satisfaisant de constater que le rang prévu pour le privilège des salaires correspond à celui établi par les législations les plus favorables aux marinières. Mais il n'en est pas de même pour l'étendue de la créance ainsi garantie. En effet, de nombreuses législations ne restreignent aucunement cette créance ou fixent une limite supérieure à celle du projet ; tel est notamment le cas pour les pays suivants :

Allemagne : pas de limitation.

Belgique : six mois.

France : 1° pour le Rhin, pas de limitation (c'est la loi allemande qui est appliquée) ; 2° pour les autres voies de navigation, soit l'année échue et l'année courante, soit six mois, suivant qu'est appliqué le Code civil ou le Code de commerce.

Grèce : six mois (législation maritime applicable aux bateaux du Danube).

Pays-Bas : pas de limitation.

Tchécoslovaquie : pas de limitation.

La limite de trois mois prévue dans le texte du projet de Convention, apporterait donc une diminution à la protection assurée pour le recouvrement des salaires des marinières dans des pays où les travailleurs de cette catégorie sont particulièrement nombreux. Malgré l'avantage, d'ailleurs peu important, qui en résulterait pour le crédit fluvial, le Bureau international du Travail ne croit pas qu'il convienne d'adopter cette limite.

Il invite la Commission à vouloir bien envisager la suppression de toute restriction, ce qui correspondrait aux dispositions de la Convention de Bruxelles. Toutefois, dans le cas où la Commission estimerait qu'une limite est indispensable, le Bureau international du Travail pourrait accepter celle d'une année.

M. RIPERT (France) déclare que la délégation française est en principe favorable à l'extension au profit des équipages de la durée envisagée.

Toutefois, il y a lieu de prévoir le cas du petit marinier qui ne paie pas régulièrement son personnel. Or, contrairement à ce qu'il en est pour la navigation maritime, le paiement des salaires n'est pas constaté officiellement, et en cas de vente forcée du bateau, les créanciers s'exposeraient à voir le personnel réclamer des salaires non payés depuis plusieurs années, dont le règlement pourrait absorber tout le produit de la vente du bateau.

M. Ripert propose de limiter la durée à un an.

M. CONTZESCO (Roumanie) fait observer que M. Bordelais n'a pas cité la solution adoptée dans la législation roumaine, qui attribue aux créances résultant du contrat d'engagement le septième rang parmi les créances privilégiées, et ne vise que les salaires dus pour le dernier voyage effectué.

M. DESCAMPS (Belgique) propose une solution transactionnelle, et invite la Commission à adopter une durée de six mois. Il estime qu'il est inutile de prévoir une période plus étendue, étant donné que, dans la navigation intérieure, les voyages ne sont jamais très longs, et que l'équipage dispose de voies de recours pour assurer le paiement des salaires qui lui sont dus.

M. CONTZESCO (Roumanie), M. RIPERT (France) et M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) déclarent se rallier à cette proposition.

M. BORDELOIS, Bureau international du Travail, déclare que si la Commission adopte la durée de six mois, le Bureau international du Travail considérera qu'il obtient une certaine satisfaction, mais que ses objections de principe subsistent en partie.

Le PRÉSIDENT fait procéder à un vote et constate que *la Commission se prononce pour la durée de six mois.*

Il invite ensuite la Commission à examiner le deuxième point du numéro 3 de l'article 18 qui stipule que jouissent d'un privilège :

« ... les indemnités dues à un titre quelconque auxdites personnes ou à leurs ayants droit pour accidents de travail ou maladies professionnelles, sauf le cas où ces risques sont couverts par une assurance obligatoire. »

Il rappelle que le projet d'amendement allemand (voir annexe 1, page 186) prévoit la suppression de ce deuxième point.

M. RICHTER (Allemagne) explique que les créances visées par le deuxième point sont : ou bien privilégiées par la première partie du numéro 3 (contrat d'engagement), ou bien couvertes par une assurance obligatoire.

Le seul cas où le deuxième point du numéro 3 jouerait, est celui des indemnités résultant d'un acte illicite commis par le propriétaire. Il ne semble pas qu'il y ait lieu de le prévoir dans la Convention, étant donné qu'il ne rentre pas dans le cadre de l'exploitation normale du bateau. D'ailleurs, il n'est pas prévu dans la Convention de Bruxelles, et la Commission s'est fixée pour règle de restreindre la liste des privilèges.

M. RIPERT (France) fait observer que dans la législation française, en ce qui concerne les risques professionnels, le patron est responsable ; pour cette raison, la Convention doit prévoir un privilège pour le recouvrement des indemnités correspondantes.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) déclare se rallier à la proposition allemande qu'il estime indispensable pour la protection des intérêts du créancier hypothécaire. En effet, la valeur du bateau peut être faible, tandis que les indemnités dues en cas de mort, par exemple, peuvent être très considérables.

M. BORDELOIS, Bureau international du Travail, désire appuyer l'objection présentée par M. Ripert. Il se peut qu'en Allemagne, où l'assurance obligatoire existe depuis longtemps et est très étendue, on ait quelque peu perdu de vue la notion de la responsabilité de l'employeur en matière de risque professionnel. Mais, dans la généralité des pays, cette notion garde une grande importance ; souvent, elle est encore la seule sur laquelle se fonde la réparation. Il est donc indispensable de sauvegarder nettement le privilège garantissant les indemnités d'accident et maladie professionnels dans les pays où l'assurance obligatoire n'existe pas encore ou est insuffisamment développée.

Le Bureau international du Travail exprime en conséquence le vœu de voir la Commission maintenir le texte actuel du deuxième point du numéro 3 de l'article 18.

Le PRÉSIDENT fait procéder à un vote sur la proposition de la délégation allemande et constate que *la Commission adopte cette proposition, c'est-à-dire se prononce pour la suppression du deuxième point du numéro 3 de l'article 18.*

Le Président donne lecture du troisième point de ce paragraphe qui stipule que jouissent d'un privilège :

« ... les frais funéraires en cas de mort du capitaine-propriétaire du bateau, si cette créance est privilégiée par la loi du tribunal saisi ».

Il rappelle que la délégation allemande, appuyée par d'autres délégations, propose la suppression du privilège pour les frais funéraires.

Il fait procéder à un vote et constate que *la Commission adopte la proposition allemande, c'est-à-dire se prononce pour la suppression du troisième point du numéro 3 de l'article 18.*

*(La séance est suspendue pendant 15 minutes.)*

#### Numéro 4.

Le PRÉSIDENT donne lecture du numéro 4 de l'article 18 du projet de convention. Il rappelle à la Commission que la délégation allemande (voir annexe 1, page 187), appuyée par la délégation autrichienne, demande la suppression de la fin du numéro 4 à partir des mots « si elles sont privilégiées... ».

M. RICHTER (Allemagne) explique que la délégation allemande tient à supprimer, dans l'article 18, tous les renvois aux dispositions des lois nationales, et qu'elle estime que la Commission doit faire un effort tout particulier pour essayer de réaliser, au moins en cette matière, une unification véritable.

En ce qui concerne les contributions du bateau aux avaries communes, la délégation allemande estime que le privilège n'est pas nuisible au crédit hypothécaire. On peut, en effet, distinguer deux cas :

1. L'avarie s'est produite avant la constitution de l'hypothèque ; le créancier doit, avant de consentir son prêt, se renseigner sur les risques qu'il court.

2. L'avarie se produit après la constitution de l'hypothèque ; le créancier hypothécaire a la faculté d'imposer au propriétaire l'obligation d'exclure, dans les contrats de transport, la contribution en cas d'avaries communes.

M. RIPERT (France) estime que cette proposition serait dangereuse, car un grand nombre de législations ne connaissent pas les privilèges en ce qui concerne les contributions du bateau aux avaries communes, en navigation intérieure. Lorsqu'il s'agirait d'appliquer la Convention, les tribunaux respecteraient un tel privilège s'il est prévu dans la législation du pays d'immatriculation, mais autrement il serait difficile de le leur faire admettre.

M. RICHTER (Allemagne) réplique que si les tribunaux ne connaissent pas le privilège en cas d'avaries communes, en navigation intérieure, le tribunal reconnaîtrait quand même la créance.

M. RIPERT (France) répond que cette créance peut exister sans être privilégiée.

M. RICHTER (Allemagne) estime que la Commission devrait procéder à un vote sur cette question, mais point par point.

M. RIPERT (France) dit que la délégation française considère qu'il est très dangereux de supprimer en séance des dispositions qui sont le résultat de longues discussions au sein des comités préparatoires et qui représentent un compromis. Elle estime que la Commission risque aussi de créer des privilèges que certaines législations ne connaissent pas.

M. RICHTER (Allemagne) donne lecture des observations présentées par la délégation allemande, relatives à son projet d'amendement pour l'article 18 (voir annexe 1, appendice, page 194).

M. RIPERT (France) répond que si le propriétaire ne respecte pas les obligations qui lui sont imposées, cela ne doit pas modifier les droits des chargeurs.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) fait observer que la suppression demandée par la délégation allemande abrégierait le texte de l'article, mais allongerait considérablement la liste des privilèges. A son avis, le texte actuel sauvegarde les intérêts de tous les États en assurant la reconnaissance du privilège dans tous les cas où il est justifié. On ne pourrait donc adopter la reconnaissance des privilèges en question qu'avec les réserves indiquées à l'article 18.

M. CONTZESCO (Roumanie) dit que la délégation roumaine se prononce contre la suppression de cette réserve. Dans la législation roumaine, le privilège des créances en question reçoit le septième rang, et la délégation roumaine ne pourrait accepter qu'il reçoive, dans la Convention, un rang supérieur au quatrième.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) demande pourquoi la terminologie de la Convention de Bruxelles, qui disait « rémunération », n'a pas été reproduite dans la Convention, qui parle d'« indemnités ».

Le PRÉSIDENT suggère que la question soit renvoyée au Comité de rédaction.

M. HOHL (Suisse) dit que la délégation suisse estime que l'article 18 énumère le maximum des privilèges acceptables, et qu'elle est opposée à toute modification qui aurait pour résultat d'en allonger la liste.

M. PANTITCH (Yougoslavie) estime également inutile de créer des privilèges qui ne soient pas prévus par toutes les législations.

M. LAWATSCHEK (Autriche) considère que, pour une protection efficace des créanciers hypothécaires, il faut qu'il y ait une réglementation uniforme des privilèges. Le pays où la vente forcée a lieu, dépend de circonstances accidentelles dont l'influence sur la situation des créanciers hypothécaires devrait être éliminée dans la mesure du possible. Pour cette raison, il conviendrait de supprimer les renvois à la législation du tribunal saisi, prévus aux numéros 3, 4 et 6.

Ce n'est que pour les primes d'assurances sociales indiquées au numéro 7 qu'on pourrait, le cas échéant, décider que devra être appliquée la législation du tribunal saisi, étant donné qu'à l'heure actuelle, aucun État ne reconnaît un privilège en ce qui concerne ces primes, lorsqu'elles ne doivent pas être versées aux institutions d'assurance sociale relevant directement de cet État.

Ce sont des considérations d'ordre pratique qui militent en faveur des renvois à la législation du pays d'immatriculation prévus aux numéros 4 et 6. D'après le texte actuel, le tribunal saisi serait tenu, en jugeant certaines questions délicates, d'appliquer les dispositions d'une législation étrangère qu'il ne connaît pas en règle générale. La proposition autrichienne a pour but d'éviter ces difficultés.

Le PRÉSIDENT fait procéder à un vote sur la proposition allemande et autrichienne et constate que *la Commission se prononce contre cette proposition, c'est-à-dire contre la suppression de la fin du numéro 4 de l'article 18 à partir des mots « si elles sont privilégiées... »*.

#### Numéros 5 et 6.

Le PRÉSIDENT donne lecture des numéros 5 et 6 de l'article 18 du projet de Convention.

Il rappelle que la délégation allemande (voir annexe 1, page 187), soutenue par la délégation autrichienne, propose de remplacer ces deux paragraphes par la disposition plus générale suivante :

« 5. Les indemnités pour dommages causés par la faute d'une des personnes visées au paragraphe 3 dans l'exercice de ses fonctions ; les indemnités pour dommage matériels résultant de... »

tant de l'inexécution ou de l'exécution incomplète d'un contrat dont l'exécution rentre dans les fonctions du capitaine. »

M. RICHTER (Allemagne) déclare qu'en présence du vote presque unanime de la Commission contre la proposition allemande en ce qui concerne le numéro 4, la délégation allemande renoncerait à demander qu'il soit procédé à un vote sur son projet d'amendement en ce qui concerne les numéros 5 et 6, s'il n'était pas question de donner aux créances visées par ce paragraphe un privilège qui ne les ferait passer avant l'hypothèque que si les faits constitutifs de ces créances sont antérieurs à l'inscription de l'hypothèque.

La délégation allemande n'a pas d'autres observations à présenter que celles qu'elle a indiquées pour soutenir son projet d'amendement du numéro 4. Toutefois, étant donné que le texte du nouveau numéro 5 ne présenterait pas de différence, quant au fond, avec le texte primitif des numéros 5 et 6, M. Richter estime que la question peut être renvoyée au Comité de rédaction.

M. RIPERT (France) demande pourquoi le texte du projet de Convention classe sous deux numéros différents les créances visées par les numéros 5 et 6.

M. RICHTER (Allemagne) répond qu'il s'agit simplement de distinguer des autres les créances qui ne seront privilégiées que si elles le sont déjà par la loi du lieu d'immatriculation.

M. RIPERT (France) appuie la proposition de M. Richter de renvoyer le projet d'amendement allemand pour les numéros 5 et 6 au Comité de rédaction.

Le PRÉSIDENT fait observer que la Commission doit encore se prononcer sur la suppression demandée par la délégation allemande de la réserve indiquée au numéro 6.

M. RIPERT (France) constate que cette suppression aurait pour résultat, ici également, d'allonger la liste des privilèges.

M. CONTZESCO (Roumanie) rappelle que la Commission a repoussé une proposition d'amendement qu'il avait présentée, tendant à faire figurer, dans les créances privilégiées énumérées au numéro 2, les indemnités dues aux États pour dommages causés aux ouvrages d'art. Il demande qu'un privilège pour ces indemnités soit prévu au numéro 5.

Il explique que la préoccupation du Gouvernement roumain en cette matière est bien légitime, étant donné le long parcours du Danube sur son territoire et les dépenses énormes que le Gouvernement fait pour l'entretien des ports et du chenal navigable.

M. ROSSETTI (Italie) appuie la proposition de M. Contzesco.

M. RICHTER (Allemagne) fait observer que le texte proposé par la délégation allemande pour le numéro 5 couvre les créances envisagées par M. Contzesco, par la mention qu'il fait des « Indemnités pour dommages causés par la faute d'une des personnes visées au numéro 3 dans l'exercice de ses fonctions ».

M. HOSTIE, Commission centrale pour la navigation du Rhin, estime que le texte actuel du numéro 5 doit être interprété comme impliquant déjà un privilège pour les indemnités dues aux États pour dommages causés aux ouvrages d'art, étant donné qu'il fait mention des indemnités dues pour dommages causés par « tous autres accidents de navigation » à des biens autres que les biens se trouvant à bord du bateau même.

M. RIPERT (France) reconnaît le bien-fondé de cette remarque, mais estime qu'une précision serait nécessaire pour qu'il ne puisse y avoir doute, notamment dans les traductions de la Convention dans des langues étrangères.

Le PRÉSIDENT constate l'accord de la Commission pour envoyer le projet d'amendement allemand du numéro 5 au Comité de rédaction.

Il invite la Commission à procéder à un vote sur la suppression, proposée par la délégation allemande, du numéro 6.

[M. RICHTER (Allemagne) et M. LAWATSCHER (Autriche) déclarent retirer leur amendement.

M. RIPERT (France) précise qu'il doit être bien entendu que le maintien du numéro 6 ne signifie pas qu'on assigne aux privilèges visés par ce point un rang inférieur à ceux visés par le numéro 5.

M. RICHTER (Allemagne) déclare qu'il ne retire pas son amendement en ce qui concerne la suppression de la réserve indiquée à la fin du numéro 6.

Le PRÉSIDENT fait procéder à un vote et constate que la Commission se prononce contre ce projet d'amendement, c'est-à-dire contre la suppression de la fin du numéro 6, à partir des mots « si ces indemnités sont privilégiées... ».

#### Numéro 7.

Le PRÉSIDENT donne lecture du numéro 7 de l'article 18 du projet de Convention.

M. RICHTER (Allemagne) déclare que la délégation allemande retire son projet d'amendement en ce qui concerne ce point.

M. RIPERT (France) signale que le numéro 2 de l'article 19 stipule que « les créances mentionnées aux numéros 5 et 6 prennent rang après l'hypothèque si... ». Il propose, en conséquence, que les créances visées par le numéro 7 soient ajoutées à celles visées par le numéro 3.

M. DESCAMPS (Belgique) déclare qu'il voulait faire la même proposition.

Le PRÉSIDENT constate que *la Commission approuve cette proposition, c'est-à-dire qu'elle décide que les créances visées au numéro 7 seront ajoutées à celles indiquées au numéro 3.*

#### Chiffre II.

Le PRÉSIDENT donne lecture du chiffre II de l'article 18 du projet de Convention.

Il constate que *la Commission l'adopte sans modification.*

L'examen de l'article 18 est ainsi terminé.

---

### SEPTIÈME SÉANCE

*Tenuë le mercredi 26 novembre 1930, à 10 heures.*

*Président: Le professeur Robert HAAB (Suisse).*

---

#### VIII. Examen du projet de Convention (suite).

##### TITRE PREMIER. — DE L'IMMATRICULATION (suite).

###### Articles 2 et 3 (suite).

M. DE RUELLE (Belgique) pose une motion d'ordre. Il suggère de remettre à la séance du lendemain la discussion sur les articles 2 et 3 du projet de Convention, concernant le problème fondamental de l'immatriculation. Ainsi, la Commission continuera, dans la séance d'aujourd'hui, l'examen des privilèges. A l'appui de sa proposition, M. de Ruelle expose qu'elle ne constitue nullement un moyen dilatoire, mais une question de méthode, étant donné qu'il lui semble préférable de terminer l'étude des privilèges déjà assez avancée, dans un délai aussi rapproché que possible.

M. ROSSETTI (Italie) rappelle que, depuis plusieurs jours, il demande que soient discutés les articles 2 et 3. Il estime que si la Commission veut conclure au mieux ses travaux, il convient tout d'abord de se mettre d'accord sur la question principale. Si la Commission renvoie à la dernière heure la discussion des articles sur lesquels il existe des divergences profondes d'opinion, elle trouvera peut-être, à la fin de ses travaux, qu'elle a perdu son temps en réglant toute une série de questions de détail sans aboutir à un accord.

M. HOHL (Suisse) déclare appuyer la proposition de la délégation belge. Il estime qu'une fois les questions d'ordre technique réglées, le problème fondamental du principe de l'immatriculation sera plus facile à résoudre. Il prie la Commission de vouloir bien se rallier à la suggestion de M. de Ruelle.

M. DE RUELLE (Belgique) répète qu'il s'agit, dans sa pensée, non pas d'user d'un moyen dilatoire, mais de déblayer le terrain. Ainsi les membres de la Commission auront le temps de réfléchir et il sera plus facile de parvenir à un accord. Il ajoute que les travaux de la Conférence sont déjà assez avancés et qu'il envisage la réunion, dès cette semaine, de la première Commission présidée par M. Rossetti.

M. ROSSETTI (Italie) déclare que, dans ces conditions, il n'insiste plus sur sa contre-proposition.

Le PRÉSIDENT constate que la proposition de M. de Ruelle tendant à continuer, au cours de la présente séance, l'étude des privilèges, est adoptée et que *la Commission décide de discuter les articles 2 et 3 à la prochaine séance.*

##### TITRE II (suite).

###### Article 11 (suite).

M. RIPERT (France) tient à formuler quelques observations au sujet de l'article 11. Il expose qu'au cours de la séance d'hier, la Commission qui délibérait sur l'article 11 a adopté à la simple majorité le texte des documents préparatoires, en changeant toutefois le champ d'application de la Convention. Or, une fois ce vote acquis à la majorité, il est apparu qu'il avait l'inconvénient

de diviser la Commission. Aussi peut-on se demander s'il ne serait pas possible de trouver un terrain d'entente qui permit à la minorité de se rallier à la décision prise.

En effet, en ce qui concerne la forme, l'article 11 contient une incorrection, puisqu'il déclare que « les États contractants s'engagent à assurer l'application des dispositions du présent titre... ». Or, à cet égard, aucun engagement n'est à prendre. Une fois la Convention signée, les autorités de l'État sur le territoire duquel se trouve le bateau auront soin de veiller à ce que la Convention soit appliquée.

En ce qui concerne le fond, on a fait remarquer que l'article 11 avait omis de prévoir une hypothèse en matière de conflit de lois. Il s'agit du cas où le propriétaire d'un bateau immatriculé a grevé volontairement celui-ci d'une créance hypothécaire qu'il est allé contracter à l'étranger.

Bien que M. Ripert s'oppose toujours en principe à ce qu'on fasse dépendre de la nationalité du créancier l'application de la Convention, il constate qu'il serait néanmoins juste de sauvegarder les intérêts des créanciers étrangers. On ne saurait en effet admettre que le propriétaire d'un bateau immatriculé en France puisse se soustraire à des obligations volontairement contractées à l'étranger. M. Ripert est donc disposé à donner satisfaction, dans une certaine mesure, à M. van Slooten, et il a rédigé un texte nouveau qu'il se propose de faire distribuer aux membres de la Commission.

En conséquence, il demande à la Commission de bien vouloir examiner l'article 11 lors d'une séance ultérieure.

*Il est décidé que le texte de M. Ripert sera discuté en premier lieu à la prochaine séance.*

#### Article 19.

Le PRÉSIDENT rappelle que la Commission est saisie d'un projet d'amendement de cet article présenté par la délégation allemande (voir annexe 1, page 187), dont il donne lecture.

Le Président estime qu'il convient d'examiner successivement les conflits qui peuvent se produire entre des hypothèques et : 1<sup>o</sup> des privilèges internationaux, 2<sup>o</sup> des privilèges nationaux.

M. RICHTER (Allemagne) constate tout d'abord qu'en ce qui concerne l'alinéa 3 de l'article 19 du projet allemand, cet alinéa se borne à reproduire l'article 21 du projet de Convention et qu'il ne s'agit, à cet égard, que d'une question de rédaction peu importante.

En ce qui concerne les alinéas 1 et 2, il estime que la proposition allemande équivaut à supprimer la condition qui prévoit que le créancier doit faire saisir le bateau dans un délai de quinze jours et présenter une demande d'inscription de saisie au bureau d'immatriculation.

En effet, des objections sérieuses et fondées ont été formulées dans les milieux allemands contre les prescriptions de ces alinéas. On a estimé qu'au lieu de faciliter le fonctionnement de la loi, on imposait aux intéressés l'obligation de faire saisir le bateau dans tous les cas, et qu'on empêchait ainsi un règlement à l'amiable. C'est là imposer une condition très coûteuse et très gênante pour la navigation. D'ailleurs, dans tous les cas, le délai de quinze jours visé dans cet article serait trop court.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) attire l'attention de la Commission sur l'antinomie qui existe, à son avis, entre la rédaction de l'alinéa 2 de l'article 19 du projet de Convention et le texte du rapport y relatif. L'alinéa 2 du projet de Convention déclare, en effet :

« Toutefois, les créances mentionnées aux numéros 5 et 6 prennent rang après l'hypothèque si les faits constitutifs de ces créances sont postérieurs à l'inscription de l'hypothèque... »

On peut déduire de ce texte que si les faits constitutifs de la créance privilégiée sont antérieurs à l'inscription de l'hypothèque, les privilèges priment toujours l'hypothèque. Or, c'est là une idée qui n'est pas formulée expressément à la page 26 du rapport du Comité du droit fluvial<sup>1</sup>. M. Sulkowski résume sa pensée en concluant que si les faits constitutifs des créances sont antérieurs à l'inscription de l'hypothèque, le créancier sera dans l'obligation de faire saisir le bateau et de demander l'inscription de cette saisie sur le registre. Il estime d'ailleurs que, bien que cette distinction entre les deux cas d'antériorité et de postériorité ne soit pas exprimée dans le texte actuel du projet de Convention, la pensée du Comité du droit fluvial a coïncidé à peu près avec celle de la délégation allemande : en effet, aux termes de l'alinéa 2 de l'article 19 du projet allemand, le privilège d'une des créances mentionnées aux numéros 5 ou 7 est primé par l'hypothèque et les privilèges nationaux, si les faits constitutifs de la créance sont postérieurs à l'inscription de l'hypothèque ou à la naissance du privilège national. M. Sulkowski croit qu'il serait peut-être utile de modifier le texte de l'article afin de le rendre plus explicite.

Le PRÉSIDENT déclare que la délégation autrichienne avait déjà appelé son attention sur ce point et qu'il voulait demander au Comité de rédaction de retoucher le texte de façon à bien en faire ressortir l'idée.

Le Président invitera les délégations à se prononcer d'abord sur la question de principe, car si elles sont d'avis de conserver le texte du projet, il faudra reprendre cette réglementation en détail.

M. RIPERT (France) dit qu'il ne pourrait guère accepter la suppression de la condition mentionnée dans le projet. Un créancier hypothécaire se verrait gravement menacé par des privilèges tels que ceux résultant de l'assistance et surtout de l'abordage, car les créances en question pourraient être tellement élevées qu'elles pourraient absorber toute la valeur du gage. Il est donc

<sup>1</sup> Voir document C.541 (a).M.195 (a).1929.VIII.

indispensable de garantir le créancier hypothécaire. Il y a encore une hypothèse à envisager, celle où la victime aurait tardé à faire valoir ses droits, du fait qu'elle a un délai de deux ans pour intenter son action ; dans l'intervalle, le propriétaire du bateau pourrait trouver un emprunteur sur hypothèque et cette seconde créance arriverait à primer l'autre. Le créancier hypothécaire se verrait ainsi exposé à un danger de fraude considérable. C'est pour parer à ce danger que le projet impose au créancier privilégié de dénoncer sa créance dans un délai très court.

M. RICHTER (Allemagne) croit que cette hypothèse est surtout théorique. Dans la pratique, le fait qu'il y a eu abordage peut être connu par un créancier diligent, soit en se renseignant auprès du propriétaire, qui se rendrait coupable de fraude en mentant, soit en s'informant auprès du capitaine. Des abordages, assez graves pour que le montant des indemnités en dérivant soit très considérable, sont évidemment connus sur tout le parcours fluvial. Il ne semble donc pas opportun de prévoir des garanties qui ne sont pas indispensables, et de forcer les créanciers voulant jouir de leur privilège, à saisir le bateau, ce qui est, évidemment, une mesure fort gênante.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) reprend les deux hypothèses faites par M. Ripert :

1<sup>o</sup> Faits constitutifs postérieurs : dans ce cas, M. Sułkowski croit que les créances privilégiées doivent être toujours primées par l'hypothèque et que le créancier n'est pas obligé d'opérer la saisie et de la faire inscrire dans le registre. A cet égard, il n'approuve pas le texte des experts qui exige les deux conditions, celles de la saisie et de l'inscription. Dans ce cas, la seconde condition n'est pas nécessaire ;

2<sup>o</sup> Faits constitutifs antérieurs : sur ce point, M. Sułkowski croit, comme M. Ripert, que l'on doit toujours exiger la saisie et l'inscription, afin d'avertir le créancier du danger qui le menace. L'argument invoqué par M. Richter, à savoir que cette mesure empêcherait un règlement amiable, n'est pas décisif, car l'on doit prendre toujours en considération l'intérêt du créancier hypothécaire.

M. RIPERT (France) n'est pas convaincu que le danger qu'il signalait soit purement théorique. On ne doit pas oublier que, pour introduire une action à la suite d'un abordage, le créancier aura, d'après la Convention, un délai de deux ans pour faire valoir ses droits. Que l'on suppose un bateau ayant subi un abordage et que l'on fait ensuite réparer ; si ce bateau est présenté intact devant un créancier hypothécaire éventuel, celui-ci ne peut pas savoir qu'il y a eu avarie dans un pays étranger, et il s'expose, par la suite, à des surprises redoutables. L'autre objection est plus sérieuse : il y aurait l'obligation, pour la victime, de faire procéder à une saisie immédiate, alors que l'on aurait peut-être pu s'entendre à l'amiable ; mais M. Ripert ne tient pas essentiellement à la saisie, et il aura toute satisfaction par une disposition prévoyant que les créances privilégiées ne primeront les créances hypothécaires que si le créancier a fait inscrire sa réclamation sur le registre des hypothèques.

M. RICHTER (Allemagne) dit que les milieux intéressés en Allemagne sont également opposés à cette solution. Les créances d'abordage sont extrêmement nombreuses. Il peut arriver que plusieurs membres de l'équipage, s'étant trouvés lésés, fassent inscrire leurs privilèges. Le propriétaire serait exposé à une procédure compliquée et coûteuse. Le point principal, c'est que le créancier, avant d'accorder un emprunt, a le devoir de se renseigner.

M. RIPERT (France) relève une certaine contradiction dans les observations de M. Richter. D'une part, il dit qu'il n'y aurait pas pratiquement danger pour les créances hypothécaires, d'autre part, il constate que les victimes peuvent être si nombreuses qu'il y aurait toute une série d'inscriptions sur le registre.

M. RICHTER (Allemagne) explique que le créancier est en mesure de connaître le fait d'abordage et, par suite, d'en apprécier la gravité et de se rendre compte s'il y a pour lui danger à prêter son argent.

M. RIPERT (France) fait observer que, parmi les faits d'abordage, il peut, sans dégâts matériels, y avoir mort d'homme. Comment le créancier peut-il savoir si l'accident ne donnera pas lieu à une indemnité de plusieurs centaines de mille francs ? Enfin, le privilège pour abordage est inconnu dans beaucoup de pays et la question peut avoir des conséquences très sérieuses.

M. CONTZESCO (Roumanie) dit que la législation roumaine contient toutes les dispositions auxquelles fait allusion M. Ripert et prévoit toutes les garanties mentionnées par celui-ci ; il ne s'agit nullement là de danger théorique.

M. LAWATSCHER (Autriche) déclare que, de l'avis de la délégation autrichienne, il n'est pas possible que les privilèges pour abordage dépendent du fait que les faits constitutifs sont antérieurs. Il n'y a aucune impossibilité à demander que la saisie ait lieu. La délégation autrichienne propose une disposition dans ce sens :

« Les créances mentionnées aux numéros 5 et 6 du paragraphe 1 de l'article 18 ne prendront rang avant l'hypothèque que si les faits constitutifs de ces créances sont antérieurs à l'inscription de l'hypothèque et si, dans un délai de quinze jours à compter du jour fixé à l'alinéa 5 de l'article 19, le créancier a communiqué au Bureau d'immatriculation les faits constitutifs de sa créance et le montant de la créance qui en dérive. »

Le PRÉSIDENT constate que cette proposition équivaut à celle du délégué de la France, mais qu'elle comporte, en outre, l'inscription du montant de la créance.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) estime que la proposition allemande va trop loin et qu'elle est dangereuse. Les créances d'abordage sont les plus lourdes et il peut y avoir un grave inconvénient à laisser le créancier hypothécaire dans l'incertitude. On ne peut donc se contenter du fait que la créance soit antérieure à l'hypothèque, mais il faut demander aussi une consignation au registre. Faut-il également prévoir la saisie ? On pourrait se contenter, comme le suggèrent les délégués de la France et de l'Autriche, de prévoir une simple annotation sur le registre, de façon que le créancier hypothécaire puisse s'informer d'une créance privilégiée éventuelle. Mais on ne pourrait inscrire le montant de la créance, comme l'a suggéré le délégué de l'Autriche, parce que ce montant n'est pas connu à ce moment, mais est fixé plus tard par le tribunal. Si M. Richter croit que le créancier sera toujours en mesure de connaître le fait d'abordage, ce n'est pas l'opinion de M. Sitensky, qui d'ailleurs fait remarquer qu'il ne s'agit pas seulement des cas d'abordage, mais aussi des divers autres accidents prévus au numéro 6 : avarie de la cargaison, etc.

Le PRÉSIDENT constate que M. Ripert propose de mentionner dans le registre les faits constitutifs. Mais par quelle procédure pourra-t-on faire disparaître cette mention ? On sait qu'une fois une mention inscrite il est très difficile d'en obtenir la radiation, les conservateurs des hypothèques étant très scrupuleux à ce sujet.

M. DESCAMPS (Belgique) fait observer que les inscriptions ne valent en elles-mêmes que pour un délai restreint ; en Belgique, pour deux ans.

Le PRÉSIDENT répond que cela fait déjà une durée appréciable.

M. RIPERT (France) fait remarquer que cette inscription n'intéresse que le créancier hypothécaire. Pour les autres, ces annotations sont différentes.

Le PRÉSIDENT dit que, tant que ces annotations figurent au registre, les propriétaires ne pourront plus obtenir d'hypothèques. Il rappelle que ces mentions sont inscrites sur simple demande du créancier.

M. RIPERT (France) répond que, si le propriétaire a un intérêt majeur à contracter un emprunt, il peut demander la mainlevée de l'inscription.

M. NAUTA (Pays-Bas) signale que, d'après l'article 23, premier alinéa, les privilèges s'éteignent en même temps que les créances et, au plus tard, à l'expiration d'un délai de trois mois.

M. RIPERT (France) répond que l'on n'a pas encore discuté cette question et que l'on ne sait pas à partir de quel moment jouera le délai de trois mois. Il ajoute qu'il ne lui semble pas plus difficile pour le propriétaire d'obtenir la mainlevée d'une inscription que d'emprunter sur hypothèque.

M. RICHTER (Allemagne), au sujet de la question des radiations d'annotations soulevée par le Président, ne croit pas que l'on puisse répondre que les privilèges s'éteignent à l'expiration d'un délai de trois mois. Si l'on prévoit les inscriptions sur le registre, il faut également prévoir une procédure pour les faire disparaître. D'autre part, bien que M. Richter n'ait pas consulté les autorités compétentes de son pays, il est certain qu'elles déclareront que ces annotations de privilège, en cas d'accident très grave, sont impossibles pour des raisons techniques. Enfin, pour faire disparaître le privilège, le propriétaire devra intenter des procès, rechercher les créanciers ayant fait annoter leur privilège, etc., ce qui sera incommode et coûteux.

M. NAUTA (Pays-Bas) croit aussi que ces annotations soulèveront beaucoup d'objections de la part des autorités compétentes. D'un autre côté, le délégué de l'Allemagne s'est appuyé sur des raisons purement pratiques ; les intéressés qu'il a consultés ont déclaré que les conditions énumérées dans le document leur seraient nuisibles. De l'avis du délégué néerlandais, ces objections sont un peu exagérées, car il ne s'agit ici, en pratique, que des abordages très graves. Dans 80% des cas peut-être, les dommages ne dépassent guère 600 à 1.000 florins, et M. Nauta est d'accord que, pour les petits dommages de ce genre, il serait difficile de saisir le bateau. En général, ces créances restreintes sont payées sans difficultés, et, dans la plupart des cas, au moyen d'une assurance. Pour des dommages d'un montant plus élevé, par exemple de 3.000 florins, il semble que le demandeur puisse, sans grands inconvénients, prendre les mesures nécessaires pour la saisie. En pratique, le demandeur commence par demander une caution, sans quoi, il procédera à la saisie et, dans un grand nombre de cas, la caution est accordée. Ce n'est donc que pour un très faible pourcentage de cas qu'il n'intervient pas de solution amiable. Il est aussi bien dans l'intérêt des créanciers privilégiés que des créanciers hypothécaires que les personnes ayant subi un dommage prennent des mesures à bref délai. On pourra discuter si un délai de quinze jours est suffisant ou s'il faut le porter à trois semaines. Quant à lui, quinze jours suffiraient.

M. RICHTER (Allemagne), se plaçant sur le terrain du principe, dit que certains pays sont disposés à prévoir le privilège en cas d'abordage, mais en le soumettant à des conditions qui le rendent, en pratique, sans valeur, savoir : d'abord la condition prévue à l'article 19, ensuite la disposition de l'article 18 qui renvoie aux lois nationales. M. Richter comprend très bien le point de vue des législations internes qui ne veulent pas admettre le privilège d'abordage ni même les indemnités. Un juriste allemand a même été jusqu'à proposer de supprimer l'obligation d'accorder des dom-

images en cas d'abordage — point sur lequel M. Richter n'est d'ailleurs pas d'accord. Mais d'autres considérations s'imposent lorsqu'il s'agit de relations internationales. Si un bateau immatriculé dans un pays A cause un dommage considérable dans un pays B, est-il possible que ce pays B laisse échapper, au profit du créancier hypothécaire, ce navire qui sera peut-être le seul objet sur lequel les créanciers de l'abordage pourront baser leurs poursuites ? Il prie les délégués des pays non favorables en principe au privilège de l'abordage, de penser à ce double point de vue de la législation interne et de la législation internationale.

M. RIPERT (France) dit que la solution proposée par le délégué de l'Allemagne aurait le grave inconvénient d'augmenter l'écart entre le régime de la législation interne et celui de la Convention internationale. Le délégué de la France vient de faire un effort en vue de rapprocher ces deux régimes. Il serait beaucoup plus difficile d'accepter la Convention si elle donnait une solution absolument contraire aux législations nationales, et il y aurait un inconvénient majeur à faire primer la créance hypothécaire par des créances d'un montant considérable et que le créancier hypothécaire peut ne pas connaître. Pareille Convention serait alors très inférieure à l'état de choses actuel. On peut assouplir les dispositions du projet, mais non renoncer entièrement aux précautions qu'il a envisagées.

Le PRÉSIDENT constate que la Commission est saisie de trois propositions :

- 1<sup>o</sup> La proposition allemande, qui consiste à supprimer la condition de la saisie ;
- 2<sup>o</sup> La proposition de la délégation autrichienne, consistant à mentionner dans le registre les faits constitutifs et le montant de la créance ;
- 3<sup>o</sup> La proposition française, consistant à inscrire les faits constitutifs.

M. LAWATSCHK (Autriche) déclare retirer sa proposition.

M. RIPERT (France) précise que sa proposition porte seulement sur le texte du projet avec renvoi au Comité de rédaction.

Le PRÉSIDENT, revenant sur la question de la radiation des annotations, pense que l'on pourrait dire que les annotations seront radiées d'office après le délai de prescription ou sur demande de celui qui les a fait inscrire. Le Comité de rédaction mettra le texte au point.

M. SULKOWSKI (Pologne) constate que les propositions devant être soumises au vote visent les faits constitutifs antérieurs. Restent les faits constitutifs postérieurs. Cette seconde question doit être tranchée expressément. En pareil cas, une saisie et une inscription sont-elles nécessaires ? Non, de l'avis de M. Sulkowski, car alors les créanciers privilégiés seront toujours primés par les créances hypothécaires.

Le PRÉSIDENT constate que tous sont d'accord pour charger le Comité de rédaction d'établir un nouveau texte, dans le sens de l'amendement proposé par M. Ripert et appuyé par les délégations de la Pologne, de la Tchécoslovaquie et de l'Autriche.

#### *Article 19 bis de l'amendement proposé par la délégation allemande.*

Le PRÉSIDENT met en discussion les propositions de la délégation allemande constituant l'article 19 bis (voir annexe 1, page 187).

M. RICHTER (Allemagne) reconnaît qu'il s'agit là d'une question assez difficile et peut-être sans grande portée pratique, mais qui doit être résolue. Le cas est apparu lors de la préparation de la mise en vigueur de la Convention de Bruxelles sur les privilèges et hypothèques maritimes. Il est dit dans cette Convention que l'hypothèque prend rang immédiatement après les privilèges internationaux (article 2). Il est dit ensuite que les lois nationales ne peuvent pas prévoir des privilèges prenant rang avant l'hypothèque autres que ceux qui sont visés dans la Convention elle-même. La Convention de Bruxelles prévoit des privilèges, par exemple, pour des réparations faites en cas de nécessité, mais l'on se demande ce qu'il advient dans le cas où le bateau est remis sur chantier sans nécessité, le propriétaire, au cours des travaux de réparations, constituant l'hypothèque sur son navire. En pareil cas, la règle du droit commun doit jouer : le réparateur n'est pas obligé de délivrer le bateau avant d'avoir été payé. C'est une des raisons rendant nécessaires les dispositions de l'article 19 bis.

Vient ensuite le cas où un créancier a fait saisir le bateau avant l'inscription de l'hypothèque. D'après certaines législations, cette saisie est conservatoire. En Allemagne, pareille saisie suit les règles ordinaires du droit commun : l'huissier appose une chaîne sur le bateau et le créancier obtient un droit de gage. La délégation allemande, tout en estimant que ce créancier doit être protégé, ne demande pas la reconnaissance internationale de ce privilège ou droit de gage. En d'autres termes, si le bateau s'échappe dans un autre pays, la délégation allemande ne demande pas que cet autre pays donne effet à la saisie.

M. RIPERT (France) constate, lui aussi, que la question est très difficile à résoudre. Le délégué de l'Allemagne a envisagé deux hypothèses. Dans le cas du réparateur, le droit français prévoit non pas un privilège, mais un droit de rétention équivalant à un privilège. Dans cette hypothèse, la créance de réparation prime la créance hypothécaire, ce qui se comprend, puisque cette réparation a pour effet d'augmenter la valeur du gage. La deuxième hypothèse est beaucoup plus difficile.

Le délégué de l'Allemagne suppose un créancier opérant une saisie qui constitue une saisie conservatoire, et de ce fait naitrait un privilège national qui primerait l'hypothèque. Ce serait là ressusciter tous les privilèges nationaux du seul fait que le créancier opérerait une saisie. Mais une saisie ne détermine pas le rang des créances. Si l'on adoptait le texte allemand, on aboutirait, en droit français, à ressusciter tous les privilèges de la loi nationale.

M. RICHTER (Allemagne) précise que sa proposition vise seulement le cas où l'hypothèque est inscrite postérieurement à la saisie. Le créancier hypothécaire est en mesure de s'informer avant de prêter son argent.

M. RIPERT (France) fait observer qu'en Allemagne la saisie conservatoire peut être inscrite, ce qui n'est pas le cas en France.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) pense que la proposition allemande serait acceptable si, au lieu de rendre l'inscription obligatoire pour les États, elle prévoyait seulement une mesure facultative.

M. RIPERT (France) se rallie à cette suggestion.

M. NAUTA (Pays-Bas) croit comprendre que, dans l'article 19 *bis*, la délégation allemande veut maintenir la situation existant en Allemagne où une saisie conservatoire peut être faite sans qu'il y ait inscription sur les registres. Or, à l'article 24 *bis* de l'amendement allemand, il est dit : « La saisie conservatoire du bateau doit être inscrite aux registres... » Quelle est la relation entre les articles 19 *bis* et 24 *bis* ?

M. RICHTER (Allemagne) dit que l'opinion des experts des deux Comités préparatoires était en faveur de l'obligation de l'inscription de la saisie. D'après la loi allemande, cette inscription est facultative, elle n'est effectuée que sur demande du créancier saisissant. Dans l'article 19 *bis*, il s'agit du cas où, par exemple, un bateau immatriculé dans un État A est saisi dans un État B. Il faut protéger les créanciers pendant la période assez longue qui s'écoulera avant que l'inscription soit faite. Dans ce cas, l'article 19 *bis* ne joue plus et intervient l'article 24 *bis*. Le délégué de l'Allemagne ajoute que, dans l'article 19 *bis*, sa délégation propose une règle uniforme. Si celle-ci soulève des objections, il peut se rallier à la proposition tchécoslovaque.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) attire l'attention sur une divergence importante entre le projet et la proposition allemande. Le projet fait une distinction entre les privilèges internationaux et les privilèges nationaux. L'amendement allemand parle des cas où les privilèges nationaux peuvent primer les créances hypothécaires, ce qui serait ressusciter les privilèges nationaux. Comme le disait M. Ripert, il y aurait là un grand danger. Pour M. Sułkowski, le droit de rétention doit toujours être primé par les privilèges internationaux et les hypothèques, car les dispositions des lois nationales sur le droit de rétention sont très différentes et les créanciers ne sauraient jamais d'avance quelles créances peuvent primer leurs créances hypothécaires. La question a été examinée par le Comité international technique d'experts juridiques aériens (C.I.T.E.J.A.) qui, à l'article 8 de son avant-projet de Convention sur les hypothèques et privilèges aériens, a décidé « qu'aucun droit de rétention ne pouvait faire obstacle à la procédure de saisie et de vente ni primer les créances privilégiées en vertu de l'article 5 et les hypothèques ».

M. NAUTA (Pays-Bas) ne saisit pas encore bien la relation entre les articles 19 *bis* et 24 *bis*. D'après le délégué de l'Allemagne, il s'agit de protéger le créancier opérant une saisie sans que l'inscription soit faite. Quel intérêt aurait alors le créancier à faire une inscription ? D'après l'article 19, le créancier ayant saisi le bateau ne peut être lésé dans ses intérêts par des saisies postérieures.

M. RICHTER (Allemagne) explique qu'il propose de rendre cette inscription obligatoire dans l'intérêt, non du créancier opérant la saisie, mais des autres intéressés, par exemple des banques. Personnellement, il n'attache pas un grand prix à l'inscription, sur laquelle ont insisté les autres membres du Comité préparatoire, car, d'après la loi allemande, l'apposition de la chaîne sur le bateau par l'huissier suffit. La délégation allemande se rallie à la proposition tchécoslovaque consistant à rendre facultative la disposition de l'article 19 *bis*.

Le PRÉSIDENT constate que *la proposition allemande, ainsi modifiée, est adoptée.*

M. SUŁKOWSKI (Pologne) rappelle que l'article 19 se réfère à l'annexe 1 qui contient un formulaire.

Le PRÉSIDENT constate que ce formulaire n'a plus de raison d'être, du fait des décisions prises, et que *l'annexe 1 doit être supprimée.*

#### Article 20.

Le PRÉSIDENT donne lecture de l'article 20 du projet et des articles 20 et 20 *bis* de l'amendement allemand (voir annexe 1, page 187). Il signale que les alinéas 1, 2 et 3 de l'article 20 *bis* correspondent aux alinéas 1, 2 et 3 de l'article 20 du projet. La délégation allemande soulève deux questions :

- 1<sup>o</sup> L'introduction dans le projet de la notion de voyage ;
- 2<sup>o</sup> Une règle interprétative faisant l'objet de l'alinéa 4 de l'article 20 *bis*.

M. RICHTER (Allemagne) dit qu'en droit allemand, et surtout en droit maritime, les créanciers du dernier voyage prennent rang avant les créanciers des voyages précédents. La question est un peu compliquée, car il est souvent difficile de fixer les dates des divers voyages, mais c'est le système qui a été adopté dans la Convention de Bruxelles, et les États maritimes préféreront sans doute ne pas avoir deux systèmes différents.

M. RIPERT (France) dit que, dans le Code de commerce français, la notion de voyage intervient parfois, mais qu'elle est déjà très difficile à déterminer en droit maritime, notamment en matière de cabotage. En navigation intérieure, il est presque impossible de savoir où commence et où finit un voyage. Or, c'est d'après ce point de fait, presque impossible à déterminer, que l'on devrait régler des affaires d'abordage, et les experts, ayant examiné la question dans leurs travaux préparatoires, ont reconnu que la difficulté était inextricable.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) dit qu'il est impossible de se prononcer sur le principe sans trouver une définition du voyage. C'est cette difficulté qui a déterminé l'attitude du Comité du droit fluvial. La délégation tchécoslovaque serait disposée à accepter la proposition allemande si l'on trouvait une définition acceptable du voyage.

M. RICHTER (Allemagne) reconnaît la difficulté d'une définition légale du voyage. Toutefois, le principe d'après lequel les créanciers du dernier voyage priment les autres créanciers est légal en Allemagne, même pour la navigation intérieure, depuis 1900. Les intéressés, tout en trouvant cette disposition compliquée, disent qu'en pratique il n'est pas difficile de déterminer si un voyage en a précédé un autre. Il serait préférable de suivre l'exemple de la Convention de Bruxelles où l'on s'est passé d'une définition légale.

M. RIPERT (France) rappelle que, dans une pensée humanitaire, il a été décidé que les salaires de l'équipage seraient privilégiés pendant six mois ; si cette créance était primée par une créance d'abordage née lors du voyage précédent, elle ne serait plus payée. La difficulté est moins grande en navigation maritime, où généralement les équipages sont payés après chaque voyage et en tout cas sous un certain contrôle des autorités, ce qui n'est pas le cas en navigation fluviale. En adoptant la proposition allemande, on détruirait l'ordre des privilèges établi dans l'article 18.

M. DE RUELLE (Belgique) dit que la loi belge applicable en navigation maritime l'est également en navigation intérieure. La notion de voyage est d'une application facile, par exemple en ce qui concerne les chalands naviguant sur le Rhin. Il y a plus de difficulté pour les petits parcours, mais la loi est néanmoins appliquée.

M. RICHTER (Allemagne) dit qu'il s'abstiendra de voter et qu'il s'inclinera devant l'opinion de la majorité.

Le PRÉSIDENT constate que *la Commission décide d'écarter la notion de voyage.*  
Il met ensuite en discussion l'article 20, alinéa par alinéa.

*Alinéas 1, 2 et 3.*

*Les trois premiers alinéas sont adoptés et renvoyés au Comité de rédaction.*

M. RICHTER (Allemagne) demande à M. Ripert si le quatrième alinéa a une valeur indépendante de son premier amendement. Il ne lui semble pas nécessaire de l'insérer dans le texte de l'article 20 primitif.

M. RIPERT (France) répond que la disposition prévue au quatrième alinéa n'est pas nécessaire, car elle va de soi.

Le PRÉSIDENT dit que *cette explication sera consignée au procès-verbal.*

#### *Article 21.*

Le PRÉSIDENT dit que la délégation allemande propose la suppression de cet article, mais que cette proposition tombe du fait que l'on a rejeté l'amendement allemand aux numéros 4 et 6 de l'article 18. Il met donc en discussion l'article 21 du projet.

M. RICHTER (Allemagne) propose de renvoyer cet article au Comité de rédaction, avec mission de rendre le texte plus clair.

M. RIPERT (France) dit que la seule question qui se pose est de savoir si cet article a bien sa place dans la Convention, car il vise uniquement une question de limitation des responsabilités et non une question de privilèges et d'hypothèques.

M. RICHTER (Allemagne) répond que cet article est nécessaire si l'on adopte le système de renvoi de l'article 19 aux numéros 4 et 6 de l'article 18.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) appuie cette observation.

Le PRÉSIDENT déclare que *l'article est renvoyé au Comité de rédaction afin qu'il soit rédigé dans une forme plus claire.*

Article 22.

Le PRÉSIDENT constate que l'article 22 de la proposition allemande (voir annexe 1, page 187), reproduit au début le texte du projet et, à la fin, l'article 24 du projet. C'est donc une simple question de rédaction et on peut la renvoyer au Comité de rédaction.

Quant à l'article 22 *bis* de la proposition allemande, le premier alinéa correspond à la fin du premier alinéa de l'article 22 du projet ; le deuxième alinéa est nouveau.

M. RICHTER (Allemagne) ne croit pas que l'on puisse dire que les privilèges internationaux s'établissent sans formalité, puisque l'on a décidé une annotation à l'article 19.

Le PRÉSIDENT dit que le Comité de rédaction devra prévoir une réserve sur ce point.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) fait remarquer qu'il ne s'agit que d'une condition de rang, mais non d'existence.

Le PRÉSIDENT constate que *le premier alinéa de l'article 22 bis est adopté et envoyé au Comité de rédaction.*

M. RICHTER (Allemagne) croit que le deuxième alinéa de l'article 22 du projet a été adopté par le Comité du droit fluvial sur un malentendu. On n'a pas pensé au droit de suite, mais au cas où le bateau passait dans un autre pays, et on a voulu alors exclure la reconnaissance internationale des privilèges ; mais il n'y a pas de raison d'éliminer leur droit de suite envers un acquéreur de mauvaise foi. C'est donc surtout le cas où la saisie conservatoire n'est pas encore inscrite et où, avant l'inscription, le bateau est vendu à un tiers de mauvaise foi : il faut que la saisie soit maintenue envers l'acquéreur ou le créancier hypothécaire de mauvaise foi.

M. NAUTA (Pays-Bas) tout en étant d'avis que l'on ne doit pas protéger les personnes de mauvaise foi, se demande s'il est suffisant de ne parler que des acquéreurs de mauvaise foi. Les privilèges n'intéressent pas seulement le propriétaire du bateau, mais peut-être plutôt les autres créanciers. L'acquéreur peut avoir été de mauvaise foi et non les autres créanciers.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) propose de dire « les ayants droit ».

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) estime que la rédaction du deuxième alinéa est trop générale. On peut supposer le cas d'un bateau sur lequel il existe des privilèges nationaux et qui est cédé à un ressortissant du pays ; il n'y a pas d'intérêts internationaux en cause. Pourquoi ne pas tenir compte de ce cas ?

M. RICHTER (Allemagne) approuve les remarques du délégué néerlandais. Les mots « ces privilèges... suivent le bateau en quelque main qu'il passe » visent seulement le cas du transfert de la propriété, mais non des créances hypothécaires. Il faudrait modifier la rédaction.

M. RIPERT (France) se demande quel intérêt il y a à régler dans la Convention l'effet des privilèges nationaux. Il n'y a qu'à les laisser sous l'empire de la loi du tribunal saisi, sans dire s'ils comportent ou non de droit de suite. Il propose de supprimer le deuxième alinéa.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) propose d'adopter la suggestion de M. Ripert et de laisser le règlement de la question aux lois nationales.

Le PRÉSIDENT constate que *la Commission décide de supprimer le deuxième alinéa de l'article 22.*

Article 23.

Premier alinéa.

Le PRÉSIDENT dit que la proposition allemande de supprimer le n° 3 du premier alinéa tombe.

M. RICHTER (Allemagne) approuve la remarque du Président.

Alinéa 2.

M. RICHTER (Allemagne) croit qu'on peut se contenter de parler des privilèges internationaux et laisser à la loi nationale le soin de déterminer l'extinction des privilèges nationaux. En second lieu, les milieux intéressés allemands trouvent le délai de trois mois trop bref et demandent au moins six mois.

M. DE RUELLE (Belgique) appuie la suppression demandée, pour les mêmes motifs qui ont valu en ce qui concerne le n° 2 de l'article 22.

M. RIPERT (France) considère que, dans son ensemble, l'article 23 équivaut à une rançon du droit de suite, mais cette mesure présente un grave inconvénient. On donne un délai de trois mois pour faire valoir le privilège ; le seul moyen étant d'intenter une action, on oblige donc le créancier privilégié à agir dans ce délai ; la prescription de deux ans prévue dans la Convention sur l'abordage

ne jouera pas. On est dès lors en présence du procès forcé. Les intéressés se trouveraient dans l'obligation d'assigner dans les trois mois, car leur privilège risquerait d'être perdu avant que la créance ne soit constatée ou née.

Le PRÉSIDENT aimerait avoir une explication des membres du Comité du droit fluvial.

M. HOSTIE (Commission centrale pour la navigation du Rhin) dit qu'il voit une grande différence entre la prescription de l'action d'abordage et le délai de trois mois prévu à cet article. A la suite d'un abordage, on opère une saisie conservatoire — à moins qu'il n'ait été versé une caution, ce qui est le cas normal ; dans ce cas, on a deux ans pour intenter le procès.

M. RIPERT (France) dit que cela suppose que la caution ou la saisie interrompt la prescription du privilège. Or, dans la plupart des pays, la saisie conservatoire n'interrompt pas la prescription. La mesure proposée aurait pour effet d'écartier les possibilités d'entente, car si une tentative d'entente échouait, le délai serait passé et le privilège perdu.

M. HOSTIE (Commission centrale pour la navigation du Rhin) dit que, d'après son expérience, une caution est régulièrement versée. Or, ce versement suffit et il n'y a plus, ensuite, besoin de privilège.

M. RICHTER (Allemagne) demande à M. Ripert si l'amendement allemand (alinéa 3) ne lui donne pas satisfaction. Il y a là deux moyens pour exercer le privilège sur le bateau ; en outre, la délégation allemande demande un délai de six mois, suffisant pour engager des négociations amiables. Si, au troisième mois, l'intéressé voit qu'il n'a pas chance d'aboutir, il peut opérer la saisie.

M. NAUTA (Pays-Bas) demande ce que la délégation allemande entend par « action réelle ».

M. RICHTER (Allemagne) répond que cette action a pour but de se faire payer sur le prix de vente du bateau.

M. RIPERT (France) croit préférable de laisser la question au tribunal saisi : on ne s'entend jamais sur les points de procédure.

Le PRÉSIDENT invite la Commission à se prononcer sur la durée du délai : trois ou six mois.

M. CONTZESCO (Roumanie) propose six mois.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) dit que le Comité préparatoire avait accepté un délai plus bref qu'un an prévu par la Convention de Bruxelles parce que les voyages en navigation intérieure sont beaucoup plus courts qu'en navigation maritime et il est plus facile, en navigation intérieure, de faire valoir les droits. Personnellement, il accepterait un délai de six mois.

M. DESCAMPS (Belgique) pense qu'il y a une lacune dans la rédaction. On ne prévoit pas le cas où le bateau abordeur serait inconnu.

M. HOSTIE (Commission centrale pour la navigation du Rhin) admet la possibilité de ce cas, si rare qu'il puisse être. Il est possible, également, que, en cours d'instance, on constate que le bateau fautif n'est pas celui que l'on poursuivait ; compte tenu de cette éventualité et en même temps des motifs qui militent en faveur d'une limitation de la durée du privilège, il estime qu'un délai de six mois apparaîtrait comme raisonnable.

Le PRÉSIDENT constate que la Commission décide de fixer le délai à six mois.

#### Alinéa 3.

Le PRÉSIDENT remarque que le projet laisse la législation nationale fixer les causes de suspension et d'interruption des délais alors que la délégation allemande propose une règle internationale. Il constate que la proposition allemande est rejetée.

#### Alinéa 2 de l'amendement allemand.

M. RICHTER (Allemagne) explique que la proposition allemande correspond aux propositions relatives au projet sur l'abordage ; elle permet de renoncer à la longue énumération du deuxième alinéa du projet. Ce système est considéré comme très pratique par les milieux intéressés.

M. RIPERT (France) dit que les conséquences de ce système seraient encore plus déplorables en la matière. En ce qui concerne les salaires de l'équipage, par exemple, le traitement serait très différent si la créance était du 30 mai ou du 2 juin.

Le PRÉSIDENT constate que la proposition allemande est rejetée.

#### Article 24.

M. RICHTER (Allemagne) constate que cet article vise la naissance du privilège. On ne peut donc dire que ces dispositions soient applicables aux créances, mais que ces créances naissent même si le bateau est exploité par un non-propriétaire. Du point de vue de la rédaction, il est préférable de reporter cette disposition à l'article 22.

Le PRÉSIDENT déclare que l'article 24 est adopté en principe, le texte étant renvoyé au Comité de rédaction.

### TITRE III. — DE L'EXÉCUTION FORCÉE.

*La Commission décide d'ajourner l'examen de cette partie du projet.*

### TITRE IV. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

#### Article 31.

Le PRÉSIDENT constate que cet article a été réglé par la décision prise sur l'article premier.

M. CONTZESCO (Roumanie) propose de le compléter par les mots « au sens de la présente Convention ».

*L'article ainsi amendé est adopté.*

#### Article 32.

*Cet article est adopté.*

#### Articles 33 et 34.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) propose de fixer un délai pour les mesures à prendre par les parties contractantes.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) pense que c'est là une question à régler en même temps que celle des délais fixés pour l'adhésion des États à la Convention.

M. NAUTA (Pays-Bas) ajoute qu'il s'agit d'une clause de style, pour laquelle il y a intérêt à conserver la même rédaction que dans les Conventions antérieures.

Le PRÉSIDENT pense que l'on pourra prendre pour modèle la Convention sur le jaugeage. Il constate que l'article est adopté en principe, avec la réserve qu'on y reviendra lors de la discussion des dispositions protocolaires.

M. RICHTER (Allemagne) constate que la question soulevée par la proposition allemande (voir annexe 1, page 188) est en suspens, un Comité spécial étant chargé de l'examiner à propos de l'article 9.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) demande quelle langue devra être employée pour la correspondance entre les autorités compétentes au cas où la proposition allemande ne serait pas acceptée.

M. ROSSETTI (Italie) estime que la question ne se pose pas : chacun des correspondants écrira dans la langue qu'il désire. On ne peut obliger les administrations à correspondre dans une langue qu'elles ignorent.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) dit qu'il y a des pays dont la législation rend obligatoire l'emploi d'une certaine langue dans les correspondances internationales, à moins de dispositions contraires contenues dans une convention internationale. Faute d'une telle disposition, il faudrait appliquer la loi du pays.

M. CONTZESCO (Roumanie) est d'avis qu'on ne peut obliger les bureaux correspondants à se servir d'une langue inconnue réciproquement. Si on laisse la faculté d'employer la langue du pays, il faudra au moins prévoir que les documents seront accompagnés, éventuellement, d'une traduction dans une des langues les plus usuelles, français, allemand ou italien.

D'autre part, l'article 34 est trop vague en parlant des « autorités compétentes » : comment le correspondant étranger sera-t-il sûr de s'adresser à l'autorité réellement compétente ?

Le PRÉSIDENT rappelle que, d'après l'article 35, les États se communiqueront réciproquement la liste des autorités compétentes.

M. DE RUELLE (Belgique) pense qu'il se pose, surtout à ce sujet, des questions de rédaction. Toutefois, il faudrait s'entendre sur la portée de l'article 34. S'agit-il, par exemple, d'une véritable convention d'entraide judiciaire, ce que ne croit d'ailleurs pas M. de Ruelle ? S'il ne s'agit que de correspondance, les dispositions peuvent être plus larges. Il va de soi que l'autorité posant une question à un autre État a tout intérêt à se faire comprendre et qu'éventuellement elle joindra une traduction à sa demande.

Le PRÉSIDENT pense que l'article 34 vise la correspondance entre les bureaux d'immatriculation ainsi qu'entre les autorités d'exécution et les bureaux de registres, mais toutes ces correspondances se font au moyen de formulaires. Le Comité spécial est chargé d'en préparer un au sujet de l'article 9 et, d'autre part, l'annexe II au projet de convention contient déjà une disposition concernant les langues.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) pense que c'est la langue du pays d'exécution qui doit l'emporter. Toutes les langues nationales doivent être traitées sur un pied d'égalité. On comprend que le formu-

laire soit rédigé en français, qui est la langue de la Convention, mais s'il s'agit de communications, elles doivent se faire dans la langue du pays d'exécution.

M. ROSSETTI (Italie) signale que le problème n'a rien de nouveau. Il y a déjà des autorités correspondant fort bien entre elles, par exemple les ambassades et légations, sans que l'on ait fixé une règle internationale. On peut laisser la question à la pratique. Jamais on n'a imposé l'obligation internationale d'employer une langue plutôt qu'une autre.

Le PRÉSIDENT dit qu'en examinant les formulaires, on se rendra compte qu'en pratique il n'y a pas de difficulté. Si un conservateur d'hypothèques reçoit un formulaire dans une langue qu'il ne connaît pas, il n'aura qu'à se référer à son propre exemplaire du formulaire.

M. ROSSETTI (Italie) fait remarquer que les passeports sont établis dans les langues nationales et que les autorités de police les comprennent parfaitement.

M. DE RUELLE (Belgique) dit qu'il serait intéressant de savoir ce que l'on attend des autorités judiciaires.

Le PRÉSIDENT explique qu'il s'agit seulement des autorités d'exécution.

M. DE RUELLE (Belgique) constate qu'il ne peut donc s'agir d'envois de Commissions rogatoires, d'actes judiciaires, etc., mais uniquement de correspondance entre les autorités, dont les tribunaux, concernant les registres d'immatriculation.

M. RIPERT (France) explique que, dans certains pays, les autorités chargées de la tenue des registres ne sont pas strictement administratives : par exemple les greffiers.

Le PRÉSIDENT estime que l'on vise seulement les correspondances prévues dans la Convention.

M. HOSTIE (Commission centrale pour la navigation du Rhin) appuie cette remarque. On trouvera un exemple de communications entre autorités judiciaires d'États différents au deuxième alinéa de l'article 10.

M. RICHTER (Allemagne) pense que l'on ne peut épuiser la question avant d'être saisi des propositions du Comité spécial chargé de préparer le formulaire. On verra à ce moment s'il y a lieu de maintenir ou non la proposition allemande.

M. SULKOWSKI (Pologne) est d'accord pour ajourner la discussion sur le formulaire. En ce qui concerne la langue, il pense, comme M. Rossetti, que l'on doit omettre toute disposition et laisser la question à la pratique.

M. PANTITCH (Yougoslavie) dit que, jusqu'ici, en Yougoslavie, on a correspondu par la voie diplomatique ; il serait difficile d'imposer aux autorités du pays l'emploi d'une langue qui n'est pas dans leur usage ou dans leurs habitudes. Il propose que la question des langues soit discutée après celle du formulaire. Les règles que l'on aura adoptées alors devront être valables, même pour les correspondances entre les autorités.

M. ROSSETTI (Italie) admet que les formulaires soient imprimés en plusieurs langues, mais il est d'avis de laisser une liberté absolue aux autorités qui correspondent entre elles en ce qui concerne la langue dans laquelle elles se communiqueront des pièces nationales.

M. PANTITCH (Yougoslavie) estime que l'envoi d'une pièce rédigée dans la langue nationale doit être accompagnée de la traduction dans la langue du pays auquel elle est adressée.

M. ROSSETTI (Italie) maintient que l'on ne peut imposer un service de traduction aux bureaux d'immatriculation. On risque de perdre l'avantage de rapidité que l'on veut atteindre en renonçant à la voie diplomatique.

Le PRÉSIDENT ajourne la suite de la discussion sur l'article 34.

## HUITIÈME SÉANCE

Tenu le jeudi 27 novembre 1930, à 10 heures.

Président : Le professeur Robert HALB (Suisse).

### IX. Examen du projet de Convention (suite).

#### TITRE II (suite).

##### Article 11 (suite).

Le PRÉSIDENT donne lecture du projet d'amendement de la délégation française (voir annexe 8, page 202), relatif à l'article 11 du projet de Convention.

M. RIPERT (France) explique que ce projet a été rédigé en vue de donner satisfaction aux vues exprimées par la délégation néerlandaise. La délégation française aurait préféré ne pas faire

intervenir le cas de l'intérêt hypothécaire étranger, mais ayant constaté, par les différents votes émis par la Commission, que les avis des délégations étaient partagés sur ce point, elle propose maintenant une formule transactionnelle.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) remercie la délégation française de l'esprit de conciliation dont elle fait preuve et déclare que la délégation néerlandaise appuie le projet d'amendement français.

M. RICHTER (Allemagne) demande l'autorisation de réserver pour la deuxième lecture son approbation définitive du projet d'amendement français, qu'il n'a pas eu le temps d'étudier d'une façon suffisamment approfondie.

A première vue, la délégation allemande éprouve quelques scrupules à adopter sans modification le texte proposé. Ces scrupules sont d'ordre juridique et d'ordre pratique.

Du point de vue juridique, la délégation allemande constate que le texte proposé permet en définitive au propriétaire de déterminer quelle sera la loi qui régira le statut réel de son bateau. Or, d'après le droit allemand, les dispositions régissant les droits réels ne peuvent dépendre du statut personnel des parties intéressées, et celles-ci ne peuvent convenir entre elles d'une modification à apporter à ces dispositions. Quant au point de vue pratique, la délégation allemande craint que ce projet français n'écarte pas les objections qu'elle a fait valoir contre la première proposition néerlandaise. M. Richter cite, en effet, l'exemple d'un bateau immatriculé dans un pays A et qui aurait occasionné un abordage. Si le propriétaire de ce bateau estime gênant le privilège accordé par la loi du pays A aux indemnités relatives à cet abordage, il peut grever son bateau d'une hypothèque étrangère et supprimer ainsi un privilège déjà né.

M. HOHL (Suisse) déclare que la délégation suisse appuie la proposition française, qu'elle considère comme une solution de conciliation.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) et M. DE RUELLE (Belgique) déclarent appuyer également la proposition française.

Le PRÉSIDENT constate que la Commission adopte en principe le projet d'amendement français, la délégation allemande réservant toutefois son approbation définitive pour la deuxième lecture.

#### TITRE PREMIER. — DE L'IMMATRICULATION (suite).

##### Articles 2 et 3 (suite).

Le PRÉSIDENT rappelle, en ce qui concerne les articles 2 et 3 du projet de Convention, que la Commission doit choisir entre deux points de vue différents :

1<sup>o</sup> Celui de la délégation allemande (voir annexe 1, page 184), qui désire voir adopter une règle uniforme pour la détermination du lieu d'immatriculation ;

2<sup>o</sup> Celui indiqué dans le projet de Convention, qui prévoit une solution pour les conflits des lois.

Il donne ensuite lecture de l'alinéa 4 de l'article 3 du projet de Convention :

« Chaque État contractant se réserve le droit d'exiger que ses ressortissants inscrivent sur ses registres les bateaux leur appartenant et remplissant les conditions d'immatriculation de deux ou de plusieurs États, s'ils ont sur son territoire leur résidence habituelle ou, dans le cas de sociétés, la direction principale de leurs affaires. »

Il rappelle que la Commission est saisie de cinq projets d'amendement visant cet alinéa 4 :

1. Amendement polonais (voir annexe 9, page 202) ;
2. Amendement néerlandais (voir annexe 10, page 203) ;
3. Amendement autrichien (voir annexe 11, page 203) ;
4. Amendement yougoslave (voir annexe 3, page 199) ;
5. Amendement portugais (voir annexe 12, page 203).

M. RIPERT (France) demande que la Commission soit appelée tout d'abord à choisir, pour l'ensemble des articles 2 et 3, entre le principe du projet allemand et celui du projet de Convention.

M. RICHTER (Allemagne) déduit des discussions qui ont eu lieu à ce sujet, que le principe de l'amendement allemand a peu de chance d'être accepté. Il rappelle que la délégation allemande, pour tenir compte des objections qui avaient été présentées, avait proposé certaines modifications à son projet primitif, notamment une disposition prévoyant des accords régionaux, mais que ces modifications n'avaient pas reçu non plus l'approbation de la Commission. Aussi, la délégation allemande s'est efforcée de rédiger un nouveau projet d'amendement sur la base du principe adopté dans le projet de Convention.

Il lui est très difficile d'accepter ce principe, mais elle tient à ne pas se montrer intransigente.

Le texte écrit de la proposition allemande sera distribué incessamment aux membres de la Commission.

La délégation allemande tient toutefois à souligner qu'elle ne présente cette proposition que sous la condition que la Commission revienne sur sa décision en ce qui concerne la mention des hypothèques sur le certificat d'immatriculation (ou sur un certificat spécial, cette mention étant

considérée comme indispensable par la délégation allemande pour assurer une publicité suffisante aux hypothèques.

M. ROSSETTI (Italie) estime que la Commission doit attendre d'être en possession du texte de la proposition allemande avant de procéder à une discussion sur cette proposition.

Le PRÉSIDENT se déclare d'accord et invite la Commission, en attendant le texte allemand, à aborder l'examen des articles 35 et suivants du projet de Convention.

#### TITRE IV. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES (*suite*).

##### Article 35.

Le PRÉSIDENT donne lecture de l'article 35 du projet de Convention.

Il rappelle que la Commission est saisie d'un projet d'amendement allemand sur ce point (voir annexe 1, page 189).

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) demande que soit précisé par quelle voie se feront les communications que cet article 35 prévoit entre les États.

M. RICHTER (Allemagne) et M. ROSSETTI (Italie) répondent qu'elles se feront par la voie ordinaire, c'est-à-dire la voie diplomatique.

M. RICHTER (Allemagne) fait observer que l'amendement allemand devra être examiné à nouveau lors de la discussion des dispositions relatives à l'exécution forcée, discussion qui pourra faire ressortir la nécessité d'apporter certaines modifications à cet amendement.

Le PRÉSIDENT constate que *la Commission se déclare d'accord et qu'elle adopte l'amendement présenté par la délégation allemande, sous réserve d'un nouvel examen lors de la discussion des dispositions relatives à l'exécution forcée.*

##### Article 36.

Le PRÉSIDENT donne lecture de l'article 36 du projet de Convention. Il rappelle que la délégation allemande propose la suppression de cet article.

M. RICHTER (Allemagne) explique que l'article 36 avait été adopté par le Comité préparatoire pour tenir compte du fait que, suivant une opinion exprimée en dehors du Comité, l'immatriculation obligatoire des bateaux serait contraire au principe de la libre navigation stipulé dans les traités, actes et conventions régissant les voies d'eau internationales. Le membre allemand du Comité du droit fluvial ne partageait pas cette opinion, mais ne s'est pas opposé à l'insertion, dans le projet de Convention, de cet article 36 qu'il jugeait inutile, mais inoffensif. Toutefois, une étude plus approfondie a amené la délégation allemande à considérer cet article comme dangereux.

Il est inadmissible, en effet, que les États émettent, dans le texte même de la Convention, des doutes sur la validité de cette Convention et il semble que les gouvernements qui éprouveraient de pareils doutes ne pourraient pas signer la Convention. L'article 36 laisse en somme aux tribunaux le soin de décider si l'immatriculation obligatoire est compatible ou non avec la liberté de navigation. Si donc un tribunal se prononçait contre la compatibilité, une disposition qui domine toute la Convention ne serait pas appliquée dans le pays de ce tribunal.

M. ROSSETTI (Italie) rappelle à M. Richter que les rédacteurs du projet de Convention n'entendaient pas prévoir des objections de la part des États contractants, mais voulaient uniquement répondre par anticipation aux États non contractants qui auraient pu élever des protestations, et éviter ainsi des discussions interminables.

Il estime, en conséquence, que la Commission peut, si elle le juge nécessaire, modifier le texte de l'article 36, mais qu'elle doit le conserver quant au fond.

M. CONTZESCO (Roumanie) estime que l'article 36 donne des apaisements nécessaires, non seulement aux États non contractants, mais aussi aux États contractants, ainsi que le fait ressortir le rapport élaboré par le Comité du droit fluvial<sup>1</sup>.

M. Contzesco appuie, en conséquence, la proposition de M. Rossetti.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) tient à compléter l'explication donnée par M. Rossetti. Il estime que le vrai sens de l'article 36 consiste en ceci : en cas de conflit entre les dispositions de la présente Convention et celles d'un acte général de navigation (par exemple le Statut du Danube), ce sont les stipulations de ce dernier qui doivent l'emporter. L'article 36 lui paraît nécessaire, car si on le supprimait, on arriverait au résultat qu'en cas de conflit la présente Convention, comme postérieure en date, primerait les actes généraux antérieurs en date.

M. ROSSETTI (Italie) considère qu'il faut tenir compte de l'objection présentée par M. Richter, en ce qui concerne la possibilité de non-application de la Convention, et modifier la rédaction de l'article 36 en conséquence.

<sup>1</sup> Voir document C.541 (a).M.195 (a).1929.VIII, page 29.

M. RIPERT (France), estime que le sens de l'article 36 paraît très clair. Cet article vise l'interprétation et non l'application de la Convention ; il précise la signification de la Convention, en déclarant celle-ci conciliable avec les conventions antérieures.

M. DE POST (Suède) déclare que la délégation suédoise appuie la proposition allemande, qui demande la suppression de l'article 36.

M. RICHTER (Allemagne) propose que la question soit renvoyée au Comité de rédaction, qui devra modifier le texte actuel de façon qu'il ne laisse subsister aucune possibilité pour les tribunaux d'examiner la question de la compatibilité de l'immatriculation obligatoire avec la liberté de navigation.

M. Richter considère, d'autre part, que la place de cet article n'est pas dans le corps de la Convention, mais qu'il devrait figurer dans le protocole de clôture.

M. ROSSETTI (Italie) et M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) déclarent appuyer cette dernière proposition de M. Richter.

Le PRÉSIDENT fait procéder à un vote et constate que *la Commission retient l'article 36, quant au fond, mais qu'elle charge le Comité de rédaction d'en modifier la forme et de le faire figurer dans le Protocole de clôture.*

*(La séance est suspendue pendant 30 minutes.)*

#### TITRE PREMIER. — DE L'IMMATRICULATION *(suite)*.

##### *Articles 2 et 3 (suite).*

Le PRÉSIDENT donne lecture de l'alinéa 4 de l'article 3 du nouveau projet d'amendement allemand (voir annexe 13, page 204), qui a été distribué aux membres de la Commission avant la suspension de séance.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) déclare que la délégation polonaise, en présence de la proposition transactionnelle néerlandaise et allemande, retire son amendement dans un esprit de conciliation.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) demande que soit précisée l'expression « port d'attache ».

M. RICHTER (Allemagne) en réponse à M. Soubotitch, donne lecture de l'alinéa 3 de l'article 3 du projet d'amendement allemand :

« Par port d'attache, on comprend le lieu d'où le propriétaire fait naviguer le bateau ; si plusieurs de ces lieux entrent en compte, celui d'entre eux où le propriétaire a son établissement commercial, ou, éventuellement, son établissement principal, ou, faute d'établissement, son domicile. »

Il fait ressortir que cette définition est très souple. Les autorités allemandes se montrent toujours très libérales dans son application, ce qui laisse, en fin de compte, le propriétaire libre de décider quel sera le port d'attache assigné à son bateau.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) déclare ne pas bien comprendre encore ce que la délégation allemande entend définir par le « lieu d'où le propriétaire fait naviguer le bateau ». Il lui semble que la délégation allemande désire faire dépendre la détermination du port d'attache des localités entre lesquelles le bateau circule effectivement. S'il en est ainsi, M. Soubotitch ne s'explique pas la raison pour laquelle elle fait intervenir le siège social de la compagnie de navigation ou le domicile du propriétaire.

M. RICHTER (Allemagne) confirme que la délégation allemande entend bien faire dépendre la détermination du port d'attache des localités entre lesquelles le bateau circule effectivement. Le lieu du siège social ou du domicile n'interviendrait que lorsqu'il y aurait plusieurs localités qui pourraient être considérées comme port d'attache.

M. WINIARSKI, président du Comité du droit fluvial, demande s'il est possible, d'après la conception allemande, qu'un bateau ait deux ports d'attache, comme il est possible, en Allemagne, d'avoir deux ou plusieurs domiciles.

M. RICHTER (Allemagne) répond par la négative. Toutefois, il fait observer que le tribunal peut avoir à choisir entre plusieurs localités dont chacune pourrait être considérée comme le port d'attache. Et il est nécessaire de prévoir une règle pour ce cas.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) estime que les débats s'engagent sur une fausse route. A son avis, il ne s'agit pas de préciser quel est le sens attribué au terme « port d'attache » dans la législation allemande, mais quel est celui que la Commission entend lui donner.

M. RICHTER (Allemagne) regrette que la délégation allemande n'ait pas eu le temps d'étudier une rédaction plus satisfaisante de son projet d'amendement. Il fait observer à M. van Slooten que ce projet d'amendement débute par une réserve visant la rédaction de ce projet et que la traduction allemande du terme « port d'attache » est indiquée entre parenthèses (Heimatsort), après ce terme, pour permettre d'adopter éventuellement une expression française plus heureuse.

Il va de soi qu'un article de la Convention ne peut pas se référer à une loi nationale pour préciser la signification d'un terme qu'il emploie, et qu'il est nécessaire de définir la notion de port d'attache.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) fait ressortir que, de l'avis de la délégation tchécoslovaque, la proposition allemande présente deux inconvénients très graves.

En premier lieu, le terme « port d'attache » est interprété de façon différente dans les divers pays. D'autre part, le texte proposé ne prévoit pas de solution pour un des cas les plus importants : celui où le port d'attache est situé dans un pays autre que le pays où est situé le siège social de la compagnie de navigation ou le domicile du propriétaire. Le projet allemand laisse, dans cette hypothèse, toute liberté de choix au propriétaire ; or, c'est justement ce cas-là pour lequel on a voulu donner à l'État du domicile ou, plutôt, à l'État dont le propriétaire est ressortissant, le droit d'exclure le libre choix du propriétaire.

Par contre, M. Sitensky estime que la proposition présentée par la délégation néerlandaise représente une formule de conciliation véritable. En effet, pour tenir compte des critiques adressées au texte du projet de Convention, à laquelle on reprochait de faire mention de la nationalité du propriétaire, le nouveau texte proposé par la délégation des Pays-Bas fait intervenir non plus la nationalité, mais le domicile du propriétaire. M. Sitensky estime que cette formule concilie les deux opinions qui ont été exprimées en cette matière.

M. HOHL (Suisse) fait ressortir que la Commission, si elle décide d'adopter le critère du « port d'attache », doit choisir entre deux solutions de principe :

- 1° Définir la portée du terme « port d'attache » dans la convention ;
- 2° Laisser le soin de cette définition aux législations nationales.

M. Hohl signale, à ce sujet, que la législation suisse connaît bien la notion de port d'attache, mais qu'elle considère comme port d'attache le lieu où l'entreprise de navigation est gérée, contrairement à la solution adoptée par la législation allemande, qui fixe le port d'attache dans l'un des lieux entre lesquels le bateau circule effectivement.

M. RIPERT (France) désire préciser la position prise par la délégation française dans le débat.

Il rappelle que l'article 3 du projet de Convention a été adopté par le Comité du droit fluvial comme une formule de conciliation possible (qui n'avait d'ailleurs pas été présentée par la délégation française). Cette formule laisse au propriétaire le droit de choisir, entre plusieurs pays, celui où il fera immatriculer son bateau. Ce n'est que par l'alinéa 4 de l'article 3 que le propriétaire est privé de ce droit de choisir, et cela dans un seul cas bien déterminé : celui où il ne peut arguer d'aucune raison valable pour faire immatriculer son bateau ailleurs que dans le pays dont il est ressortissant et où une telle intention de sa part pourrait paraître frauduleuse.

Au cours des débats de la présente Commission, certaines délégations ont objecté que la condition de nationalité, introduite dans cet alinéa 4, risquait de soulever des protestations. Cette objection a été prise en considération et la délégation des Pays-Bas a présenté un texte où la condition de nationalité est remplacée par une condition visant le lieu où est situé le siège social de la Compagnie de navigation ou le domicile du propriétaire. La délégation française, bien que moins satisfaite par ce texte que par celui du projet de Convention, a néanmoins donné son assentiment de principe à la proposition néerlandaise dans un esprit de conciliation, si elle rencontrait l'approbation des autres délégations.

C'est également dans un esprit de conciliation que la délégation allemande présente maintenant son nouveau projet d'amendement, et, pour cette raison, la délégation française l'envisage avec sympathie.

Toutefois, elle voit une objection décisive qui s'oppose à l'adoption de ce projet. En effet, en prévoyant une disposition limitant la liberté de choisir du propriétaire, le projet de Convention a fixé les conditions devant être remplies pour que cette disposition soit applicable. Or, alors que l'amendement néerlandais ne fait que modifier ces conditions, en introduisant la notion du siège social ou du domicile, en remplacement de la notion de nationalité, le nouvel amendement allemand, au contraire, tout en réintroduisant le terme de « ressortissants », soumet le cas où un État peut exiger l'immatriculation d'un bateau sur ses registres, à la condition que le port d'attache de ce bateau se trouve sur son territoire.

Par cette nouvelle disposition, la liberté de choisir du propriétaire, que le projet de Convention entendait restreindre, demeure entière. Le propriétaire aura toujours, en effet, la ressource de fixer à l'étranger le port d'attache de son bateau et d'échapper ainsi à l'obligation de faire immatriculer son bateau dans l'État où se trouve son domicile ou dont il est ressortissant. Et cela lui sera d'autant plus facile que, ainsi que M. Richter a pris le soin de le souligner, les autorités se montrent très accommodantes et acceptent en somme que le propriétaire fixe plus ou moins où il le veut le port d'attache de son bateau.

Si la Commission essayait de s'entendre sur une définition de l'expression « port d'attache », elle se lancerait dans des discussions interminables qui ne pourraient aboutir à aucune solution. La seule solution, en effet, qui supprimerait toute possibilité de choix pour le propriétaire serait celle fixant le port d'attache dans la localité où se trouve le siège social de la compagnie de navigation ou le domicile du propriétaire, et cette solution, la délégation allemande estime ne pas pouvoir l'accepter.

Or, si l'on ne supprime pas toute possibilité de choix pour le propriétaire, la réserve de l'alinéa 4 que la délégation française juge essentielle ne jouerait plus. Le propriétaire d'un bateau pourrait jouir de tous les avantages qui lui sont assurés par le pays où il a son domicile ou dont il est ressortissant, en échappant aux obligations auxquelles il devrait légitimement être soumis en compensation.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) déclare que la délégation yougoslave voulait faire valoir une argumentation analogue à celle exposée par M. Ripert. La disposition du projet d'amendement allemand serait, à son avis, une source de conflits plutôt qu'une règle pour leur solution.

Il estime que le critère proposé par la délégation allemande obtiendra difficilement l'approbation des autres délégations.

En premier lieu, ce critère est imprécis ; un bateau pourrait, en effet, changer son port d'attache du jour au lendemain, lorsqu'il serait affecté à un nouveau service.

D'autre part, il semble que, dans certains cas, ce critère soit inapplicable. Par exemple, si un bateau appartenant à une compagnie néerlandaise navigue entre Vienne et Budapest, il serait impossible de déterminer quel doit être son port d'attache d'après la définition allemande qui dit « si plusieurs de ces lieux entrent en compte, celui d'entre eux où le propriétaire a son établissement commercial..... ». En effet, dans l'exemple envisagé, le siège social de la Compagnie néerlandaise n'est ni à Vienne ni à Budapest.

M. RICHTER (Allemagne) réplique que, dans l'exemple cité par M. Soubotitch, la Compagnie néerlandaise aurait certainement une succursale sur le Danube, ce qui permettrait de déterminer le port d'attache.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) constate que certaines délégations ont bien voulu appuyer l'amendement présenté par la délégation des Pays-Bas et il croit devoir donner quelques explications au sujet de cet amendement.

Il a pris part au débat dans un esprit aussi libéral que possible ; ce qui lui a été rendu facile par le fait qu'il n'a jamais été partisan de la solution adoptée dans le projet de Convention.

Il estimait, au début des travaux préparatoires, qu'une unification complète des législations nationales était possible et qu'une règle pourrait être adoptée qui détermine dans tous les cas le lieu d'immatriculation. Il a fini par être convaincu qu'il était impossible d'arriver à une telle solution, et, faute de mieux, il s'est rallié à celle qui fut définitivement adoptée.

Il est certain que cette solution n'est pas parfaite et qu'on peut lui reprocher un certain nombre d'inconvénients. Toutefois, il est évident qu'une formule qui représente l'aboutissement de quatre années d'études, auxquelles ont pris part non seulement des experts, mais également les intéressés, doit être à même de servir de base aux discussions de la Commission.

Il s'agit de déterminer dans quels cas doit être restreint le choix laissé au propriétaire du lieu d'immatriculation.

M. van Slooten fait observer que la réglementation actuelle de la navigation internationale sur le Rhin donne satisfaction à son pays, et que celui-ci ne tient pas particulièrement à y voir apporter des modifications par la Convention. Toutefois, la délégation néerlandaise désire trouver une formule qui puisse rallier la majorité des suffrages de la Commission et qui permette d'adopter, dans la Convention, un certain nombre de dispositions relatives aux privilèges et aux hypothèques que les Pays-Bas estiment très désirables.

L'amendement néerlandais essaie donc de concilier deux points de vue différents. Ceux-ci, en ce qui concerne le Rhin, sont les points de vue allemand et français.

M. van Slooten est, en conséquence, très heureux d'apprendre que la délégation française pourrait se rallier à cette solution transactionnelle.

Quant au point de vue allemand, la différence qui le sépare de la solution néerlandaise n'est pas bien considérable. Elle porte simplement sur la condition à fixer lorsque le propriétaire du bateau est, non pas une compagnie de navigation, mais un particulier.

La délégation néerlandaise déclare qu'elle est prête à considérer toute modification qui serait proposée pour son amendement, afin que la Commission puisse arriver à une solution qui serait acceptée par toutes les délégations.

M. RICHTER (Allemagne) reconnaît que la proposition de la délégation des Pays-Bas est inspirée par un vif désir de conciliation. Toutefois, pour la délégation allemande, elle ne représente un progrès sur le texte primitif du projet de Convention que parce qu'elle fait disparaître le terme « ressortissant ». Quant au fond, elle ne se rapproche en aucune façon du point de vue de la délégation allemande qui se voit obligée de maintenir son projet d'amendement. En effet, si la Commission décide que l'application de la Convention dépendra du pays d'immatriculation, il est indispensable que les registres d'immatriculation se trouvent dans la région où le bateau est exploité.

M. ROSSETTI (Italie) rappelle que la délégation italienne a toujours soutenu, au sein du Comité du droit fluvial, comme au cours des dernières discussions, le même point de vue. Le texte qu'elle aurait désiré voir adopter pour l'alinéa 4 de l'article 3 est le suivant :

« Toutefois, le choix prévu à l'alinéa précédent ne pourra pas être exercé par le propriétaire lorsque l'État dont il est ressortissant exige l'inscription sur ses registres des bateaux appartenant à ses ressortissants. »

Au point où en sont les débats et dans un esprit de conciliation, la délégation italienne déclare toutefois qu'elle se rallierait à la proposition néerlandaise, si celle-ci rencontrait les suffrages de la majorité.

M. RIPERT (France) demande à la délégation allemande pour quelle raison celle-ci tient à introduire dans le dernier alinéa de l'article 3 la condition du « port d'attache ». Cette condition réduit à néant la prérogative que les États entendent se réserver, étant donné que M. Richter lui-même reconnaît que le propriétaire aurait toute liberté de fixer comme il le voudrait le port d'attache de son bateau.

M. RICHTER (Allemagne) précise que le texte allemand ne laisserait pas liberté entière au propriétaire sur ce point. Il faut que sa demande ait une base raisonnable, moyennant quoi les autorités y font droit sans difficulté.

M. DE RUELLE (Belgique) considère que la séance en cours est une des plus satisfaisantes qui aient été tenues par la Commission. Toutes les délégations ont fait preuve d'esprit de conciliation, voire même de sacrifice, et le débat se trouve considérablement simplifié, étant donné le petit nombre de textes qui restent en présence.

M. de Ruelle estime qu'un vote serait prématuré à l'heure actuelle et il propose que la Commission ajourne sa décision à une séance ultérieure.

Le PRÉSIDENT partage la satisfaction exprimée par M. de Ruelle, et il espère que les opinions encore divergentes pourront être définitivement conciliées.

#### NOMINATION D'UN SOUS-COMITÉ CHARGÉ DE PRÉSENTER UN NOUVEAU TEXTE DES ARTICLES 2 ET 3.

Pour arriver à ce but, il suggère que la Commission désigne un Sous-Comité qui essaierait d'élaborer un texte pouvant être accepté par toutes les délégations. Ce sous-Comité se réunirait sous la présidence du président de la Commission et comprendrait un représentant de chacune des délégations suivantes : allemande, belge, française, néerlandaise, tchécoslovaque et yougoslave.

Le Président constate que la Commission se déclare d'accord et qu'elle charge ce Sous-Comité de l'élaboration d'un texte qui, accompagné éventuellement d'un rapport, sera soumis à l'approbation de la Commission.

M. LAWATSCHEK (Autriche) fait ressortir que le Gouvernement autrichien est particulièrement désireux de voir figurer dans la Convention une disposition qui lui permette d'exiger l'immatriculation sur ses registres des bateaux appartenant à des compagnies dont le siège social est situé en Autriche.

Il demande que le Sous-Comité comprenne aussi un représentant de la délégation autrichienne.

M. ROSSETTI (Italie) fait observer que toutes les délégations pourraient demander à être représentées dans le Sous-Comité et que celui-ci n'aurait plus alors de raison d'être.

M. LAWATSCHEK (Autriche) déclare ne pas vouloir insister et retire sa demande.

### NEUVIÈME SÉANCE

*Tenue le vendredi 28 novembre 1930, à 11 heures.*

*Président : Le professeur Robert HAAB (Suisse).*

#### X. Examen du projet de Convention (suite).

#### TITRE IV. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES (suite).

##### *Article 37.*

Le PRÉSIDENT donne lecture de deux amendements présentés : l'un par la délégation polonaise (voir annexe 14, page 204), l'autre par la délégation yougoslave (voir annexe 15, page 204).

M. RIPERT (France), considérant qu'il y a une série de textes et d'amendements soulevant des points très délicats de droit international et exigeant la connaissance des traités existant déjà entre États, propose de constituer, pour étudier l'article 37, un sous-comité composé de représentants des États ayant de tels traités.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) appuie cette proposition.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) considérant le retard qui résulterait de cette proposition pour les travaux de la Conférence, est d'avis d'ajourner la rédaction de l'article, mais de discuter dès maintenant les principes généraux devant servir de base à cette disposition.

M. CONTZESCO (Roumanie) croit préférable d'ajourner la discussion jusqu'à ce que l'on soit saisi de l'avis du sous-comité.

M. SUŁKOWSKI n'insistant pas sur sa suggestion, le Président dit que la composition du Sous-Comité sera annoncée plus tard.

*L'article 37 est réservé.*

TITRE III. — DE L'EXÉCUTION FORCÉE.

Article 25.

Le PRÉSIDENT donne lecture des propositions allemandes, article 24 *bis* (voir annexe 1, page 188) et néerlandaises, articles 24 *bis* et 24 *ter* (voir annexe 2, page 199) visant à insérer dans la Convention une disposition expresse relative à la saisie conservatoire.

M. RICHTER (Allemagne) pense que, sauf des différences de rédaction, les deux propositions visent un même but, qui est de prévoir l'inscription de la saisie conservatoire.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) estime que, puisque l'on a souvent parlé dans la Convention de la saisie conservatoire, il semble que les délégués seront d'accord pour estimer que cette saisie conservatoire doit être réglée dans la Convention même. L'amendement néerlandais est extrêmement simple et ne fait que reproduire presque textuellement les articles 25 et 26 du titre III. De cette manière, il y aura concordance absolue entre les deux genres de saisies. D'autre part, il y aurait avantage à retenir l'amendement néerlandais, qui reprend le texte du projet sur l'exécution forcée, plutôt que la proposition allemande, qui introduirait dans la Convention internationale une notion de droit allemand n'existant nulle part ailleurs.

Le PRÉSIDENT, rappelant que la Commission a adopté la proposition néerlandaise sur l'article 12, pense que le texte de l'article en discussion devrait mentionner également le droit d'usufruit.

M. NAUTA (Pays-Bas) approuve cette remarque.

Le PRÉSIDENT dit que le Comité de rédaction tiendra compte de cette observation.

M. RIPERT (France) n'est satisfait ni par l'amendement allemand ni par l'amendement néerlandais, qui se traduisent par la prise en considération de certaines législations nationales dans une convention internationale. Dans beaucoup de pays, la saisie conservatoire ne donne aucun droit de préférence et, d'ailleurs, on n'a pas adopté cette formule dans l'article 19 *bis* : on s'est contenté d'un simple renvoi aux législations nationales. Lorsque la saisie conservatoire n'intéresse en rien les créanciers, pourquoi l'inscrire au registre d'immatriculation ? Il y a toujours un grand inconvénient à multiplier les inscriptions. Au surplus, comme on a renvoyé aux législations nationales quant à l'effet de la saisie conservatoire, il est logique d'y renvoyer également quant à l'inscription. M. Ripert ne s'oppose nullement à l'inscription au registre dans les pays qui connaissent cette procédure, mais pourquoi l'imposer aux pays qui l'ignorent ?

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) est d'accord sur le fond avec les délégations allemande et néerlandaise. Mais il estime que la proposition néerlandaise est mieux formulée.

M. RICHTER (Allemagne), pour faciliter la discussion, déclare se rallier à la proposition néerlandaise, sous réserve de rédaction définitive. Sur le fond de la question, il croit la proposition des deux délégations très importante pour la navigation internationale. Faute d'une telle disposition, le créancier saisissant ne pourrait, après la saisie, laisser partir le bateau : il devrait, dans son propre intérêt, le retenir, ce qui serait extrêmement gênant. Si, au contraire, on accepte la proposition, le créancier saisissant et le propriétaire peuvent se mettre d'accord afin que la saisie produise ses effets et que le bateau puisse recommencer de naviguer. Sans une disposition de ce genre, les intéressés devront renoncer à la procédure amiable.

M. RIPERT (France) est confirmé dans sa manière de voir par les remarques de M. Richter, pour qui la saisie conservatoire établit sur le bateau un droit réel de préférence ; dans ces conditions, il faut une publicité, afin de pouvoir, après le départ du bateau, exercer les garanties données par la saisie conservatoire. Mais, dans beaucoup de pays, la saisie conservatoire donne le droit de conserver le bateau ; celui-ci parti, le créancier saisissant n'aurait plus de droit sur le bateau. La disposition est conforme aux législations allemande, néerlandaise et belge, mais non à la législation française.

M. NAUTA (Pays-Bas) constate que, en France, la saisie conservatoire ne donne aucun droit de préférence au créancier saisissant. Il en est de même aux Pays-Bas, et la proposition néerlandaise ne vise nullement à modifier cette situation. M. Nauta reconnaît volontiers que le simple fait qu'un créancier fait saisir un bateau et inscrire la saisie sur les registres ne doit pas lui donner une situation privilégiée, mais, d'autre part, les Pays-Bas ne pourraient admettre — et tel est l'objet de leur proposition — que, si un bateau a été saisi par un créancier, le propriétaire puisse aliéner le bateau ou constituer hypothèque sur lui au détriment des intérêts du créancier saisissant. C'est pourquoi la proposition néerlandaise dit seulement que si le bateau a été saisi et qu'il est ensuite aliéné ou hypothéqué, cette aliénation ou cette hypothèque ne peut pas nuire au créancier saisissant ; elle ne veut nullement dire que les créanciers saisissants ont un privilège d'un certain rang.

M. RIPERT (France) constate que la conception néerlandaise de la saisie conservatoire est différente de la conception allemande, mais que l'une et l'autre sont également graves et inadmissibles du point de vue de la législation française. D'après la législation néerlandaise, la saisie conservatoire enlève au propriétaire le droit d'aliéner ou d'hypothéquer son bateau.

M. NAUTA (Pays-Bas) précise que la législation néerlandaise n'enlève pas absolument ce droit.

M. RIPERT (France) dit qu'en tout cas la législation néerlandaise ne permet pas d'opposer l'aliénation ou l'hypothèque au créancier saisissant. Tel est, en France, l'effet de la saisie d'exécution, mais non de la saisie conservatoire ; celle-ci est opérée par un créancier n'ayant pas de titre ni de créance établie et qui demande au tribunal l'autorisation de faire la saisie afin que le bateau ne puisse pas s'en aller. Cela se fait le plus souvent pour les bateaux étrangers : car il est indispensable, en ce cas, que le gage reste en place. Par contre, il serait difficile d'admettre que la saisie conservatoire enlève à un propriétaire le droit d'aliénation ou d'hypothèque, alors que la créance n'est encore ni constatée, ni reconnue. Les deux conceptions sont entièrement différentes. La conception italienne est d'ailleurs la même que celle de la législation française.

M. DE RUELLE (Belgique) fait observer qu'il y a possibilité de donner caution pour obtenir levée de la saisie conservatoire.

M. NAUTA (Pays-Bas) ne peut concevoir qu'un droit national quelconque reconnaisse, d'une part, la saisie conservatoire et, d'autre part, admette la possibilité d'aliéner le bateau après qu'il a été saisi, de sorte que l'acquéreur peut répondre qu'il ignorait la saisie et qu'elle ne compte pas pour lui. Que vaut alors la saisie conservatoire ?

M. RIPERT (France) répond qu'elle se traduit, en ce qui concerne un meuble, par l'impossibilité de le détourner. N'importe qui peut faire une saisie conservatoire : le tribunal ne refuse jamais l'autorisation ; mais si, plus tard, le demandeur est reconnu comme n'ayant aucun droit, serait-il admissible que le propriétaire ait été empêché d'aliéner ou d'hypothéquer le bateau ?

M. NAUTA (Pays-Bas) dit que, dans son pays, on peut aussi faire la saisie conservatoire d'un bateau avec la permission du tribunal, mais que, s'il n'existe pas de créance valable, le défendeur obtient du tribunal mainlevée de la saisie. Cette procédure est très facile, mais M. Nauta ne pourrait admettre qu'un propriétaire transfère la propriété de son bateau sans qu'il soit tenu compte des intérêts du créancier saisissant, après la saisie de ce bateau. Nonobstant la saisie, un tel transfert serait possible de bonne foi du côté de l'acquéreur, si la saisie n'est pas inscrite sur les registres, car l'aliénation et le transfert de propriété peuvent se faire par transcription sur le registre sans que l'acquéreur se rende au bureau pour contrôler s'il est sous saisie. Il n'est alors nullement nécessaire que l'acquéreur sache quoi que ce soit de la saisie. M. Nauta se demande s'il n'y a pas un malentendu.

M. RIPERT (France) répond qu'il n'y a pas de malentendu. La situation est la suivante : en France, il n'y a pas de saisie conservatoire spéciale pour les bateaux auxquels on a étendu la procédure de droit commun en matière de meubles. Lorsqu'un meuble est saisi, personne ne vient plus l'acheter, en sorte qu'un propriétaire, non pas en droit, mais en fait, ne peut plus vendre son meuble, qu'il s'agisse d'un bateau ou d'un autre objet.

M. NAUTA (Pays-Bas) croit qu'en France le transfert de la propriété d'un bateau est effectué par l'inscription du titre sur le registre, tandis que les autres biens meubles sont transférés de main à main. La situation n'est donc pas la même.

M. RIPERT (France) dit qu'il en est effectivement ainsi pour les bateaux, mais le transfert de propriété reste possible malgré la saisie conservatoire.

M. RICHTER (Allemagne) attire l'attention sur deux graves inconvénients qui résulteraient de la suppression de cette disposition. En premier lieu, d'après le système français, il pourrait arriver qu'un créancier non privilégié — et ceux-ci sont très intéressants, puisque l'on cherche à limiter le plus possible le nombre des privilèges — fasse saisir le bateau : si la créance est contestée, il y a procès pouvant durer des mois, et pendant tout ce temps, d'après la législation française, le propriétaire peut aliéner ou hypothéquer le bateau avec cette conséquence que le nouveau propriétaire peut répondre au créancier saisissant : le bateau est ma propriété et vous n'avez pas le droit sur lui. Toute la procédure et toutes les dépenses faites par le créancier pour la saisie, le procès, etc., auront été inutiles. En second lieu, pour M. Richter, il est de l'intérêt de chaque pays que ses bateaux ne soient pas retenus inutilement dans un autre pays pendant une longue durée.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) estime qu'il se dégage, de la discussion et des observations de M. Ripert et de M. Richter, que si les effets que l'on cherche à attribuer à la saisie conservatoire n'existent pas dans la législation française, il faut les y introduire. D'autre part, l'amendement néerlandais n'est nullement contraire à la législation française ; il supplée à une lacune de cette législation en réglant la question de la saisie conservatoire des bateaux. Il est d'autant plus nécessaire d'adopter l'amendement néerlandais qu'à l'article 19 on a déjà parlé de la saisie conservatoire et renvoyé à un formulaire où il est question de cette saisie.

M. RIPERT (France) reconnaît volontiers que la législation de certains pays sur la saisie conservatoire est meilleure que la législation française. Il doit néanmoins constater que la France n'a pas de loi interne en la matière. Si l'on établit un système international qui doit être applicable à la France, il faut donner à ce pays les moyens de l'appliquer. La grosse difficulté, c'est que la saisie conservatoire se fait souvent très loin des bureaux d'immatriculation. Dans le texte de l'amendement néerlandais, on a prévu une série de mesures, par exemple la transmission de la liste des

inscriptions par télégramme, qui sont inconnues à la législation française. Si la Commission veut adopter le système proposé, M. Ripert demande qu'il soit étudié de façon à former un système complet, applicable partout.

M. DESCAMPS (Belgique) dit qu'en Belgique, on obvie aux effets de la saisie conservatoire en autorisant le propriétaire du bateau saisi à verser caution, qui vaut levée de la saisie. Peut-être faudrait-il ajouter une disposition sur la caution.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) pourrait se rallier à la suggestion de M. Ripert, mais cela demanderait du temps. Peut-être le délégué français voudra-t-il bien préparer, sur la question, un texte compatible avec le Code de commerce français.

M. RIPERT (France) considère qu'il y a deux solutions : ou bien renvoyer, en ce qui concerne la saisie conservatoire, aux législations nationales en disant seulement qu'il faut l'inscrire sur les registres : ce serait un système incomplet ; ou bien établir un système international, ce qui serait préférable, mais il faudrait alors en étudier les modalités, et cela exigera la rédaction d'un certain nombre d'articles supplémentaires.

Le PRÉSIDENT croit aussi qu'il est indispensable de régler dans la Convention le cas de la saisie conservatoire.

M. DE RUELLE (Belgique) revenant sur l'observation de M. Descamps, ajoute que l'on peut prévenir l'arbitraire d'une saisie conservatoire : le président du Tribunal, à la suite d'une demande de saisie conservatoire, peut exiger une caution du demandeur dont la demande ne semble pas justifiée *prima facie*.

Le PRÉSIDENT dit que c'est cette procédure qui est en vigueur en Suisse.

M. ROSSETTI (Italie) se demande si c'est le moment de discuter une question aussi importante et compliquée. Il croit se rappeler qu'il en a été souvent parlé au Comité préparatoire et qu'elle a été écartée à cause des difficultés, surtout de procédure. La transmission des demandes d'inscriptions par télégramme est inconnue en droit italien comme en droit français : il faut passer par voie d'officier ministériel. Il ne croit pas que, pendant la présente Conférence, on puisse arriver à une solution satisfaisante de toutes ces questions, que les experts du droit maritime n'ont pas encore pu régler malgré toute leur science et leur longue expérience. Il lui paraît préférable de renvoyer le problème à une autre conférence.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) se demande, dans ces conditions, ce que l'on va faire de l'article 19 où il s'agit évidemment aussi de la saisie conservatoire. D'autre part, l'amendement néerlandais précise que la procédure est réglée par la loi nationale, ce qui atténue la difficulté signalée par M. Ripert.

M. RIPERT (France) fait observer que le reste de l'amendement donne les règles relatives à la saisie conservatoire.

Le PRÉSIDENT rappelle au délégué néerlandais qu'à l'article 19, on a supprimé la saisie conservatoire et stipulé que les faits constitutifs devaient être inscrits au registre. Il n'en reste pas moins que la saisie conservatoire constitue pratiquement un point essentiel si l'on veut régler l'exécution forcée, laquelle commence très souvent par une saisie conservatoire. On ne peut négliger cette question d'ordre essentiellement pratique.

M. RIPERT (France) constate que la situation est la suivante : la Commission a été appelée à délibérer sur un certain projet, et on lui soumet maintenant un autre projet concernant la saisie conservatoire. M. Ripert l'accueille avec beaucoup de sympathie et est certain que c'est un projet très utile, mais on ne saurait improviser en une séance toute une législation internationale en la matière.

M. ROSSETTI (Italie) ajoute que c'est une question très importante en ce qui concerne les pouvoirs des délégués. Avant de se rendre à la Conférence, ceux-ci, dans leur pays, se sont entourés de l'avis de tous les organes consultatifs de leur gouvernement sur le projet qui leur avait été soumis, mais ils n'ont certainement pas pu recueillir d'avis sur la question de la saisie conservatoire qui n'était pas prévue. On ne saurait introduire dans le projet une nouvelle question à laquelle tous les délégués ne sont pas préparés et sur laquelle ils n'ont pas d'instructions. Il serait plus sage de renvoyer l'étude et le règlement de cette question à une prochaine Conférence.

M. RICHTER (Allemagne) fait remarquer que la question est à l'ordre du jour à la suite de l'article 19 du projet. Les experts avaient prévu la saisie conservatoire dans les cas d'abordage, et l'amendement en discussion ne fait que remplacer cette disposition visant des cas spéciaux par une disposition visant toutes les créances. Il n'y a donc pas de différence de fond.

Le PRÉSIDENT pense que la Commission doit d'abord se prononcer sur la demande préjudicielle de renvoi à une autre conférence, présentée par M. Rossetti.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) dit qu'il faudrait d'abord savoir quelle conférence pourrait régler la question : il n'a été prévu aucune conférence sur la saisie conservatoire. Si, dans la con-

vention actuelle, on parle de l'exécution forcée, M. Sitensky ne voit pas le moyen de réunir une autre conférence uniquement pour traiter de la saisie conservatoire.

M. ROSSETTI (Italie) rappelle que le programme de travail du Comité du droit fluvial de la Société des Nations comprend l'étude de tout le domaine du droit fluvial. Les sujets de conventions éventuelles, au fur et à mesure qu'ils sont prêts, sont, par la Commission consultative et technique des communications et du transit, soumis au Conseil. C'est la même procédure qui est suivie par l'Association internationale de droit maritime pour arriver à la conclusion des conventions de droit maritime de Bruxelles. Le Comité du droit fluvial pourrait retenir la question de la saisie conservatoire comme l'un des premiers points de son programme. Quand la question serait mûre le Conseil la renverrait à une conférence.

M. ROMEIN, membre de la Section des communications et du transit, déclare que si, pour l'application de la Convention, des dispositions sur la saisie conservatoire sont plus ou moins indispensables, on peut se demander si la Convention pourrait pratiquement jouer sans des dispositions sur la matière. D'autre part, au cas où la Convention entrerait en vigueur entre un certain nombre d'États, on peut se demander si les dispositions qu'une conférence future élaborerait sur la saisie conservatoire se présenteraient sous forme d'addition à la première convention ou de convention séparée. Il faudrait au moins que tous les adhérents à la présente Convention soient d'accord plus tard sur les dispositions relatives à la saisie conservatoire. Si la Commission croit qu'il lui est impossible de régler la question dans le temps dont elle dispose, on peut chercher un autre moyen, mais il faut d'abord examiner s'il est réellement impossible de la régler maintenant et s'il faut la renvoyer à une Conférence purement hypothétique.

M. RIPERT (France) croit se rappeler qu'à l'article 19 il est dit que les législations nationales détermineront dans leur ressort l'effet de la saisie conservatoire. M. Ripert admet fort bien le cas des législations nationales qui connaissent l'inscription, mais ce que l'on propose c'est tout autre chose. L'énoncé même du titre III concernant l'exécution forcée serait différent, parce que l'amendement en discussion le complète par la mention : « De la saisie conservatoire ». C'est donc un nouveau chapitre que l'on introduit dans la Convention. C'est certainement une matière utile à régler internationalement, mais s'il n'est pas prévu de garanties spéciales, M. Ripert ne peut admettre qu'une saisie ordonnée sans l'autorisation du juge et sans titre empêche l'aliénation ou l'hypothèque du bateau. Or, quelles garanties aurait-on dans les autres pays ? L'objection de M. Ripert ne porte nullement sur le fond, mais si l'on veut faire une règle sur la saisie conservatoire, il faut la faire complète, avec les garanties nécessaires.

Le PRÉSIDENT croit que tous sont d'accord sur la nécessité d'une règle sur la saisie conservatoire. Reste à savoir quand cette règle sera établie. Il attire l'attention sur le fait que l'on a adopté l'article 19 *bis*, où l'on parle aussi de saisies conservatoires ; il est indispensable de le réglementer pour l'application pratique de la Convention.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) croit que les propositions allemande et néerlandaise ne visent nullement à unifier toute la matière de la saisie conservatoire : il s'agit simplement de poser une règle uniforme sur la publicité de cette saisie. Il restera éventuellement possible, si on le désire, d'unifier plus tard les règles concernant la saisie conservatoire.

M. RIPERT (France) fait remarquer que l'on se trouvera en présence des effets de la publicité, c'est-à-dire l'impossibilité d'aliéner et d'hypothéquer.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) ajoute qu'il y a également des dispositions sur le rang des créances.

M. CONTZESCO (Roumanie) dit que la législation roumaine sur la saisie conservatoire a la même teneur que la législation belge et prévoit la caution, entourée de grandes garanties tant à l'application qu'à la levée de la saisie. Dans certains cas, cette législation est également conforme aux propositions allemande et néerlandaise. Il est, par ce fait, autorisé à se déclarer en faveur d'une réglementation internationale sur la matière et peut se rallier à toute proposition qui rencontrerait le plus grand nombre de suffrages.

Le PRÉSIDENT invite la Commission à se prononcer sur la proposition italienne.

M. RIPERT (France) dit que, si l'on décide de ne pas renvoyer la question à une conférence ultérieure, il doit être entendu que la Conférence présente s'engage à mettre sur pied un système de saisie conservatoire applicable par tous les États. Il est clair que l'on ne va pas, en France, du jour au lendemain, improviser un système d'inscription. En particulier, il n'y aurait aucun moyen, en France, d'introduire l'inscription télégraphique. On s'exposerait à empêcher le Parlement français de ratifier une convention inapplicable dans le pays.

M. ROSSETTI (Italie) appuie les observations de M. Ripert. Il lui serait impossible de souscrire au nom de son Gouvernement à un tel changement de procédure, qui n'a nullement été prévu. Par exemple, au premier alinéa de l'article 24 *ter* de la proposition néerlandaise, on dit que « la saisie conservatoire doit être inscrite au registre des bateaux sur demande du créancier ». Ce système est inconnu en Italie. L'amendement néerlandais entraînerait une quantité de changements dans la procédure intérieure italienne. La question des inscriptions télégraphiques a été souvent mentionnée devant le Comité d'experts et, si des propositions avaient été faites, les délégations auraient pu demander des instructions de leurs pays. Comme tel n'a pas été le cas, M. Rossetti ne pourrait

souscrire à une procédure pour laquelle il faudrait modifier des lois essentielles qui ne concernent pas uniquement les bateaux et la navigation fluviale.

Le PRÉSIDENT dit qu'en Suisse non plus on ne connaît pas l'inscription par télégraphe ; mais si chaque délégation entend conserver sa propre législation, on n'arrivera jamais à faire du droit international. Dans le cas particulier, il résulte des circonstances spéciales du commerce international qu'il est indispensable de prévoir ces inscriptions par télégraphe.

M. ROSSETTI (Italie) est tout à fait disposé à envisager des changements dans sa législation nationale, mais seulement dans le domaine de la convention en discussion. Mais il lui serait impossible, en vue du seul enregistrement d'une saisie conservatoire, de changer une conception juridique qui s'étend dans tout le domaine de la législation nationale.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas), après avoir précisé que la délégation néerlandaise ne tient nullement à l'inscription par télégramme, fait observer que l'article 26 du projet, approuvé jadis par M. Rossetti, dit, à la fin du premier alinéa : « Il peut être remis au consul du pays de l'immatriculation pour être transmis par télégramme audit bureau, contre paiement des frais. »

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) constate qu'il y a deux questions en discussion : en premier lieu, veut-on uniformiser complètement les règles sur la saisie conservatoire ou les laisser aux législations nationales ? En second lieu, veut-on insérer dans cette convention au moins une règle concernant la publicité, ou bien tout renvoyer à une conférence ultérieure ? La matière est assez difficile ; mais, en réservant la possibilité de réaliser plus tard l'unification complète, on pourrait se rallier aux règles indispensables contenues dans la proposition néerlandaise.

M. PANTITCH (Yougoslavie) propose de charger un sous-comité d'examiner ce que l'on peut faire pour la question de la saisie conservatoire. Si l'accord n'est pas possible, la question sera renvoyée à une conférence ultérieure.

M. ROSSETTI (Italie), répondant au délégué néerlandais, fait observer qu'en relisant en totalité le premier alinéa de l'article 26, on constate d'abord qu'il y a simplement mesure facultative, et non obligatoire, et ensuite que les transmissions télégraphiques dont il est question visent des informations et non des inscriptions.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) dit que la proposition néerlandaise parle, elle aussi, d'une mesure facultative et non obligatoire.

Le PRÉSIDENT rappelle à M. Rossetti que l'article 24 *ter* de l'amendement néerlandais est la copie du dernier alinéa de l'article 26 du projet. C'est pourquoi le Comité de rédaction devra préparer un article unique.

M. RIPERT (France) dit que la plus grande différence entre l'amendement néerlandais et l'article 26 du projet est que la Convention pose le principe que l'exécution forcée est réglée par le pays où se trouve le bateau ; la Convention prévoit ensuite certaines précautions. D'autre part, l'amendement néerlandais, en réalité, proclame l'internationalisation de la saisie conservatoire, en ce sens que celle-ci produit ses effets dans tous les pays, puisqu'elle empêche les aliénations et les hypothèques. Ce principe peut être excellent, mais à condition qu'il y ait des garanties sur les conditions dans lesquelles se fera la saisie conservatoire. La première préoccupation doit être de régler les modalités de cette dernière.

M. RICHTER (Allemagne) se demande si l'objection de M. Ripert ne vaut pas aussi en matière d'exécution forcée.

M. RIPERT (France) répond affirmativement, mais ajoute que la différence c'est que, dans l'exécution forcée, on ne peut empêcher l'État d'exécuter, alors que dans la saisie conservatoire on doit pouvoir préserver les droits du propriétaire.

#### NOMINATION D'UN SOUS-COMITÉ POUR LA QUESTION DE LA SAISIE CONSERVATOIRE.

Le PRÉSIDENT dit que le Sous-Comité suggéré par le délégué néerlandais sera ainsi composé :

M. RIPERT,  
M. RICHTER,  
M. NAUTA,  
M. PANTITCH,  
M. DESCAMPS,  
M. CONTZESCO,  
M. ROSSETTI.

Sur la suggestion de M. Richter, *il est décidé que le Président de la Commission fera également partie du Sous-Comité.*

#### Article 26.

Le PRÉSIDENT rappelle que la Commission est saisie d'un amendement de la délégation allemande (voir annexe 1, page 188) et d'un amendement de la délégation néerlandaise (voir annexe 2, page 199).

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) constate que le troisième alinéa de l'article 26 a pour but d'empêcher les débiteurs de soustraire le bateau à la saisie et, à cet effet, l'article interdit l'aliénation et la constitution d'hypothèques. Cette règle n'est pas complète car, dans la pratique, sinon en théorie, le bateau ne représenterait aucune valeur s'il était permis aux débiteurs de conclure un contrat d'affrètement ou de louage pour une période indéfinie.

Le PRÉSIDENT constate qu'il s'agit ici de droits personnels qui ne peuvent pas nuire au créancier saisissant. Dès lors, il n'est pas nécessaire que l'on fasse mention au registre de ces droits.

M. RICHTER (Allemagne) appuie l'observation du président. A son avis, la personne ayant conclu un des deux contrats mentionnés avec celui qui était propriétaire du bateau lorsque ce dernier a été saisi, ne peut opposer son droit, car il ne s'agit que d'obligations purement personnelles entre l'affrètement ou le loueur et le propriétaire. Le contrat d'affrètement n'a pas d'effets réels et ne joue qu'entre les parties qui l'ont conclu.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) explique qu'il y a une différence entre la législation néerlandaise, d'après laquelle l'acquéreur d'un bateau est tenu par un contrat de louage conclu par un ancien propriétaire, et les législations suisse et allemande, où tel n'est pas le cas. La disposition contenue dans l'amendement néerlandais n'est gênante pour aucun État et donnera satisfaction aux intérêts néerlandais.

M. RICHTER (Allemagne), commentant les amendements de la délégation allemande, dit que l'application de l'alinéa 2 de l'article 27 et de l'article 30 rencontrerait des difficultés si l'exécution forcée pouvait se dérouler dans un pays autre que celui où le bateau se trouve matériellement. C'est pourquoi l'article 25 de la proposition allemande exclut cette possibilité. En ce qui concerne l'article 26, celui-ci impose aux bureaux d'immatriculation une obligation irréalisable en les contraignant à prendre les mesures nécessaires pour que toutes les personnes venant consulter les registres aient connaissance du résumé. Tout ce que peut faire le Bureau d'immatriculation, c'est de permettre à ces personnes de prendre connaissance de ces deux documents.

Le PRÉSIDENT constate que *la Commission est d'accord pour adopter la proposition allemande qui est renvoyée au Comité de rédaction.*

#### *Article 27.*

M. PANTITCH (Yougoslavie) trouve trop court le délai de trois semaines, étant donné les lenteurs administratives, et propose un mois.

M. RIPERT (France) demande par qui les créanciers inscrits devront être avisés (premier alinéa).

Le PRÉSIDENT dit qu'à son avis c'était par les bureaux d'immatriculation, mais, d'après M. Richter, l'intention a été de laisser la question ouverte.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) ajoute que la question est laissée à la loi du pays d'exécution.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) croit que l'explication est donnée dans le texte de l'article 26, deuxième alinéa par les mots « un état de ces créanciers contenant les adresses indiquées par eux ».

Le PRÉSIDENT constate que *la Commission adopte l'amendement yougoslave qui consiste à porter le délai à un mois.*

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) ajoute que le texte du premier alinéa n'indique pas clairement dans quel délai la date de la vente doit être communiquée aux créanciers.

M. RICHTER (Allemagne) explique que la rédaction n'est pas bien claire : le délai d'un mois au moins prévu à la fin de l'alinéa vise la communication de la date de la vente aussi bien que sa publication.

Le PRÉSIDENT dit que le Comité de rédaction retouchera ce passage de l'article 27.

*L'article est adopté.*

*La suite de la discussion est reportée à une séance ultérieure.*

#### NOMINATION D'UN COMITÉ DE VÉRIFICATION DES POUVOIRS.

Au nom du Président de la Conférence, le PRÉSIDENT dit que ce Comité a été ainsi composé :

M. DE RUELLE,  
M. ROSSETTI,  
M. CONTZESCO,  
M. YOVANOVITCH,  
M. ALBRECHT.

*Secrétaire :*

M. GIRAUD, membre de la Section juridique du Secrétariat.

NOMINATION D'UN SOUS-COMITÉ DE L'ARTICLE 37.

Le PRÉSIDENT dit que ce Comité sera ainsi constitué :

M. ROSSETTI,  
M. SOUBOTITCH,  
M. SUŁKOWSKI,  
M. CONTZESCO,  
M. CHARGUÉRAUD-HARTMANN,  
M. MÜLLER,  
M. ALBRECHT,  
M. VAN SLOOTEN,  
M. WINIARSKI,  
M. HOSTIE,  
M. HOHL.

---

DIXIÈME SÉANCE

Tenue le samedi 29 novembre 1930, à 17 heures.

Président : Le professeur Robert HAAB (Suisse).

---

XI. Examen du projet de Convention (suite).

TITRE PREMIER. — DE L'IMMATRICULATION (suite).

Articles 2 et 3 (suite).

Le PRÉSIDENT rappelle que, il y a quelques jours, la Commission a institué un Sous-Comité pour élaborer, dans un esprit de conciliation, une formule concernant les articles 2 et 3 à laquelle toutes les délégations pourraient se rallier. Ont pris part aux travaux de ce Comité les délégations allemande, belge, française, néerlandaise, tchécoslovaque et yougoslave. Le Comité a tenu plusieurs séances. Il en est résulté que, sur beaucoup de questions, il n'y a pas de divergence d'opinions. Or, par contre, il existe toujours les cas — probablement peu importants en pratique — pour lesquels, jusqu'à présent, une formule de conciliation acceptable pour toutes les délégations n'a pu être trouvée. Pour éclaircir la situation devant laquelle la Commission se trouve, le président estime qu'il y a lieu de procéder, dans le sein de la Commission même, à un nouvel échange de vues. Il invite toutes les délégations à faire connaître leur opinion en ce qui concerne les questions de principe réglées dans les articles 2 et 3 du projet de Convention.

M. RICHTER (Allemagne) estime que le point de vue de la délégation allemande sur ce sujet a été si amplement développé qu'il est inutile pour elle de répéter quelles sont les considérations qui la guident.

Son projet d'amendement primitif (voir annexe 1, page 184) est considéré par elle comme indiquant la meilleure solution. Elle a soumis à la Commission son deuxième projet d'amendement (voir annexe 13, page 204) dans un esprit de conciliation et ne peut que maintenir l'un ou l'autre de ces deux points de vue.

M. LAWATSCHEK (Autriche) rappelle que la délégation autrichienne a présenté un amendement à l'article 3, mais, dans un esprit de conciliation, elle est disposée à considérer favorablement toute proposition à laquelle se ralliera la majorité de la Commission.

M. DE RUELLE (Belgique) déclare que la délégation belge donne la préférence au texte actuel du projet de Convention.

M. RIPERT (France) rappelle qu'au cours de la première séance de la Commission, la délégation française a fait savoir qu'elle est venue à la Conférence, persuadée que l'article 3 du projet de Convention servirait de base aux discussions. En effet, au sein du Comité du droit fluvial, la délégation française avait abandonné sa conception primitive et donné son assentiment au texte actuel de l'article 3, avec la réserve indiquée dans son alinéa 4.

C'est donc avec un certain étonnement qu'elle a constaté que le principe même de cet article 3, c'est-à-dire le libre choix du pays d'immatriculation laissé au propriétaire avec la réserve de l'alinéa 4, était remis en question. Aussi, quand la délégation allemande a présenté son premier projet d'amendement consistant à remplacer cette formule par celle déterminant le lieu d'immatriculation par le port d'attache, la délégation française a-t-elle considéré qu'il lui était impossible de l'accepter.

En ce qui concerne l'amendement présenté ultérieurement par la délégation allemande, la délégation française ne peut comprendre pourquoi la délégation allemande veut subordonner la réserve de l'alinéa 4 au choix du propriétaire — car le port d'attache peut être choisi librement par celui-ci — ce qui réduirait à néant la prérogative que les États entendent se réserver.

La délégation française déclare, dans ces conditions, s'en tenir au texte actuel des articles 2 et 3 du projet de Convention.

M. DE DIETRICH DE SACHSENFELS (Hongrie) déclare que, conformément aux instructions reçues de son gouvernement, la délégation hongroise donne également la préférence au texte actuel du projet.

M. ROSSETTI (Italie) partage la manière de voir de M. Ripert et déclare que la délégation italienne s'en tient au texte actuel du projet.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) fait ressortir que l'unique préoccupation de la délégation néerlandaise est d'obtenir que tous les bateaux soient immatriculés et ne puissent être immatriculés que dans un seul pays, et elle estime que le texte actuel du projet est suffisant. Toutefois, pour tenir compte des objections que certaines délégations ont fait valoir contre la notion de la nationalité du propriétaire, la délégation néerlandaise a présenté un projet d'amendement où cette notion de nationalité est remplacée par celle du domicile. Elle estime utile de garder ce projet d'amendement en réserve, pour le cas où la Commission chercherait à nouveau à s'entendre sur cette base.

M. SULKOWSKI (Pologne) rappelle que la délégation polonaise a présenté un projet d'amendement qu'elle a retiré par esprit de conciliation. Elle est prête à poursuivre la discussion sur la base des articles 2 et 3 du texte actuel du projet de Convention.

M. FERRAZ D'ANDRADE (Portugal) déclare que la délégation portugaise donne également la préférence à ce texte.

M. CONTZESCO (Roumanie) rappelle que la délégation roumaine était toute disposée à faire certaines concessions, mais qu'en l'état actuel des choses elle entend s'en tenir au texte du projet.

M. HOHL (Suisse) déclare que la délégation suisse se rallie également au texte actuel du projet, étant donné la grande difficulté de trouver un autre terrain d'entente.

M. MÜLLER (Tchécoslovaquie), M. YOVANOVITCH (Yougoslavie) et M. CENTNER (Sarre) déclarent que leurs délégations respectives se rallient également au texte actuel des articles 2 et 3 du projet de Convention.

Le PRÉSIDENT considère n'avoir rien à ajouter aux déclarations qui viennent d'être faites par les diverses délégations et il invite la Commission à aborder la discussion des questions qu'elle a réservées pour la fin des débats, c'est-à-dire :

1. La question des bateaux de plaisance, article 4, premier alinéa, n° 2 (article 10 *bis* des propositions de la délégation allemande) ;
2. La question des dragues, grues, élévateurs flottants, etc. ;
3. La question des bateaux en construction (article 4, deuxième alinéa, n° 4 et troisième et quatrième alinéas) ;
4. La question de la saisie conservatoire ;
5. La question faisant l'objet de l'amendement proposé par la délégation hellénique (article 10, voir annexe 4, page 200).

*Article 4, premier alinéa, n° 2 (suite).*

Le PRÉSIDENT rappelle que le texte actuel de l'article 4 dispense les bateaux de plaisance de l'obligation de se faire immatriculer prévue à l'article 3, à moins que la législation d'un État contractant ne les soumette à cette obligation. Il s'agit pour la Commission de décider si elle maintient cette exception ou si elle entend assimiler purement et simplement les bateaux de plaisance aux autres bateaux.

M. ROSSETTI (Italie) dit qu'il ne pourrait que répéter les arguments qu'il a déjà présentés et il considère que la Commission doit s'en tenir au texte actuel de l'article 4 et laisser aux diverses législations nationales le soin de régler comme elles l'entendent la question de l'immatriculation des bateaux de plaisance, assimilés par certains États aux bâtiments de guerre, jusqu'à ce qu'une convention spéciale à cette matière puisse intervenir.

M. CONTZESCO (Roumanie) signale qu'en Roumanie les bateaux de plaisance sont assimilés, en ce qui concerne l'immatriculation, aux bateaux de guerre, et il se prononce pour le maintien du texte actuel de l'article 4.

M. RICHTER (Allemagne) déclare que la délégation allemande retire son projet d'amendement, visant à la suppression de l'article 4 et qu'elle se rallie au texte actuel du projet de Convention.

Le PRÉSIDENT constate que la Commission est d'accord pour maintenir tel quel le n° 2 du premier alinéa de l'article 4.

*Article 4, premier alinéa, n° 1 (suite).*

M. DE RUELLE (Belgique) rappelle que la Commission a décidé, au cours de sa deuxième séance, sur la proposition de la délégation allemande, de soumettre à l'obligation de l'immatriculation les dragues, grues et élévateurs flottants.

Il demande à la Commission de préciser que cette obligation ne vise pas ceux de ces engins qui sont attachés d'une façon permanente à un port.

Le PRÉSIDENT signale que le Comité de rédaction n'a pas encore rédigé le texte de ce premier paragraphe de l'article 4. Il demande si la Commission est d'accord pour inviter le Comité de rédaction à faire une distinction entre les dragues, grues et élévateurs, dans le sens indiqué par M. de Ruelle.

M. DE RUELLE (Belgique) précise que son observation vise surtout les grues et les élévateurs.

M. HOUPEURT (France) déclare partager la manière de voir de M. de Ruelle.

M. RICHTER (Allemagne) déclare que la délégation allemande, qui avait demandé l'assimilation des dragues, etc., aux autres bateaux, accepte la proposition de M. de Ruelle.

Le PRÉSIDENT constate que la Commission est d'accord pour que le Comité de rédaction soit invité à tenir compte, dans la rédaction du n° 1 du premier alinéa de l'article 4, de la distinction indiquée par M. de Ruelle, en ce qui concerne les grues et les élévateurs qui sont stationnaires dans un port.

*Articles 5 et 8 (suite).*

*Rapport du Sous-Comité technique.*

M. MÜLLER (Tchécoslovaquie) attire l'attention de la Commission sur le rapport relatif aux articles 5 et 8 (voir annexe 16, pages 204 et 205) qui lui a été soumis par le Sous-Comité technique.

M. ROMEIN, membre de la Section des communications et du transit, fait observer que si la Commission pouvait se prononcer sur ce rapport, le travail du Comité de rédaction en serait facilité.

M. HOUPEURT (France), sur l'invitation du Président, fait un bref résumé, à titre de membre du Sous-Comité technique, du rapport relatif aux articles 5 et 8 présenté par celui-ci.

M. ROSSETTI (Italie) demande si le Sous-Comité technique a tenu compte des inscriptions réglementaires prévues dans la Convention sur le jaugeage. En ce qui concerne, par exemple, la lettre indicative de l'État, celle-ci devra-t-elle être reproduite deux fois ?

M. HOUPEURT (France) fait observer que la Convention sur le jaugeage ne prévoit aucune inscription qui soit obligatoirement apparente. Elle vise des inscriptions qui figurent généralement près du poinçon.

M. Houpeurt signale à l'attention des différentes délégations le système adopté en France, qui prévoit un même numéro pour le jaugeage et pour l'immatriculation.

M. ROSSETTI (Italie) déclare accepter toutes les propositions formulées dans le rapport, mais demande qu'un léger changement de forme soit apporté au texte de la première phrase proposé par le Sous-Comité technique pour l'article 8 (voir annexe 16, page 205), phrase qu'il demande de rédiger comme suit : « Tout bateau immatriculé doit porter, sur les deux côtés ou sur l'arrière... »

Le PRÉSIDENT invite le Comité de rédaction à tenir compte de cette observation et constate que la Commission adopte les propositions formulées dans le rapport du Sous-Comité technique.

*Article 4, premier alinéa, n° 4, et article 5, alinéa 3 (suite).*

Le PRÉSIDENT donne lecture des articles 4, n° 4 de l'alinéa 1 et article 5, alinéa 3, du projet de Convention, relatifs aux bateaux en construction.

Il rappelle que la Commission est saisie d'un projet d'amendement allemand sur ce point (voir annexe 1, page 184).

M. RICHTER (Allemagne) fait ressortir qu'il s'agit de modifications purement rédactionnelles.

Le PRÉSIDENT constate que la Commission accepte la proposition allemande quant au fond et qu'elle la renvoie au Comité de rédaction pour les modifications de forme qui seront jugées nécessaires.

**TITRE III. — DE L'EXÉCUTION FORCÉE (suite).**

*Nouvel article relatif à la saisie conservatoire destiné à être inséré entre les articles 24 et 25 sous le titre III.*

Le PRÉSIDENT donne lecture du nouveau texte destiné à être inséré entre les articles 24 et 25 (voir annexe 17, page 206) proposé par le Sous-Comité nommé spécialement à cet effet.

*Rapport du Sous-Comité pour la question de la saisie conservatoire.*

M. RIPERT (France) explique que le Sous-Comité a examiné la question de savoir s'il était possible de donner à la saisie conservatoire un effet extra-territorial, et que le texte qu'il propose indique la solution que le Sous-Comité juge être la seule qui puisse être adoptée dès à présent.

Les conflits ne prendront fin que lorsque la validité et les effets de la saisie conservatoire auront été réglés définitivement par une nouvelle convention internationale qui devra préciser les points suivants :

- 1<sup>o</sup> Quels sont les créanciers qui ont le droit de saisir ?
- 2<sup>o</sup> Quelles sont les garanties à donner aux propriétaires relativement à la validité de la saisie ?
- 3<sup>o</sup> Transmission des procès-verbaux de saisie au bureau d'immatriculation du bateau saisi ;
- 4<sup>o</sup> Effets d'une saisie effectuée à l'étranger.

Le Sous-Comité ne se dissimule pas que le texte qu'il propose laissera une lacune dans la Convention. C'est ainsi, par exemple, que dans le cas d'un bateau néerlandais saisi sur le Danube, la question se pose de savoir quelles sont les mesures que le conservateur du registre hollandais devra prendre lorsqu'il recevra avis de la saisie. Il ne peut, en effet, inscrire la saisie au registre de sa propre autorité.

Étant donné que les diverses législations nationales présentent des différences considérables sur ce point, il semble impossible de régler, à l'heure actuelle, l'effet international de la saisie. Toutefois, l'inconvénient de droit peut être supprimé en fait, si on peut opposer aux intéressés de mauvaise foi qu'ils étaient à même de connaître les dispositions régissant la saisie dans le pays d'immatriculation et dans le pays où la saisie a lieu.

La première phrase du texte stipule que « La validité et les effets de la saisie conservatoire des bateaux restent régis par les lois nationales ». Le Sous-Comité a voulu simplement constater le droit existant et les mots « lois nationales » sont au pluriel, car il s'agit des lois du pays d'immatriculation et du pays où la saisie est effectuée.

Le deuxième paragraphe prévoit la communication des avis de saisie. Il suffira que les États prennent les dispositions nécessaires pour que l'huissier saisissant donne toutes les indications nécessaires au greffe, qui expédiera un avis au bureau d'immatriculation. Celui-ci se contentera d'épingler cet avis à la page du registre concernant le bateau saisi.

M. Ripert répète que le Sous-Comité a estimé que cette solution est la seule qui puisse être acceptée par la Commission. Celle-ci pourra émettre un vœu recommandant l'élaboration ultérieure d'une nouvelle Convention.

Le PRÉSIDENT déclare partager entièrement l'avis du Sous-Comité. Des dispositions supplémentaires à celles prévues dans le texte soumis à la Commission toucheraient au fond même de la question et donneraient lieu à des difficultés insurmontables.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) déclare partager également l'avis du Sous-Comité. Il estime qu'il faut se contenter d'une simple règle pour la publicité de la saisie. La délégation tchécoslovaque accepte, en conséquence, le texte proposé.

M. ROSSETTI (Italie) déclare que la délégation italienne l'accepte également.

M. RICHTER (Allemagne) estime, lui aussi, que la solution proposée est la seule possible. Il n'a pas disposé du temps nécessaire pour en faire une étude approfondie, mais il lui semble, toutefois, que le texte présente une lacune. En effet, s'il n'est pas possible d'envisager un formulaire international, on pourrait tout au moins prévoir un titre ou une formule figurant en tête de l'avis de saisie, qui le ferait reconnaître comme tel dans tous les pays.

M. RIPERT (France) appuie la proposition de M. Richter.

Le PRÉSIDENT invite le Comité de rédaction à tenir compte de cette observation.

M. CONTZESCO (Roumanie) considère qu'il serait nécessaire de donner au conservateur du registre la possibilité de prouver qu'il a dûment épinglé l'avis de saisie sur le registre en temps voulu, et de se garantir contre une accusation éventuelle de ne pas l'avoir fait.

M. RIPERT (France) estime que chaque État doit arrêter sa propre réglementation sur ce point.

M. NAUTA (Pays-Bas) déclare que la délégation néerlandaise retire le projet d'amendement qu'elle avait déposé et qu'elle accepte le texte proposé par le Sous-Comité.

Le PRÉSIDENT constate que la Commission adopte le texte qui lui a été soumis, sous réserve d'une modification de rédaction qui tienne compte de l'observation de M. Richter en ce qui concerne l'adoption d'une formule internationale devant figurer en tête des avis de saisie.

Il constate également que la Commission est unanime à considérer comme hautement désirable qu'une convention internationale ultérieure régleme d'une façon complète la validité et les effets de la saisie conservatoire des bateaux du point de vue international.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) suggère que la Commission émette une résolution en ce sens.

M. ROSSETTI (Italie) demande si la saisie conservatoire fera l'objet d'un titre spécial dans la Convention.

Après un échange de vues, le PRÉSIDENT constate que la Commission est d'accord pour que le titre III de la Convention soit intitulé « De la saisie conservatoire et de l'exécution forcée », l'article concernant la saisie conservatoire formant le premier article de ce titre.

#### Article 28.

Le PRÉSIDENT donne lecture de l'article 28 du projet de Convention et rappelle que la Commission est saisie sur ce point d'un projet d'amendement de la délégation allemande, dont il donne lecture (voir annexe 1, page 188).

M. RICHTER (Allemagne) explique que la délégation allemande a jugé nécessaire de compléter le texte primitif de l'article 28. Il s'agit simplement de poser un principe et de laisser le soin aux législations nationales d'arrêter les modalités de son acceptation. Toutefois, il doit être entendu que la réparation ne peut être subordonnée à la condition de réciprocité.

M. CONTZESCO (Roumanie) demande si la Commission considère juste que l'État doive vraiment être tenu responsable du préjudice causé.

Le PRÉSIDENT et M. RICHTER (Allemagne) précisent que la Convention n'impose pas à l'État l'obligation de réparer le préjudice causé, mais qu'elle exige qu'il y ait une sanction à l'inobservation des formalités prescrites à l'article 27, et l'État a le choix entre les diverses possibilités prévues audit article 27.

M. RIPERT (France) et M. ROSSETTI (Italie) signalent que si l'amendement allemand est adopté, la formule « dans les conditions fixées par la loi nationale » ferait double emploi avec la formule « selon ladite loi », qui figure déjà dans l'article 28 primitif.

Le PRÉSIDENT constate que la Commission adopte l'amendement proposé par la délégation allemande, sous réserve des modifications de forme qui lui seront apportées par le Comité de rédaction.

#### Article 29.

Le PRÉSIDENT donne lecture de l'article 29 du projet de Convention.

Il rappelle qu'au cours de sa cinquième séance, la Commission, sur la proposition de la délégation allemande, a décidé de supprimer le n° 1 du premier alinéa de l'article 18 et de rédiger l'article 29 conformément au projet d'amendement allemand (voir annexe 1, page 188).

Le chiffre IX du Protocole de clôture a été supprimé de ce fait.

Le PRÉSIDENT constate que la Commission maintient sa décision et qu'elle adopte le texte proposé par la délégation allemande pour l'article 29, sous réserve des modifications de forme que le Comité de rédaction jugera nécessaires.

#### Article 30.

Le PRÉSIDENT donne lecture de l'article 30 du projet de Convention.

M. RIPERT (France) déclare ne pas bien comprendre comment les dispositions prévues à l'article 30 devront jouer. Cet article prévoit, en effet, que lorsqu'un bateau fait l'objet d'une vente forcée à l'étranger, le bureau d'immatriculation doit procéder à la radiation des hypothèques éteintes. Or, il semble que ce bureau devra également changer le nom du propriétaire ou même procéder à la radiation complète de l'immatriculation, si le bateau doit être immatriculé dans un pays différent.

D'autre part, le deuxième alinéa de l'article prévoit que l'autorité compétente du pays d'immatriculation devra informer les créanciers inscrits de la radiation opérée. Or, ces créanciers devront déjà avoir été prévenus, conformément aux dispositions de l'article 28.

M. NAUTA (Pays-Bas) rappelle qu'en cas de simple vente, l'acheteur peut demander le changement d'immatriculation et qu'une pareille procédure pourrait être adoptée dans le cas de vente forcée.

M. RIPERT (France) estime qu'il ne serait pas très légal de charger l'adjudicataire de se mettre en rapport avec les créanciers hypothécaires.

M. NAUTA (Pays-Bas) fait observer que la vente forcée éteint les hypothèques.

M. RICHTER (Allemagne) croit se souvenir que le Comité du droit fluvial avait envisagé de faire mention du propriétaire à l'article 30. Mais il y a renoncé par égard aux pays qui réservent leurs registres à leurs nationaux. Il n'a pas voulu, en effet, dans le cas où un bateau immatriculé

dans un de ces pays fait l'objet d'une vente forcée et que l'acquéreur est un ressortissant d'un autre pays, rendre obligatoire la mention du nouveau propriétaire sur le registre.

M. RIPERT (France) fait ressortir que si le bateau reste inscrit au nom de l'ancien propriétaire, les indications du registre deviennent inexactes.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) signale que l'article 6 laisse à la loi du pays d'immatriculation le soin de désigner la personne à laquelle incombe l'obligation de faire la déclaration au bureau d'immatriculation. Par conséquent, l'adjudicataire fera une déclaration au bureau et sera inscrite dans le registre si la législation du pays le permet.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) fait observer que l'article 30 vise seulement la radiation des hypothèques et non pas leur extinction. Il attire l'attention de la Commission sur le danger qu'un certain intervalle de temps puisse séparer la radiation de l'extinction, et il suggère qu'il soit stipulé que l'hypothèque s'éteint lors de sa radiation.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) lui fait observer que l'hypothèque s'éteint avec la vente forcée.

M. NAUTA (Pays-Bas) fait ressortir que si, en règle générale, les conditions d'immatriculation sont régies par les législations nationales, l'article 15 prévoit une exception pour le cas d'exécution forcée.

M. RICHTER (Allemagne) déclare partager la manière de voir de M. Ripert. Il suggère que l'article 30 précise que l'expédition authentique de l'acte d'adjudication suffit à justifier le changement de propriétaire.

M. RIPERT (France) se déclare d'accord. Il suffit de trouver une rédaction satisfaisante, mais il est indispensable que l'article 30 ne reste pas muet en ce qui concerne le changement de propriétaire.

Le PRÉSIDENT constate que *la Commission invite le Comité de rédaction à tenir compte des observations de M. Ripert et de M. Richter* et que, sous réserve de ces modifications de forme, *elle adopte l'article 30 du projet de Convention.*

#### TITRE IV. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES (suite).

##### Article 37.

M. ROSSETTI (Italie) informe la Commission que les travaux du Comité chargé de l'étude de l'article 37 n'ont fait que commencer.

##### *Clauses protocolaires.*

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) attire l'attention de la Commission sur la nécessité d'arrêter les clauses concernant l'entrée en vigueur de la Convention, sa durée, etc. Il suggère qu'un Sous-Comité soit désigné à cet effet.

M. ROSSETTI (Italie) répond que, conformément à l'usage, le soin d'élaborer ces clauses protocolaires devrait être laissé au Bureau de la Conférence qui soumettra, en temps utile, un projet de texte à la Commission.

M. DE RUELLE (Belgique) souligne qu'il doit suffire à la Commission de se mettre d'accord en principe sur les points suivants :

- 1<sup>o</sup> La Convention devra être ratifiée ;
- 2<sup>o</sup> Les États non signataires auront ou n'auront pas la faculté d'y adhérer ;
- 3<sup>o</sup> Elle sera dénonçable moyennant un préavis à déterminer.

M. ROMEIN, membre de la Section des communications et du transit, signale que M. Giraud, de la Section juridique du Secrétariat, a suivi les travaux de la Conférence et de ses trois commissions et qu'il prépare des projets de clauses protocolaires qui seront soumis au Comité de rédaction d'abord, puis à la Conférence.

M. ROSSETTI (Italie) estime inutile de soumettre les projets en question au Comité de rédaction. La Section juridique les rédigera en effet dans les formes habituelles et, quant aux questions de fond, elles ne sont pas de la compétence du Comité de rédaction.

Il suggère que les dates, délais, etc., soient laissés en blanc et discutés par la Conférence plénière.

Le PRÉSIDENT constate que *la Commission est d'accord pour qu'il en soit ainsi et que le Bureau de la Conférence soumette à celle-ci le projet qui sera élaboré par la Section juridique du Secrétariat.*

M. DE RUELLE (Belgique) ajoute qu'il y a lieu de prévoir encore les demandes de révision de la Convention.

*Protocole de clôture.*

*Chiffre I.*

Le PRÉSIDENT donne lecture du chiffre I du Protocole de clôture. Il rappelle que la Commission est saisie d'un projet d'amendement allemand demandant la suppression de la dernière phrase : « telles que la Convention de Genève du 8 novembre 1927 ».

M. ROSSETTI (Italie) suggère que soit adoptée la décision prise dans un cas analogue par la première Commission, c'est-à-dire que la phrase visée dans le projet d'amendement allemand soit supprimée et que le mot « notamment » fasse suite aux mots « question qui demeure réservée ».

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) signale qu'il y aurait lieu de remplacer le mot « les » par le mot « ses » à la fin de la quatrième ligne du chiffre I du Protocole de clôture.

Le PRÉSIDENT constate que ce *chiffre I du Protocole de clôture est adopté*, sous réserve des modifications de forme indiquées, c'est-à-dire :

- 1<sup>o</sup> Remplacer « les » par « ses » à la quatrième ligne ;
- 2<sup>o</sup> Ajouter le mot « notamment » à la fin de la septième ligne ;
- 3<sup>o</sup> Supprimer la dernière phrase : « telles que la Convention de Genève du 8 novembre 1927 ».

*Dispositions transitoires.*

Le PRÉSIDENT rappelle que la Commission doit prévoir des dispositions transitoires régissant a tenne des registres, les indications des certificats d'immatriculation, les inscriptions sur les coques des bateaux, etc., dans la période suivant immédiatement l'entrée en vigueur de la Convention.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) signale que les autorités yougoslaves, ayant à créer de toutes pièces un service d'immatriculation et à former le personnel nécessaire, ont fait savoir qu'un délai de cinq années leur sera nécessaire.

Après un échange de vues, auquel prennent part tous les membres de la Commission, le PRÉSIDENT constate que *les dispositions suivantes sont adoptées* :

- 1<sup>o</sup> En ce qui concerne les registres, il est décidé que le délai de leur mise en conformité des prescriptions de la Convention sera de deux ans à partir de la date de la dernière ratification nécessaire pour l'entrée en vigueur de la Convention ;
- 2<sup>o</sup> En ce qui concerne les certificats d'immatriculation et les inscriptions sur les bateaux, il est décidé que le délai sera de trois ans à partir de la date de la mise en vigueur de la Convention.

---

ONZIÈME SÉANCE

*Tenue le vendredi 5 décembre 1930, à 17 heures.*

*Président* : Le professeur Robert HAAB (Suisse).

---

XII. Examen du projet de Convention (suite).

TITRE PREMIER. — DE L'IMMATRICULATION (suite).

*Articles 2 et 3 (textes du projet de Convention) (suite).*

Le PRÉSIDENT met en discussion les amendements de la délégation autrichienne à l'article 3 (voir annexe 11, page 203), consistant :

1<sup>o</sup> A insérer entre les mots « appartenant » et « et remplissant » les mots « pour plus de moitié » (alinéa 4) ;

2<sup>o</sup> A remplacer les mots « remplissant les conditions d'immatriculation de deux ou plusieurs États » par les mots « remplissant de même les conditions d'immatriculation d'un ou de plusieurs autres États » (alinéa 4) ;

3<sup>o</sup> A ajouter à l'article 3 un cinquième alinéa ainsi conçu :

« Le même droit est réservé à chaque État contractant en ce qui concerne les bateaux qui appartiennent aux personnes physiques ressortissant de l'État en question et destinés à être utilisés exclusivement dans la navigation à l'intérieur du territoire dudit État, même dans le cas où le propriétaire n'a pas son domicile sur ledit territoire. »

M. LAWATSCHEK (Autriche) explique quelles sont les raisons qui ont déterminé la délégation autrichienne à présenter cette proposition. Le premier amendement tend à éviter qu'un État exige l'inscription lorsque la part du copropriétaire intéressé est tout à fait minime.

En ce qui concerne le deuxième amendement, il semble apporter un éclaircissement utile au texte du projet de Convention.

Enfin, le nouvel alinéa proposé vise un cas d'où il résulterait une situation de droit peu admissible pour tous les États contractants.

Le PRÉSIDENT ouvre la discussion sur le premier point de l'amendement autrichien.

M. DESCAMPS (Belgique) appuie cet amendement.

*L'amendement est adopté.*

Le PRÉSIDENT ouvre la discussion sur le deuxième point de l'amendement autrichien. Il ajoute qu'à son avis le texte du projet de Convention est suffisamment clair. La délégation autrichienne maintient-elle son amendement ?

M. LAWATSCHEK (Autriche) répond affirmativement.

M. RIPERT (France) appuie l'amendement autrichien dont il trouve le texte meilleur que celui du projet de Convention.

*Cet amendement est adopté.*

Le PRÉSIDENT met en discussion le troisième point de l'amendement autrichien consistant à ajouter un cinquième alinéa à l'article 3 du projet de Convention.

M. ROSSETTI (Italie) propose, au lieu de faire un nouvel alinéa, de compléter l'alinéa 4 actuel par le texte de la délégation autrichienne, puisqu'il s'agit d'une même matière.

M. RIPERT (France) propose de modifier l'expression « destinés à être utilisés exclusivement dans la navigation à l'intérieur du territoire ». Ce qui importe, ce n'est pas la destination de ces bateaux, mais leur utilisation réelle ; il faut dire « utilisés exclusivement ».

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) pense qu'il faudrait plutôt employer l'expression « affectés exclusivement à la navigation à l'intérieur ».

Le PRÉSIDENT, constatant qu'il n'y a pas de divergences sur le fond propose, pour éviter une nouvelle réunion du Comité de rédaction, de charger M. Hostie de présenter une rédaction définitive.

Il demande ensuite s'il y a d'autres observations sur les articles 2 et 3.

M. RICHTER (Allemagne), rappelant que le vote définitif de la délégation allemande dépend de l'ensemble du résultat des travaux de la Commission, demande que l'on réserve le vote définitif jusqu'à ce que chaque délégation ait fait ses déclarations.

M. ROSSETTI (Italie) rappelle que les articles ont été déjà votés.

Le PRÉSIDENT rappelle qu'on a discuté ensemble les articles 2 et 3 et que chaque délégation a été invitée à faire connaître son point de vue. Il ne lui semble pas utile de revenir sur la question.

#### *Article 15 (ancien article 9).*

Le PRÉSIDENT rappelle que, lorsqu'on a discuté l'article 9, on a constaté des lacunes et décidé de charger un Comité technique de préparer une autre rédaction, en même temps qu'il rédigerait le formulaire. Il prie le président de ce Comité technique de commenter la solution proposée (voir annexe 18, page 207). Il ajoute que le texte de l'article 15 nouveau a été préparé d'un commun accord par le Comité technique et le Comité de rédaction.

M. NAUTA (Pays-Bas) dit qu'il a été chargé par le Président du Comité technique de donner quelques explications sur cet article.

Le Comité a d'abord considéré qu'il était utile de prescrire que l'intéressé désirant le transfert de l'immatriculation devait s'adresser en même temps aux deux bureaux intéressés, ce qui était plus conforme au texte du projet de Convention. Telle est la raison de la prescription contenue au deuxième alinéa du paragraphe 2, d'après lequel l'intéressé devra s'adresser aussi à l'ancien bureau en ce qui concerne la demande de radiation. Alors s'est posée la question de savoir lequel de ces deux bureaux devait engager la procédure. Cette procédure pourrait être engagée par le bureau où le bateau doit être immatriculé, car ce bureau doit envisager la possibilité d'objections contre l'immatriculation sur ses registres. Mais on peut aussi prévoir que les premières démarches doivent être faites par l'ancien bureau, qui doit envisager l'éventualité d'objections contre la radiation. Le Comité a élaboré un texte pour ces deux projets. Enfin, il a paru que la procédure serait plus simple si l'on prescrivait que l'ancien bureau devait rechercher tout d'abord s'il y avait des objections contre la radiation et, dans la négative, aviser l'autre bureau, en lui communiquant en même temps certains détails concernant le bateau. A ce moment, le deuxième bureau examinera s'il y a de son côté des objections et, dans la négative, il retirera au batelier l'ancien certificat d'immatriculation et lui délivrera le nouveau.

En outre, le Comité technique a rédigé deux formules qui se trouvent en annexes.

M. LAWATSCHER (Autriche) estime que les dispositions du nouvel article 15 concernant le transfert de l'immatriculation d'un bateau du registre d'un État contractant au registre d'un autre État, ne semblent pas complètes. En premier lieu, ne paraît-il pas nécessaire de prévoir une disposition pour le cas où la radiation d'un bateau du registre d'un État ou l'immatriculation sur le registre de l'autre État est déclarée inadmissible ? Pour régler ces cas, on pourrait insérer, après le deuxième alinéa, la disposition suivante :

« Si la demande de radiation est rejetée, le bureau de l'État où le bateau est immatriculé est obligé de prévenir le demandeur, les créanciers inscrits ayant consenti à la demande et le bureau compétent de l'État où le bateau doit être immatriculé. D'autre part, le bureau du second État ayant constaté que l'immatriculation sur son registre, étant donné les indications se trouvant sur la demande ne peut être opérée, est obligé d'en prévenir le bureau du premier État auquel il incombe de rejeter la demande proposant la radiation. »

En second lieu, il faudrait prescrire, dans la première phrase du troisième alinéa, que le bureau du premier État est obligé de transmettre au bureau du second État des copies certifiées conformes des pièces justificatives nécessaires qui se trouvent en original ou en copie dans son bureau et qui forment la base des inscriptions dont le bateau est l'objet.

On finirait en insérant une disposition concernant les demandes proposant des inscriptions qui sont parvenues au bureau du premier État, après une demande tendant au transfert de l'immatriculation. A cette fin, il y a deux possibilités. On pourrait établir que de telles demandes doivent être rejetées, ou bien prescrire que ces demandes ne devraient être traitées par le bureau du premier État que dans le cas où la demande proposant le transfert serait rejetée. Le bateau ayant été immatriculé par le bureau du second État, les demandes en question seraient renvoyées par le bureau du premier État au bureau du second État. Elles seraient considérées par ce dernier bureau comme lui étant parvenues au moment de leur arrivée au bureau du premier État.

M. NAUTA (Pays-Bas) dit que le Comité technique avait commencé par rédiger un alinéa réglant le cas où, dans le premier État, il y avait opposition au transfert de l'immatriculation. Ce bureau devrait alors informer le bureau de l'autre État. Toutefois, il y aurait encore beaucoup d'autres cas où il serait très intéressant de donner des informations, et l'on serait arrivé à un article d'une longueur démesurée ; c'est pourquoi le Comité technique a jugé préférable de supprimer tous les alinéas auxquels il avait pensé. S'il y a une opposition de la part du premier bureau, le transfert ne peut pas être effectué et, pratiquement, la procédure est finie.

En ce qui concerne l'amendement proposé par la délégation autrichienne, M. Nauta, prenant pour exemple des cas pratiques, fait ressortir qu'après que le premier bureau s'est adressé au deuxième bureau et l'a informé qu'il effectuerait la radiation, il n'est pas admissible que l'ancien propriétaire opère encore des inscriptions d'actes au premier bureau. Pendant un certain temps, le propriétaire ne pourra pas disposer de son bateau.

M. LAWATSCHER (Autriche) croit néanmoins qu'il serait utile d'insérer dans la Convention une disposition dans le sens qu'il a indiqué.

M. DE STRYKER (Belgique) dit que, assurément, si un particulier veut encore traiter avec le propriétaire, il demandera ces renseignements au bureau et il saura que la demande de transfert a déjà été faite. Si l'on admettait la proposition autrichienne, il n'y aurait plus de garantie pour personne et on ne saurait plus quelle est la situation exacte.

Le PRÉSIDENT croit que le Comité technique a envisagé toutes les hypothèses. Dans une Convention internationale, il faut se borner aux principes et laisser aux juges les controverses de détail.

*La proposition autrichienne n'est pas retenue par la Commission.*

Sur la suggestion de M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) la Commission décide de compléter ainsi le début du paragraphe 4 :

« Dès réception de l'avis du Bureau du premier État, l'autorité compétente du deuxième État procède, s'il y a lieu..... »

*L'article 15 (ancien article 9) ainsi amendé est adopté.*

#### *Formules A et B.*

*Ces deux formules sont adoptées sans modification (voir annexe 18, page 207).*

*Article 45 (ancien article 34) (voir annexe 19, page 215).*

Le PRÉSIDENT rappelle qu'en relation avec le nouvel article 15, il y a une disposition faisant l'objet du nouvel article 45 qui avait été réservée jusqu'à ce que le Comité technique ait soumis ses propositions.

Il met cet article 45 en discussion.

M. ROSSETTI (Italie) pense qu'il doit être entendu que s'il y a doute sur les formulaires transmis ou sur une inscription que l'on ne comprend pas, l'on doit recourir à la voie diplomatique pour avoir des explications, car on ne pourrait attendre que les 230 accords bilatéraux aient été conclus.

Il pense que dans l'intention de la Commission, les formulaires ne devaient pas exclure la correspondance, mais l'aider. Il semble, au contraire, résulter du texte actuel que la correspondance serait exclue s'il n'y a pas de formulaire.

M. CHARGUÉRAUD-HARTMANN (France) estime que d'après ce qu'avait décidé la Commission, on devait précisément préparer des formulaires pour éviter des correspondances directes entre des bureaux qui risquaient de ne pas se comprendre. Le Comité de rédaction a pensé qu'il répondait aux intentions de la Commission de supprimer la correspondance, sauf lorsqu'elle était conforme aux accords bilatéraux envisagés et lorsqu'il y avait un formulaire.

M. ROSSETTI (Italie) croit qu'il y a malentendu. A son avis, ce que l'on avait voulu éviter, ce n'était pas la correspondance, mais la difficulté résultant de la question des langues. On devrait conserver l'article tel quel et ajouter les mots : « et en faisant usage, de préférence, des formulaires ». Si cela n'est pas possible, les autorités intéressées trouveront le moyen de correspondre entre elles, sans quoi, au lieu de faciliter l'application de l'ancien article 34, on la rendrait plus malaisée.

M. CHARGUÉRAUD-HARTMANN (France) attire l'attention sur la dernière phrase du second alinéa de l'article 45 actuel, où se trouvent les mots : « ou par toute autre voie prévue pour de telles communications ». Il y a des voies déjà prévues par des accords entre un très grand nombre d'États. Il pense que cette disposition donnera satisfaction au délégué de l'Italie : il n'est pas nécessaire de faire un accord spécial, car dans beaucoup de cas cet accord existe déjà.

M. DE RUELLE (Belgique) pense que l'on pourrait rendre acceptable le second alinéa en ajoutant les mots : « ou par toute autre voie admise dans la pratique ». A côté de la procédure réglée par des accords formels, il peut s'établir des usages pratiques tendant à correspondre directement. Pourquoi dire d'avance que l'on n'admet pas cette possibilité ? Mieux vaut, au contraire, la laisser se développer.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) dit que, au Comité de rédaction, il a fait la même objection que vient de soulever M. Rossetti, et c'est précisément pour cela que l'on a ajouté les mots signalés par M. Charguéraud. En effet, il ne fallait pas limiter la possibilité d'une communication directe au cas où il y aurait des formulaires spéciaux, car il peut arriver que les communications directes soient déjà officiellement prévues ou que la langue soit la même.

M. Sitensky appuie d'ailleurs la suggestion de M. de Ruelle qui rendrait le texte plus clair.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) pense que la préoccupation de M. de Ruelle est couverte par les mots signalés par M. Charguéraud. Les autres voies prévues peuvent résulter soit de la pratique, soit de textes officiels.

M. CHARGUÉRAUD-HARTMANN (France) croit cependant que la suggestion de M. de Ruelle améliorerait le texte de l'article 45.

M. ROSSETTI (Italie) insiste sur son observation précédente. La proposition de M. de Ruelle parle de la pratique, mais l'on sait combien les États sont, en général, contraires à cette pratique. Un bureau pourrait refuser de répondre en disant que rien ne l'y oblige. Au surplus, les bureaux d'immatriculation ne sont pas au courant de toutes les dispositions conventionnelles réglant la matière entre les États.

M. DE RUELLE (Belgique) propose de dire : « dans la mesure du possible » au lieu de « de préférence », au premier alinéa.

M. CHARGUÉRAUD-HARTMANN (France) dit qu'il semble impossible de prévoir des communications directes entre deux bureaux n'ayant pas la même langue.

M. ROSSETTI (Italie) répond que, dans des conventions aussi importantes que celles qui prévoient la transmission des actes judiciaires, aucune langue n'est prévue ; or, ces transmissions fonctionnent très bien.

M. DE RUELLE (Belgique) fait observer que ces conventions prévoient une traduction dans la langue du pays requis.

M. CONTZESCO (Roumanie) estime que des traductions sont indispensables. Il n'est pas possible que la correspondance entre les différentes autorités puisse se faire dans des langues qui leur sont incompréhensibles. Il ajoute que la correspondance par la voie diplomatique présente l'inconvénient d'être fort longue.

M. RICHTER (Allemagne), tout en estimant très souhaitable de prévoir des communications directes dans la plus grande mesure possible, dit que des communications directes dont la procédure ne serait pas réglée seraient plus nuisibles qu'utiles. C'est pourquoi il ne peut se rallier à la proposition du délégué de l'Italie. Il demande le maintien de l'article 45 amendé par le délégué de la Belgique.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) pense que, dans cette convention, on ne peut prévoir une traduction : cela doit être laissé aux accords bilatéraux qui interviendront certainement selon les besoins. A son avis, le texte de l'article 45 répond à toutes les exigences.

M. ROSSETTI (Italie) croit qu'à lui seul l'article 45 empêchera la convention d'être applicable, s'il faut attendre la conclusion de 230 accords bilatéraux.

M. CHARGUÉRAUD-HARTMANN (France) rappelle que pour tous les besoins d'application pratique prévus par la Convention il existe un formulaire.

M. CONTZESCO (Roumanie) estime que le texte actuel doit apaiser les appréhensions de M. Rossetti. Personnellement, il était opposé aux accords bilatéraux et il persiste dans cette manière de voir. Il était également opposé à la correspondance par la voie diplomatique, très longue et très difficile. Pour le cas où les formulaires sont insuffisants, car on ne peut tout prévoir dans un formulaire, on a ajouté un deuxième alinéa permettant aux États qui le désireraient et le pourraient, de conclure des accords bilatéraux. Pour les autres, les communications se feront par la voie diplomatique ou par toute autre voie prévue pour de telles communications.

M. RIPERT (France) rappelle que la Commission a donné mandat à un comité spécial de régler la question. Les cas auxquels fait allusion M. Rossetti sont peu fréquents en pratique et le Comité spécial a envisagé toutes les solutions possibles. Il est plus sage de s'en tenir au texte actuel.

M. DE RUELLE (Belgique) appuie les observations de M. Ripert. A son avis, l'usage des transmissions directes de bureau à bureau se répandra très facilement. Il ne s'agit pas de matières où ces transmissions constituent un empiètement sur le pouvoir souverain d'un État. Le cas est différent dans la transmission des actes judiciaires, que l'on peut considérer comme touchant à l'exercice des droits de souveraineté, en sorte que l'on a pu se montrer plus méfiant en matière de telles transmissions. Dans le cas en discussion, au contraire, il faut développer le plus possible la transmission directe, qui ne peut susciter les mêmes appréhensions.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) constate qu'il est question des autorités judiciaires et administratives « compétentes ». Pour être sûr que le bureau faisant la communication est bien le bureau compétent, il faudrait ajouter : « et dont les nom et adresse ont été préalablement communiqués conformément à l'article 46 ». De toute façon, il faut établir une liaison entre les articles 45 et 46.

M. CHARGUÉRAUD-HARTMANN (France) fait remarquer que l'on ne pourrait communiquer la liste de tous les huissiers, par exemple, qui constituent les autorités compétentes en matière de saisie.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) tient néanmoins à attirer l'attention de la Commission sur les difficultés qui pourraient se présenter. Comment les autorités de Bâle, par exemple, pourraient-elles savoir que leur correspondant de Pologne ou de Yougoslavie est bien l'autorité compétente ?

M. RIPERT (France) est certain qu'un correspondant prendra toutes mesures pour que ses communications soient recevables par le bureau auquel il les adresse.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie), sans insister sur sa proposition, persiste à croire qu'une précision serait utile à ajouter dans le texte, sans quoi on permettra au bureau d'immatriculation recevant une communication de décider de lui-même si l'autorité dont il a reçu une communication est compétente ou non.

*L'article 45 est adopté avec l'amendement proposé par la délégation belge qui consiste à ajouter à la fin du second alinéa les mots : « ou par toute autre voie admise dans la pratique ».*

*Article 16 (ancien article 10) (voir annexe 19, page 211).*

Le PRÉSIDENT signale qu'il y a, au sujet de cet article, des observations de la délégation hellénique (voir annexe 4, page 200) et un texte proposé par la délégation roumaine comme devant être inséré dans le Protocole de clôture (voir annexe 20, page 218).

M. CONTOUMAS (Grèce) prie la délégation roumaine de vouloir bien donner des éclaircissements sur sa proposition.

M. ROSSETTI (Italie) aimerait, lui aussi, avoir des explications sur la proposition roumaine, car il ne comprend pas bien quels sont les droits que l'on voudrait reconnaître. Il ne voit pas sur quelle base repose la pratique mentionnée au deuxième alinéa, et si elle provient simplement d'un usage ou si elle résulte de conventions consulaires, de traités de commerce, etc. Quoi qu'il en soit, il n'aurait pas compétence devant cette Conférence pour trancher la question. Si, au contraire, la délégation roumaine se contentait de dire qu'il est entendu que la question, sans être préjugée en droit, reste réglée en fait, il pourrait, au contraire, accepter et signer le texte.

M. CONTZESCO (Roumanie) estime qu'avant de discuter le fond de la question, la Conférence doit d'abord se prononcer sur le point de savoir si elle a compétence ou non pour examiner la question posée par la délégation hellénique, dont elle n'a encore entendu aucune explication complémentaire. Or, c'est à lui-même, délégué roumain, que l'on demande maintenant des explications, alors qu'il appartiendrait, au contraire, à la délégation grecque de s'expliquer tout d'abord. Si, toutefois, il s'est par hasard mépris sur le sens de la proposition de la délégation hellénique, M. Contzesco déclare qu'il est tout prêt à retirer sa demande d'addition au Protocole de clôture.

M. CONTOUMAS (Grèce) dit qu'il a distribué à la Commission une note explicative donnant tous éclaircissements sur sa proposition.

M. CONTZESCO (Roumanie) constate que cette réponse du délégué hellénique est bien laconique et bien incomplète. S'il ne s'est pas mépris sur le sens de la proposition hellénique, ceci revient à dire : la Grèce est un État participant à cette Conférence, mais elle demande, tout en signant la Convention qu'on discute, à pouvoir bénéficier d'un régime qui n'y est pas inscrit. A quoi la délégation roumaine répond qu'elle est là pour négocier une convention qui, dans son esprit, doit être applicable de la même manière à tous les États signataires, et qu'aucun de ceux-ci, du fait de sa signature, ne peut ou ne doit bénéficier d'un régime d'exception. On cherche ici à unifier, le plus possible, les différentes pratiques, ou à résoudre les difficultés que présentent les différentes législations ; mais M. Contzesco n'a jamais pensé que, dans l'esprit d'une délégation, la Conférence fût appelée à consolider une pratique quelconque et à décider qu'une autre délégation devrait engager son gouvernement à ne jamais user de son droit, à l'avenir, de supprimer, dans sa législation, des pratiques contraires à la convention signée. Il y a toute une série de principes sur lesquels on discute, applicables, par exemple, à l'immatriculation, au transfert, etc. ; mais la Convention n'a pas à s'occuper de toutes autres pratiques ayant caractère local et relevant des législations nationales. Sur le Bas-Danube, il existe des pratiques très anciennes, dont la Roumanie a conservé les vestiges lorsqu'elle a pris la succession du Gouvernement ottoman dans ces parages, dans lesquels vivait tout un amalgame de populations. La Roumanie, loin de vouloir brusquer ces populations, a voulu, au contraire, leur conserver certains avantages. Parmi elles, se trouve une catégorie très sympathique et très utile de navigateurs de nationalité grecque, avec laquelle la Roumanie a toujours vécu en la meilleure intelligence. Le mieux eût été de ne pas soulever à son avantage, au sein de la Conférence, une question risquant d'embrouiller la situation d'aujourd'hui au lieu de l'éclaircir, soit pour maintenant, soit pour l'avenir. M. Contzesco déclare avoir même dit à son collègue hellénique, qu'il n'a rien à gagner par sa proposition, mais que celui-ci lui a demandé s'il avait quelque chose à y perdre ; à quoi le délégué de Roumanie lui a répondu qu'il doit relire la Convention et la signer ou non selon les conclusions qu'il tirerait de cette lecture. En signant la Convention, chaque délégation s'engage à apporter certaines améliorations à la législation de son État ou à consentir à certaines retouches. La demande un peu bizarre de la délégation hellénique constitue une controverse issue du fait que la batellerie grecque du Bas-Danube, inscrite aux Consulsats de Braïla et de Galatz, perdrait certains avantages d'ordre juridique et propose de remplacer, dans le texte de la Convention, le mot « lieu » par le mot « pays », en vue de couper court à toute controverse. Cela signifierait qu'à l'abri de la fiction d'extraterritorialité des offices consulaires helléniques, en disant « pays », cela dirait « pays grecs », tandis qu'en disant « lieu », cela dirait « pays roumain ». M. Contzesco s'attache alors à faire ressortir toutes les bizarreries auxquelles donnerait lieu l'acceptation de la proposition grecque, en reprenant les diverses dispositions du texte de la Convention et en leur appliquant la nouvelle signification proposée par la délégation hellénique.

A propos des dispositions du paragraphe 2 de l'article 16 nouveau (ancien article 10, voir annexe 19, page 211), M. Contzesco, après avoir émis et illustré ses objections à l'égard de la proposition hellénique, tient à dissiper tout malentendu. La pratique actuelle laisse aux bateaux immatriculés dans un consulat la possibilité de poursuivre auprès du consulat même les mesures de publicité, c'est-à-dire les inscriptions hypothécaires, radiations d'hypothèques, transferts, etc. Le Gouvernement roumain ne s'est jamais opposé à cette pratique, et M. Contzesco croit qu'aussi longtemps que cette pratique subsistera, son Gouvernement n'aura pas besoin de s'y opposer, car il est tout naturel que, là où fut faite l'immatriculation, toutes ces mesures puissent être continuées de façon à donner à ces registres consulaires la même efficacité qu'aux registres de l'État territorial. Par contre, si l'on arrive au titre II, article 18 (ancien article 11, page 211), on se rend compte, par le rapprochement entre les deux alinéas de l'article, de la situation inadmissible en présence de laquelle on se trouverait par l'adoption de la proposition grecque. Le délégué de la Roumanie demande à son collègue hellénique si, par la réserve qu'il a formulée, il entend obtenir que les opérations prévues dans cet article, contraventions, poursuites, répressions, etc., ne soient plus faites devant les autorités administratives ou les tribunaux roumains comme c'est le cas maintenant et depuis toujours.

N'obtenant à cette demande catégorique aucune réponse, M. Contzesco poursuit son argumentation à propos des articles 19, 22 et 24 (voir annexe 19, pages 211 et 212). Il ne voudrait cependant pas insister sur ces citations qui pourraient fatiguer inutilement la Conférence. Il se contente de rappeler que l'Orient a connu jadis le régime des Capitulations, mais tel n'est plus le cas maintenant, et sur le Bas-Danube, la Roumanie n'est nullement décidée à l'introduire à l'occasion de la signature de cette Convention. La Roumanie n'entend consolider absolument aucune pratique, si ancienne soit-elle, et le Gouvernement roumain se réserve le droit de modifier la pratique consulaire d'aujourd'hui quand bon lui semblera : les Roumains sont là chez eux. A défaut d'autre explication de la part de la délégation hellénique, il ne peut donc interpréter sa proposition que comme une tendance à introduire, dans les eaux du Bas-Danube, c'est-à-dire en pays roumain, un régime capitulaire, ce qui constitue une hypothèse à exclusion de la façon la plus absolue.

Il est avéré que le Comité de rédaction — dont M. Contzesco fait du reste partie — en remplaçant en divers endroits du texte admis par le plenum, le mot « lieu » par le mot « pays », n'a nullement eu l'intention de donner satisfaction à la demande de la délégation hellénique, laquelle, d'ailleurs, n'avait même pas été discutée en séance ; cependant, sans le vouloir, le Comité de rédaction a ainsi non seulement tranché la controverse — dont parlait la délégation hellénique — mais ouvert une controverse plus grande, car les articles ainsi modifiés ou bien n'ont plus de sens, ou bien doivent s'entendre comme le désire la délégation hellénique, et, dans ce cas ils deviennent totalement inapplicables en Roumanie. Le délégué de Roumanie est d'accord avec le Comité de rédaction pour unifier la terminologie, mais à condition que cette mesure n'ait pour conséquence

ni de consolider une situation reposant sur une pratique volontairement consentie par le Gouvernement roumain, ni de lui lier les mains pour l'avenir quant à la possibilité, pour l'État roumain, de modifier la pratique actuelle sur le Bas-Danube lorsque ses intérêts le lui dicteraient. En un mot, M. Contzesco déclare ne pouvoir admettre que la Convention puisse apporter en faveur d'un seul État signataire une modification à un régime dont bénéficient tous les autres États signataires en Roumanie, en échange du même régime dont la Roumanie bénéficierait sur le territoire de tous les États signataires, excepté celui qui réclame le régime d'exception, vu qu'il n'a pas de navigation fluviale intérieure.

M. DE RUELLE (Belgique) désire soulever une motion d'ordre. La Conférence actuelle n'a aucune compétence pour traiter de la matière des attributions consulaires qui pourraient évidemment être envisagées et donner lieu à des discussions à propos de nombreuses dispositions de la Convention. On pourrait rassurer le délégué de la Roumanie en constatant, dans la mesure où cela est nécessaire, que le Comité de rédaction, en remplaçant en divers endroits le mot « lieu » par le mot « pays », n'a nullement entendu trancher la question soulevée par la délégation hellénique. Toute la Conférence doit être d'accord pour dire qu'elle ne saurait ni confirmer ni infirmer la situation actuelle qu'elle n'a même pas à examiner. Peut-être le délégué de la Roumanie admettra-t-il que le texte qu'il a proposé comme addition au protocole de clôture dépasse sa pensée, car, sans doute, il reconnaîtra que l'on ne doit pas préjuger la question. S'il en est ainsi, les mots « la présente Convention ne touche en rien aux droits de l'État roumain » sont excessifs. Il y aurait lieu, plutôt, de déclarer que la Conférence se reconnaît incompétente à juger de la réserve présentée par la délégation roumaine et qu'elle est d'avis que la Convention ne peut en aucun cas préjuger les droits respectifs des États intéressés.

M. CONTZESCO (Roumanie) ne croit pas avoir dépassé sa pensée par l'expression mentionnée. Il a en effet voulu parler des droits qu'a le Gouvernement roumain de maintenir ou de modifier la pratique actuelle. Il demande au délégué de la Belgique s'il entend que les pratiques actuellement suivies par les différentes chancelleries consulaires dans le Bas-Danube pourront cesser au moment où une législation roumaine ultérieure pourrait venir modifier la situation.

M. DE RUELLE (Belgique) répond que la Conférence n'a pas compétence pour juger et apprécier cette situation. En acceptant une réserve, la Conférence devra faire ressortir clairement que le problème tout entier est réservé à des négociations entre la Grèce et la Roumanie.

M. CONTZESCO (Roumanie) pense que sa propre formule ne dit pas autre chose que ce que demande M. de Ruelle puisqu'en attendant elle laisse expressément aux bateaux appartenant à des ressortissants étrangers la faculté de se faire immatriculer à leur consulat du Bas-Danube.

M. DE RUELLE (Belgique) répond que ces mots trancheraient la question dans un sens positif, alors que la Conférence n'a compétence pour la trancher en aucun sens.

M. CONTZESCO (Roumanie) fait remarquer que l'adoption de la proposition belge mettrait le Gouvernement roumain dans une situation inacceptable, étant donné l'intervention de la délégation hellénique.

M. DE RUELLE (Belgique) répond qu'il y a peut-être des situations encore plus délicates et que la Conférence n'a cependant pas qualité pour les trancher : elles doivent faire l'objet de négociations non pas internationales, mais bilatérales.

M. HOSTIE, président du Comité de rédaction, explique dans quelles conditions, tout à fait étrangères au débat actuel, le Comité de rédaction a été amené à proposer des modifications à certains articles, par exemple à l'article 16 (ancien article 10). Dans le système du projet de Convention établi par le Comité du droit fluvial, il y a deux doubles immatriculations interdites : l'une à l'intérieur d'un même pays, l'autre dans deux pays différents. L'article 16 (ancien article 10) prévoit, au deuxième paragraphe, des sanctions dans le cas de la double immatriculation visé au troisième alinéa de l'article 3, c'est-à-dire de la double immatriculation dans deux pays différents. Par contre, la double immatriculation opérée à l'intérieur d'un même pays est laissée, en ce qui concerne la sanction, à la législation nationale. C'est pourquoi il a paru logique au Comité de rédaction de parler d'autorités compétentes non pas des « lieux » où furent faites les immatriculations, mais des « pays » où elles ont été effectuées, en laissant au législateur national le soin de déterminer quel est, sur son territoire, le juge compétent pour ces contraventions aux obligations internationales. Ayant dû modifier le deuxième alinéa de l'article 16, il était logique de faire, pour les mêmes motifs, une modification correspondante à d'autres passages de la Convention. Il en était ainsi, par exemple, à l'article 21 (ancien 13). Cet article parlait de la loi du lieu d'immatriculation alors que la disposition, en quelque sorte parallèle, de l'article 20 (ancien 12) parlait de la loi du pays d'immatriculation. Ces divergences d'expression ne répondaient à aucune différence de pensée, en sorte qu'il était de bonne méthode de mettre à l'article 21 et à d'autres articles où il était question de la loi du « lieu » d'immatriculation : « le pays ». Il s'agissait donc uniquement de modifications de rédaction destinées à éviter des doutes ou des erreurs éventuelles dans l'interprétation.

M. ROSSETTI (Italie) répète que la Conférence n'a pas qualité pour trancher un débat sur la compétence des consulats. La question actuelle intéresse non pas seulement la Grèce et la Roumanie mais plusieurs autres pays. Elle n'est donc pas limitée au Bas-Danube, mais toutes les observations du délégué de la Roumanie font craindre à M. Rossetti qu'il ne puisse signer cette Conven-

tion si la Conférence lui donne l'interprétation que voudrait M. Contzesco. Pour prendre un exemple, M. Rossetti se réfère au début de l'article 20 (ancien article 12) ainsi conçu : « Le transfert volontaire entre vifs des droits de propriété sur un bateau est réglé par la loi du pays d'immatriculation... » D'après l'interprétation de M. Contzesco, un bateau italien qui, d'après une convention consulaire ou un usage établi, serait immatriculé au consulat italien de Galatz, serait considéré comme ayant la Roumanie comme pays d'immatriculation. Pareille interprétation rendrait toute la Convention inacceptable pour la délégation italienne. Les consuls de beaucoup de pays ont actuellement le droit d'accorder le certificat provisoire de nationalité, la question étant ultérieurement réglée sur les registres de l'État intéressé. Ce sont là toutes questions sortant de la compétence de la Conférence, et M. Rossetti ne voudrait pas les traiter, mais il doit être bien entendu que s'il existe la possibilité d'immatriculer un bateau dans un consulat, ce bateau doit être considéré comme ayant été immatriculé dans le pays d'où relève ce consulat et non dans le pays où se trouve le consulat. Si cette interprétation n'est pas celle de la Commission, la Convention qui a pour but d'unifier le droit n'aboutirait, au contraire, qu'à engendrer des conflits de lois.

M. CONTZESCO (Roumanie) répond qu'il y a un gros malentendu. Il fait remarquer à son collègue italien que tout ce qu'il vient de dire dans la première partie de son intervention ne s'appliquerait qu'à la navigation maritime et non à la navigation fluviale intérieure dont on traite ici. En ce qui concerne la deuxième partie, M. Contzesco est tout à fait d'accord avec M. Rossetti : une immatriculation faite en Roumanie dans un consulat italien a bien les mêmes effets que si elle était faite en territoire italien, et la formule que le délégué de Roumanie a proposée ne dit pas autre chose.

M. ROSSETTI (Italie) se félicite de la précision que vient de donner M. Contzesco et l'en remercie.

M. RIPERT (France) pense que ses divers collègues sont moins loin les uns des autres qu'ils ne le croient eux-mêmes. Que demande la délégation hellénique ? C'est que la signature de la Convention ne fasse pas obligatoirement disparaître une pratique existante. Que demande la délégation roumaine ? Que cette signature ne consolide pas une pratique existante. Il ne s'agit nullement des droits de l'État roumain qu'il n'y a pas lieu de soumettre à l'appréciation de la Conférence. Tout ce qu'il s'agit de dire, c'est que les États signataires n'ont pas une obligation juridique ou morale de modifier la pratique actuelle. Or, les deux États en question conviennent de ne rien changer à cette pratique. Dans ces conditions, ni l'une ni l'autre des deux délégations n'a à parler de droits qui ne sont pas en question : elles demandent simplement que la signature de la Convention ne préjuge en rien la situation de fait existante.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) croit, comme M. de Ruelle, que la question ne doit pas être tranchée par la Conférence, d'autant plus qu'elle n'a jamais été envisagée par le Comité du droit fluvial. Il lui semble que les observations de M. Ripert pourraient donner satisfaction aux délégués roumain et hellénique.

M. CONTZESCO (Roumanie) remercie M. Ripert de son intervention qui concorde entièrement avec sa propre pensée en ce qui concerne les droits du Gouvernement roumain. Mais il tient d'abord à faire observer que ce n'est pas lui qui a soulevé la question. Il n'aurait jamais voulu appeler l'attention de la Commission sur les controverses qui auraient peut-être pu naître aujourd'hui ou demain de textes qui lui semblaient parfaitement clairs et qui ne lui paraissaient pas pouvoir être interprétés autrement que ne l'ont fait M. Ripert, M. de Ruelle, M. Rossetti et bien d'autres. La situation a cependant changé depuis l'intervention de la délégation hellénique, et, qu'on le veuille ou non, il y a en ce moment une contrainte morale qui oblige M. Contzesco à discuter la question devant la Commission, tout en reconnaissant qu'elle n'a pas qualité pour se prononcer. Il est absolument incontestable que la Roumanie garde ses droits souverains et que ses droits et obligations en matière d'application de la Convention dans ses eaux sont identiques à ceux des autres États. La question était claire jusqu'au moment où l'intervention hellénique est venue la troubler. Si à présent elle n'était pas tranchée dans le Protocole de clôture de la façon que demande M. Contzesco, c'est-à-dire en coupant court à toutes interprétations, l'État roumain ne verrait plus dans la Convention un acte susceptible d'être signé par lui. Au moment où il signerait une convention destinée à mettre fin aux conflits avec l'Europe entière, l'État roumain ne voudrait nullement ouvrir sciemment un conflit avec l'État grec. Il ne s'agit naturellement pas des sujets helléniques ayant en Grèce leur résidence et leur domicile et pouvant avoir, occasionnellement, un bateau sur le Danube. Il s'agit en l'occurrence d'une population grecque autochtone en Roumanie, originaire ou établie depuis des dizaines et des dizaines d'années, qui, en majeure partie, ne connaît même pas sa patrie et qui n'entend nullement quitter la région du Bas-Danube dans laquelle elle a ses attaches et ses devoirs. Cette population se présente toujours devant les tribunaux roumains pour les diverses opérations, ventes, emprunts, hypothèques, etc. et M. Contzesco affirme — sans crainte de recevoir un démenti — que les Grecs en question ne vont jamais à leur consulat que pour l'enregistrement de ces opérations ou pour faire immatriculer leurs bateaux ; dans certains cas même, leurs bateaux sont immatriculés à la Capitainerie de port roumaine, vu que la loi roumaine le permet pour les étrangers nés en territoire roumain et y ayant leur résidence huit mois par an. M. Contzesco ne saurait faire une assimilation entre cet état de choses et celui des ressortissants des autres pays au sujet desquels la Convention établit des avantages spéciaux devant les tribunaux du pays où ils naviguent. Le Gouvernement roumain ne pourrait donc admettre que la situation actuelle soit consolidée pour les populations helléniques du Bas-Danube d'une façon équivalente à un régime capitulaire.

M. CONTOUMAS (Grèce) déclare qu'il ne peut pas exiger de la Conférence de se constituer juge des droits respectifs des deux pays. Comme l'ont dit M. de Ruelle et M. Ripert, la question doit

rester en dehors des débats de la Conférence, si celle-ci se déclare incompétente à la trancher. Dans ces conditions, il propose d'insérer dans le Protocole de clôture le premier alinéa de l'amendement roumain, en remplaçant les mots « ne touche en rien aux droits de l'État roumain, etc. » par : « n'a pas pour objet de modifier la pratique actuelle ». La question des droits respectifs des deux pays restera ainsi entière.

M. RIPERT (France), afin de donner satisfaction aux deux délégations, propose de dire : « ... ne peut être considéré comme une confirmation ou une modification de la pratique actuelle de l'immatriculation des bateaux dans les consulats du Bas-Danube ». Cette formule empêchera que l'on tire argument de la Convention dans un sens ou dans l'autre.

M. CONTZESCO (Roumanie) se rallie à cette modification au premier alinéa de sa proposition, sous réserve de la rédaction de la seconde partie.

M. ROSSETTI (Italie) attire l'attention sur les derniers mots de ce premier alinéa : « Cette immatriculation ayant les mêmes effets que celle effectuée sur le territoire de l'État dont lesdits ressortissants relèvent. »

M. RIPERT (France) fait observer que ce passage traite d'une question relevant de conventions consulaires et non de la Convention en discussion.

M. ROSSETTI (Italie) répond que l'on ne peut trancher la première moitié de la question traitée au premier alinéa en laissant la seconde moitié dans le doute. Si l'on veut parler de la pratique actuelle, il faut l'envisager sous ses deux aspects, tels qu'ils apparaissent dans le premier alinéa, sans quoi on pourrait tirer du silence fait sur la deuxième partie un argument *a contrario*. Il faut préciser que la pratique actuelle tout entière n'est pas mise en cause dans la Convention.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) fait observer que si l'on parle de la pratique actuelle, on envisage aussi ses effets, en sorte qu'il est inutile de les mentionner expressément.

M. RIPERT (France) propose de compléter son amendement par les mots « comme valant l'immatriculation dans les pays étrangers ».

M. ROSSETTI (Italie) croit que ce nouvel amendement serait une amélioration. En outre, au lieu de dire « dans le Bas-Danube », il faudrait dire « la pratique là où elle existe », car elle peut se rencontrer ailleurs.

M. CONTZESCO (Roumanie) demande si, avec l'amendement de M. Ripert, on maintient ou non la seconde partie de sa propre proposition. L'amendement roumain, tel qu'il était rédigé, était en relation avec *les droits* de l'État roumain, notion qui ne peut pas disparaître.

M. RIPERT (France) explique que, dans son amendement, il précise que l'immatriculation en question vaut l'immatriculation faite dans le pays dont dépend le consulat. C'est le fait et on ne dit rien sur les conséquences.

M. CONTZESCO (Roumanie) maintient que la rédaction de sa proposition est en rapport avec le droit, que l'État roumain entend conserver, de modifier cette pratique s'il le juge nécessaire. Le délégué de la Roumanie ne saurait, en cette matière, renvoyer à une convention consulaire ou commerciale, car ce sont des affaires à régler entre les États intéressés et qui ne concernent nullement la Conférence actuelle. Ce qu'il désire, c'est ne pas passer sous silence ces droits qui resteront intacts avec ou sans la Convention.

M. RIPERT (France) explique que la deuxième partie de la proposition roumaine disparaîtrait, car elle serait remplacée par les mots que lui-même proposait d'ajouter à son amendement. Le délégué de la Roumanie a reconnu lui-même que lorsqu'un bateau était immatriculé dans un consulat, c'était comme s'il avait été immatriculé dans le pays d'où relève ce consulat.

M. DASCOVICI (Roumanie) s'appuyant sur la pratique actuelle — dont il donne les détails — déclare que sa délégation ne pourrait accepter que l'on applique demain la loi grecque à des populations helléniques habitant depuis toujours en Roumanie et qui, elles-mêmes, se soumettent actuellement à la loi roumaine, pratique que les consulats helléniques n'ignorent pas.

M. RIPERT (France) explique que la réserve roumaine n'est nullement en question. Dans son amendement, le délégué de la France dit seulement que l'on ne pourrait tirer argument de la Convention pour déclarer que la pratique actuelle est infirmée ou confirmée.

M. CONTZESCO (Roumanie) aimerait savoir, avant de répondre, ce que le délégué hellénique pense des observations de M. Ripert sur le deuxième alinéa de la proposition roumaine.

M. CONTOUMAS (Grèce) déclare que, suivant les instructions précises qu'elle a reçues, la délégation hellénique désire que la Convention confirme, d'une part, la pratique purement administrative des inscriptions consulaires, et n'implique pas, de l'autre, pour les bateaux grecs bénéficiant de cette pratique, un traitement de droit inégal, par rapport à celui que la Convention assurera aux bateaux de tout autre pays contractant. Si, néanmoins, la Conférence ne se reconnaît aucune compétence à régler la question de ladite pratique, la délégation hellénique s'efforcera, sans

naturellement pouvoir prendre d'engagement, de faire accepter par son Gouvernement la proposition transactionnelle de M. Ripert, à savoir que la Convention ne porte ni confirmation ni modification de la pratique des inscriptions dans les consulats du Bas-Danube, comme valant inscriptions dans les bureaux des États dont ces consulats relèvent.

M. DE RUELLE (Belgique) est de plus en plus persuadé que l'on doit adopter une formule aussi brève que possible et qui ne soit pas spéciale au Bas-Danube, sans quoi la Conférence semblera prendre parti entre la délégation hellénique et la délégation roumaine. C'est pourquoi il a précédemment suggéré une formule applicable à tous les pays et qui laisse les situations actuelles absolument entières.

M. PANTITCH (Yougoslavie) dit que la délégation yougoslave estime qu'il faudrait limiter la portée du texte au Bas-Danube. C'est pourquoi la proposition de M. Ripert lui semble préférable à celle de M. de Ruelle. Si l'on voulait établir une formule générale comme le propose M. de Ruelle, on risquerait de prolonger le débat. Il semble que la proposition de M. Ripert doive donner satisfaction à tous, puisqu'elle déclare que la Convention n'a pas pour but de changer en quoi que ce soit la situation telle qu'elle a existé jusqu'à présent en Roumanie ; elle n'a même pas à s'en occuper, c'est pourquoi elle indique nettement que la Conférence n'a pas compétence pour traiter la question soulevée par la délégation hellénique qui, au fond, éprouvait des craintes non fondées.

M. ROSSETTI (Italie) avait demandé que l'on ne parle pas du Bas-Danube, mais d'un point de vue général. Cependant la formule de M. de Ruelle est trop large et il préfère celle de M. Ripert.

Le PRÉSIDENT demande au délégué de la Roumanie s'il peut se rallier à la formule de M. Ripert.

M. CONTZESCO (Roumanie) répond que, malheureusement, cela ne lui est pas possible car, malgré tous les efforts du délégué hellénique pour convaincre son Gouvernement quant à l'esprit qui a animé cette Conférence, il est, lui, convaincu que, dans l'application de la Convention au Bas-Danube, la Roumanie s'exposera, à partir de ce jour, aux pires dangers et aux conflits les plus graves, issus d'une interprétation toute personnelle de la part du Gouvernement hellénique. Si la proposition de M. Ripert était complétée par la deuxième partie du deuxième alinéa de la proposition roumaine, M. Contzesco l'accepterait, car là seulement est le remède contre le danger qu'il veut éviter.

M. CONTOUMAS (Grèce) aimerait recevoir du délégué de la Roumanie des éclaircissements sur la portée exacte du deuxième alinéa.

M. CONTZESCO (Roumanie) répond que ce texte a pour but de confirmer que la Convention enlève au Gouvernement hellénique toute possibilité de venir réclamer demain au Gouvernement roumain un régime différentiel en ce qui concerne les sujets grecs du Bas-Danube par rapport au régime que la Roumanie accorde à tous les États signataires.

M. CONTOUMAS (Grèce) dit que la Grèce demande exactement le même traitement, c'est-à-dire celui de la Convention, avec cette seule différence que la formalité administrative de l'immatriculation se fera dans un consulat au lieu de se faire dans un bureau territorial.

Le PRÉSIDENT prie MM. Ripert et de Ruelle de se réunir pour préparer une formule.

M. RIPERT (France) répond que cela n'est pas nécessaire, puisque le délégué de la Roumanie a accepté l'amendement au premier alinéa de sa proposition et que le délégué hellénique accepte le deuxième alinéa de la proposition roumaine.

M. ROSSETTI (Italie) fait observer que lui aussi est intéressé à la question et qu'il n'a pas encore eu les explications qu'il désire. Est-ce que, du deuxième alinéa, on peut déduire qu'il y a une différence entre l'immatriculation et la publicité faite dans un consulat et les mêmes opérations faites dans les bureaux du pays dont relève ce consulat ? Au surplus, il ne comprend pas pourquoi l'on parle ici de la publicité des droits. Veut-on dire que les droits que la Roumanie conserve ici sont les mêmes que dans les pays où n'est pas admise l'immatriculation dans les consulats ?

M. CONTZESCO (Roumanie) déclare qu'il n'y a aucune divergence entre son collègue et lui à ce propos. Cette première partie du deuxième alinéa ne porte, dans l'état actuel des choses, aucune atteinte aux droits des autres pays. Il ajoute que la Roumanie entend ne pas accorder à une seule catégorie de sujets étrangers un régime préférentiel par rapport au régime accordé aux ressortissants de tous les autres États signataires.

M. ROSSETTI (Italie) demande si M. Contzesco considère l'immatriculation dans les consulats comme un régime différentiel.

M. CONTZESCO (Roumanie) répond négativement : Cette immatriculation produit exactement les mêmes effets pour ceux qui préfèrent suivre cette procédure.

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE croit qu'il y a malentendu à cause des derniers mots du deuxième alinéa. Il voudrait savoir si, au fond, ce deuxième alinéa ne peut se lire ainsi :

« Il est également entendu que la pratique actuelle de l'immatriculation et de la publicité des droits sur les registres des consulats du Bas-Danube ne porte, au sens de la présente Con-

vention, aucune atteinte aux droits de la Roumanie tels qu'ils sont reconnus à tout État contractant à l'égard des bateaux immatriculés dans le territoire d'un autre état contractant. »

M. DASCOVICI (Roumanie) déclare que la Roumanie se trouve sur le Bas-Danube dans sa pleine souveraineté. Des étrangers se présentent tous les jours devant les tribunaux roumains pour toutes les formalités en question. Si l'on supprimait la formule « comme État territorial », on créerait pour les étrangers en question faisant l'immatriculation au consulat une véritable situation d'exterritorialité. Or, tel n'est pas le cas dans la pratique actuelle, puisque ces étrangers se présentent d'eux-mêmes devant les tribunaux roumains.

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE demande au délégué de la Roumanie si, dans sa pensée, lorsqu'il s'agit de bateaux immatriculés au consulat tout se passe à l'égard de la Roumanie comme si ces bateaux étaient immatriculés dans le pays d'où relève le consulat.

M. CONTZESCO (Roumanie) répond que l'on ne peut dire que tout se passe de la même façon. C'est d'ailleurs ce qu'il n'a cessé de répéter depuis le début, de même qu'il l'a dit dans sa formule écrite. Il s'agit de la pratique matérielle de l'inscription de l'immatriculation, mais non des autres opérations et formalités qui se font couramment devant les tribunaux. Il ne faut pas confondre un consulat avec un État lorsqu'il s'agit non de l'immatriculation matérielle d'un bateau, mais d'un transfert de propriété, d'un prêt hypothécaire, d'une vente, d'une contravention, etc.

M. RIPERT (France) croit que la confusion provient de ce que la proposition roumaine est divisée en deux alinéas. Il propose de fondre son propre amendement et le deuxième alinéa roumain en un même texte.

M. CONTOUMAS (Grèce) se rallie à la proposition de M. Ripert sous réserve que, pour la signature, il faudra à sa délégation des instructions ultérieures. Il s'engage à faire son possible pour que cette proposition soit acceptée par son Gouvernement.

M. ROSSETTI (Italie) constate que, selon M. Contzesco, il y a, à certains égards, différence de traitement entre un bateau immatriculé dans un consulat du Bas-Danube et un bateau immatriculé dans le pays d'où relève ce consulat. Cela, il ne pourrait l'admettre, car il en résulterait non seulement une différence de traitement entre les pays, mais même entre les bateaux d'un même pays.

M. CONTZESCO (Roumanie) constate qu'il se produit une confusion dans l'esprit de son collègue d'Italie dont les appréhensions devraient être apaisées par ce que lui-même a dit à plusieurs reprises. Il ne s'agit nullement d'un traitement différentiel entre des bateaux immatriculés au consulat italien par exemple, et des bateaux immatriculés en Italie. Par contre, jamais le Gouvernement italien n'a demandé au Gouvernement roumain que les contraventions, poursuites, ventes forcées etc., soient réglées devant les consulats italiens comme le demande la délégation hellénique en ce qui concerne les bateaux immatriculés aux consulats de Grèce.

M. RIPERT (France) pense que le texte qu'il suggère est acceptable pour toutes les délégations.

M. CONTOUMAS (Grèce) déclare qu'il pourrait accepter la proposition de M. Ripert, mais en ce sens que l'immatriculation et toutes autres inscriptions se feront aux consulats de Grèce et qu'elles seront équivalentes à une immatriculation et des inscriptions faites en Grèce, leurs effets étant régis par les dispositions de la Convention à tous égards et sans discrimination d'aucune sorte.

M. RIPERT (France) dit que cela est bien entendu.

M. CONTZESCO (Roumanie) se demande, dans ces conditions, où résidait la controverse signalée par le délégué hellénique.

M. RIPERT (France) dit qu'à son avis la question a été provoquée par un malentendu.

M. CONTZESCO (Roumanie) doute qu'il y ait eu malentendu ; mais en tout cas, avant de se prononcer définitivement, demande que le texte suggéré par M. Ripert soit distribué aux diverses délégations, afin de pouvoir être discuté efficacement.

*Il en est ainsi décidé.*

#### *Article 18 (ancien article 11) (voir annexe 19, page 211).*

Le PRÉSIDENT rappelle que la délégation allemande a fait une réserve sur cet article.

M. RICHTER (Allemagne) dit que la délégation allemande a encore de très graves scrupules à approuver la formule du Comité de rédaction. La question est si importante qu'il propose de renvoyer l'article au Comité.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) insiste pour qu'on ne rouvre pas la discussion sur un article longuement discuté, déjà approuvé, et au sujet duquel la délégation allemande a réservé, non son droit de le discuter, mais seulement son vote.

M. RICHTER (Allemagne) précise qu'il ne soulève qu'une question de rédaction. Il n'avait pas approuvé cette formule lorsqu'elle fut proposée par M. Ripert, en cours même de discussion. Il ne pourrait s'y rallier que s'il était pleinement convaincu de l'impossibilité de trouver une autre formule.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) répond que, dans ce cas, un renvoi au Comité de rédaction est inutile, la question ayant déjà été longuement discutée par ce Comité. L'article, sans être parfait à tous égards, dit clairement ce que l'on veut dire.

M. ROSSETTI (Italie) approuve cette remarque. Si la délégation allemande n'a pas d'autre rédaction à proposer pour ce texte distribué depuis plusieurs jours, il s'oppose à un renvoi au Comité de rédaction.

M. RICHTER (Allemagne) explique que la délégation allemande espérait encore pouvoir faire des propositions de fond. D'autres délégations attachent une importance capitale à conserver la substance de cette disposition ; la délégation allemande serait disposée à s'y rallier, sous réserve d'en modifier la teneur, qu'il lui sera très difficile de soumettre à son Gouvernement.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) pense que l'on doit s'en rapporter aux rédacteurs de l'article, qui lui ont certainement trouvé la meilleure forme possible.

M. RIPERT (France) dit que c'est lui-même qui a rédigé l'article, alors que, comme le délégué de l'Allemagne, il était opposé à la disposition en discussion. Il a cherché en toute bonne foi la formule la plus acceptable pour tous. Quel est le point qui soulève particulièrement les scrupules de son collègue ?

M. RICHTER (Allemagne) répond que ce sont les mots : « ou quand il existe sur ce bateau un intérêt hypothécaire étranger ». On améliorerait la rédaction en les supprimant et en reprenant les termes du deuxième alinéa.

M. RIPERT (France) n'aurait aucune objection à ce que l'on fonde ensemble les deux alinéas. Cette formule avait été insérée dans l'intérêt des délégations opposées à une extension de la Convention et M. Ripert y renoncerait volontiers.

M. RICHTER (Allemagne) explique au délégué néerlandais que ce qui le choque, c'est de voir introduire dans la Convention une notion toute nouvelle, dont il ne saurait apprécier les répercussions sur d'autres matières du droit dans des cas analogues.

M. RIPERT (France) propose la rédaction suivante :

Les dispositions du présent titre sont applicables :

- a) Quand un bateau immatriculé sur le registre d'un État contractant se trouve sur le territoire d'un autre État contractant ;
- b) Quand il existe sur ce bateau une hypothèque constituée pour la sûreté d'une obligation contractée dans un autre État contractant et stipulée... etc. ;
- c) Dans les autres cas visés à l'article suivant.

M. RICHTER (Allemagne) déclare s'y rallier à titre provisoire.

Le PRÉSIDENT constate que la Commission décide de modifier la rédaction dans le sens indiqué par M. Ripert.

*Article 37 du projet de Convention (voir document C.541.M.195.1929.VIII).*

Le PRÉSIDENT rappelle qu'un Comité, présidé par M. Rossetti, avait été chargé d'examiner cet article.

M. ROSSETTI (Italie) explique que ce Comité n'a pu arriver à une autre conclusion que de proposer la suppression de l'article 37.

*L'article 37 est supprimé.*

*Article 2 (ancien article 1 bis et annexe I (liste des lettres initiales des États visés à l'article 2))  
(voir annexe 19, pages 208 et 216).*

M. CENTNER (Territoire du Bassin de la Sarre) demande l'insertion du Territoire du Bassin de la Sarre dans cette liste, avec les lettres initiales S.A.

M. RICHTER (Allemagne) se référant au texte de l'article 2, constate que le Territoire du Bassin de la Sarre n'étant pas un État, ne peut pas figurer dans la liste. La question de donner une marque spéciale aux bateaux qui y sont immatriculés peut faire l'objet d'accords, mais la Conférence n'a pas à en discuter.

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE rappelle ce qui se passa pour la Convention sur le jaugeage, où l'on n'avait pas prévu de lettres initiales pour le Territoire du Bassin de la Sarre. Il fut admis néanmoins que, après la conclusion de la Convention, la Commission de gouvernement pourrait faire savoir, par lettre adressée au Secrétaire général et communiquée à tous les États signataires, son intention d'appliquer la Convention, en bénéficiant de tous les droits qu'elle prévoyait et en indiquant les lettres qu'elle croyait devoir adopter pour le Territoire. Pour éviter un débat inopportun, on pourrait adopter la même procédure.

M. CENTNER (Territoire du Bassin de la Sarre) fait observer que, dans un cas analogue (Convention sur la circulation automobile), le Territoire a signé une Convention et s'est vu attribuer des lettres distinctes.

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE répond qu'il n'y a pas une pratique internationale constante. Sans doute, il existe un certain nombre de conventions auxquelles le Territoire est partie contractante. Le fait est que le Territoire a été invité à la présente Conférence dans les mêmes conditions qu'à celle du jaugeage. Le plus sûr est d'appliquer les mêmes mesures.

*Ces observations sont approuvées par la Commission.*

M. CONTZESCO (Roumanie) dit que, à ce propos et sans vouloir d'ailleurs insister, il serait peut-être utile de savoir si les bateaux immatriculés dans les consulats du Bas-Danube porteront seulement les lettres de leurs pays respectifs ou aussi une autre lettre indiquant au consulat de quelle ville ils ont été immatriculés.

M. ROSSETTI (Italie) répond que le cas est prévu à l'article 2.

*L'annexe I est adoptée.*

*Article 3, cinquième alinéa (voir annexe 21, page 218).*

Le PRÉSIDENT ouvre la discussion sur le nouveau texte proposé par M. Hostie pour l'article 3, cinquième alinéa.

M. LAWATSCHER (Autriche) dit que l'addition des mots « pour plus de moitié » doit être faite aussi au quatrième alinéa.

Le PRÉSIDENT répond que cela va de soi.

M. CENTNER (Territoire du Bassin de la Sarre) répète une observation qu'il avait faite le 19 novembre précédent : par le mot « ressortissants », en ce qui concerne le Territoire, doivent s'entendre les habitants de la Sarre aux termes de l'ordonnance de la Commission de Gouvernement.

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE explique que ces mots ont le sens que l'état actuel du droit reconnu doit leur donner, mais il ne croit pas que la Conférence ait compétence pour traiter la question.

*Annexe III (formulaire sur la saisie).*

Le PRÉSIDENT constate que le texte de ce formulaire n'a pas encore été distribué.

M. CHARGUÉRAUD-HARTMANN (France) ajoute que l'on avait réservé la question de la langue dans laquelle devaient être établis les formulaires. Le Comité technique propose de les faire imprimer dans la langue nationale du pays qui les envoie, les nombres devant être écrits en caractères latins et en chiffres arabes.

M. RICHTER (Allemagne) se demande s'il ne serait pas pratique d'imprimer les titres des formulaires en plusieurs langues, pour que tout Bureau sache quel formulaire il reçoit.

M. CHARGUÉRAUD-HARTMANN (France) rappelle que ces formulaires sont intitulés : Formulaire A, Formulaire B, etc.

Le PRÉSIDENT ne croit pas qu'il puisse se produire de malentendus.

### XIII. Clôture des travaux de la deuxième Commission.

La parole n'étant plus demandée, le PRÉSIDENT constate que la deuxième Commission est arrivée à la fin de ses travaux. Il remercie les membres de la Commission de l'indulgence qu'ils ont bien voulu montrer à son égard.

DEUXIÈME COMMISSION

LISTE DES ANNEXES

	Pages
1. Amendements proposés par la délégation allemande au projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial (avec appendice). . . . .	184
2. Amendements proposés par la délégation des Pays-Bas au projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial. . . . .	198
3. Amendements proposés par la délégation yougoslave aux articles 3 et 8 du projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial. . . . .	199
4. Observations et propositions présentées par la délégation hellénique relatives au projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial. . . . .	200
5. Amendement proposé par la délégation autrichienne à l'article 13 du projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial. . . . .	201
6. Lettre adressée au secrétaire général de la Conférence par le Directeur du Bureau international du Travail . . . . .	201
7. Amendement proposé par la délégation autrichienne à l'article 18 du projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial. . . . .	202
8. Amendement proposé par la délégation française à l'article 11 du projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial . . . . .	202
9. Amendement proposé par la délégation polonaise à l'article 3 du projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial. . . . .	202
10. Nouvel amendement proposé par la délégation des Pays-Bas à l'article 3, alinéa 4 du projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial. . . . .	203
11. Amendement proposé par la délégation autrichienne à l'article 3 du projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial. . . . .	203
12. Amendement proposé par la délégation portugaise au Protocole de clôture du projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial . . . . .	203
13. Amendements proposés par la délégation allemande au projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial . . . . .	204
14. Amendement proposé par la délégation polonaise à l'article 37 du projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial . . . . .	204
15. Amendement proposé par la délégation yougoslave à l'article 37 du projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial. . . . .	204
16. Rapport de la Sous-Commission technique relatif aux articles 5 et 8 du projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial (avec deux appendices). . . . .	204
17. Nouveau texte proposé par le Comité spécial et destiné à remplacer les articles 24 et 25 du projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial. . . . .	206
18. Texte proposé par le Comité technique et relatif aux articles 9 et 5 et au Protocole de clôture du projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial. . . . .	207
19. Projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial : Texte adopté par le Comité de rédaction. . . . .	208
20. Texte proposé par la délégation roumaine et destiné à être inséré dans le Protocole de clôture du projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial. . . . .	218
21. Nouveau texte du Comité de rédaction, proposé par le président, de l'article 4 (ancien 3), alinéa 5, du projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial, adopté par le Comité de rédaction. . . . .	218

ANNEXE 1.

[Conf.U.D.F.3.]

AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR LA DÉLÉGATION ALLEMANDE AU PROJET DE  
CONVENTION SUR CERTAINES MATIÈRES DE DROIT FLUVIAL <sup>1</sup>

TITRE PREMIER. — DE L'IMMATRICULATION

*Article premier.*

1. Les États contractants s'engagent à tenir, conformément aux dispositions de la présente Convention, des registres pour l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure ayant un déplacement de ou supérieur à vingt tonnes métriques.

2. Sont compris sous la dénomination de bateaux : les dragues, grues et élévateurs flottants et tous engins et outillages flottants de nature analogue.

3. Le déplacement visé à l'alinéa premier se calcule sur la base du plus grand enfoncement autorisé par les règlements sur les différentes voies navigables que le bateau est destiné à fréquenter.

*Article 1 bis.*

Les registres prévus à l'article précédent seront intitulés « registres des bateaux ». Ces registres doivent être accessibles au public et des extraits certifiés conformes en seront délivrés, contre paiement des frais, à tous ceux qui les requièrent.

*Article 2.*

(Supprimé.)

*Article 3.*

1. Tout bateau remplissant les conditions d'immatriculation visées à l'article premier doit être immatriculé sur demande au bureau compétent de l'État contractant où est situé son port d'attache.

2. A défaut de port d'attache, le bateau doit être immatriculé dans le pays contractant où le propriétaire est contribuable des impôts sur le revenu ou des patentes.

3. Par port d'attache on comprend le lieu d'où le propriétaire fait naviguer le bateau ; si plusieurs de ces lieux entrent en compte, celui d'entre eux où le propriétaire a son établissement commercial ou, éventuellement, son établissement principal ou, faute d'établissement, son domicile.

*Article 3 bis.*

1. L'obligation de faire immatriculer le bateau incombe au propriétaire.

2. Il est défendu de faire la demande d'immatriculation simultanément dans plusieurs pays ou auprès plusieurs bureaux d'un même État contractant.

*Article 4.*

(Supprimé.)

*Article 5.*

1. La demande d'immatriculation est faite par écrit et signée par le propriétaire.

2. Elle doit indiquer au moins :

1<sup>o</sup> Le nom ou la devise du bateau ;

2<sup>o</sup> Le mode de construction et le type du bateau ; la date et le lieu de sa construction et, pour les bateaux à propulsion mécanique — même auxiliaire — la nature et la puissance de la machine ;

3<sup>o</sup> Le tonnage maximum ou le déplacement d'après le certificat de jaugeage, ainsi que le numéro et la date de ce certificat ;

4<sup>o</sup> Les noms, prénoms, profession et domicile du ou des propriétaires et, s'il y a plusieurs propriétaires, la quote-part de chacun d'eux ;

<sup>1</sup> Voir également les observations qui figurent à la page 189.

5° Le port d'attache ou, éventuellement, le lieu où le propriétaire est contribuable des impôts sur le revenu ou des patentes.

6° Le fait que le bateau n'est pas immatriculé ailleurs, ou le lieu où il est déjà immatriculé.

3. Le demandeur doit établir l'exactitude des indications susvisés.

#### Article 5 bis.

1. Chaque bateau doit être immatriculé sur une feuille spéciale numérotée.

2. L'inscription doit contenir au moins les indications visées aux numéros 1 à 5 de l'alinéa 2 de l'article précédent, la date de l'inscription et, éventuellement, le nom du bureau compétent pour les inscriptions d'hypothèques.

3. L'autorité compétente doit délivrer un certificat d'immatriculation reproduisant les inscriptions effectuées en vertu de l'alinéa précédent, ainsi que les inscriptions d'hypothèques et indiquant le pays, le nom du bureau et le numéro d'immatriculation.

4. Si l'autorité compétente délivre un duplicata du certificat d'immatriculation, ce duplicata doit être désigné comme tel et mention de sa délivrance doit être faite sur l'exemplaire principal.

#### Article 6.

1. Si des modifications surviennent dans les faits mentionnés dans le registre, ou si le bateau périt, est démoli ou devient innavigable, l'inscription en doit être demandée au bureau d'immatriculation dans les conditions prévues à l'article 5. La demande doit être accompagnée du certificat d'immatriculation et, éventuellement, du duplicata.

2. Sous réserve de la disposition de l'alinéa 4 de l'article 9, les indications faites en vertu de l'alinéa précédent seront inscrites au registre et reproduites sur le certificat d'immatriculation et le duplicata.

3. La loi du pays d'immatriculation désigne la personne à laquelle incombe l'obligation de faire la demande, le délai dans lequel la demande doit être faite, ainsi que les conditions dans lesquelles la radiation d'office peut être opérée.

#### Article 7.

Tout bateau immatriculé doit être muni de son certificat d'immatriculation, sauf le cas où le certificat doit être présenté au bureau d'immatriculation en vertu de l'alinéa premier de l'article 6. Un duplicata, lorsqu'il en est délivré par les autorités compétentes, peut tenir lieu de certificat.

#### Article 8.

(Ancien texte, sauf remplacement du numéro 2 par la disposition suivante :

« Sur l'arrière, le nom du lieu d'immatriculation en toutes lettres, ainsi que le numéro d'immatriculation suivi par la lettre ou les lettres initiales de l'État d'immatriculation, savoir..... »).

#### Article 9.

(Ancien texte modifié comme suit :

1. Intercalez à l'alinéa 3, entre « précédente » et « qu'elle », les mots « ainsi que le duplicata », et remplacez le mot « l'a » par « les a ».

2. Supprimez à l'alinéa 4 les mots « en aucun cas »).

#### Article 10.

(Ancien texte modifié comme suit :

1. Supprimez au n° 1 les mots « ou des lieux » et remplacez le mot « peut » par « doit » et le chiffre 3 par 3 bis.

2. Remplacez au n° 2 les mots « à l'alinéa 3 de l'article 3 » par « à l'alinéa 2 de l'article 3 bis ».

3. Supprimez au n° 4° les mots « l'alinéa 2 de »).

#### Article 10 bis.

1. Chaque État contractant peut prescrire ou admettre que soient immatriculés sur ses registres des bateaux :

1° Les bateaux d'un déplacement inférieur à vingt tonnes métriques ;

2° Les bateaux en construction.

2. Les bateaux d'un déplacement inférieur à vingt tonnes métriques ne peuvent être immatriculés que dans le pays où est situé leur port d'attache ou, éventuellement, le lieu où le propriétaire est contribuable.

3. Les bateaux en construction ne peuvent être immatriculés ailleurs que dans le pays où ils sont en cours de construction, si ce n'est en vertu d'un accord entre deux ou plusieurs États contractants à la présente Convention et auquel le gouvernement dudit pays est partie.

4. Lorsqu'un des bâtiments susvisés est immatriculé, les dispositions de la présente Convention lui sont applicables.

5. Toutefois, pour les bateaux en construction, les indications prévues à l'alinéa 2 de l'article 5 ne doivent être fournies et inscrites que dans la mesure où elles peuvent être matériellement fournies.

6. L'immatriculation d'un bateau en construction, effectuée en vertu d'un des accords prévus à l'alinéa 3 sera, à tous égards, assimilée à celles qui seraient effectuées dans le pays de construction, même au regard des États contractants à la présente Convention et non parties à cet accord.

## TITRE II.

### Article 11.

(Maintenu, sauf le dernier membre de phrase commençant par « ou si au moins »).

## CHAPITRE PREMIER. — DE LA PROPRIÉTÉ.

### Article 12.

1. Par rapport au détenteur du bateau, la personne inscrite comme propriétaire au registre des bateaux est présumée, sauf preuve contraire, être le propriétaire.

2. Celui qui s'est fait transférer la propriété ou constituer hypothèque par une personne autre que le propriétaire ne peut pas se prévaloir de sa bonne foi vis-à-vis du propriétaire inscrit.

## CHAPITRE 2. — DES HYPOTHÈQUES.

### Article 13.

1. Les hypothèques inscrites sur les registres des bateaux seront reconnues et respectées si elles sont valables d'après la loi du lieu d'immatriculation.

2. La dénomination d'hypothèque comprend toute autre sûreté réelle, quels que soient ses nom et origine.

3. L'inscription d'hypothèque, effectuée sur un registre spécial, vaut inscription au registre des bateaux si le bureau compétent pour la tenue du registre spécial est indiqué au registre des bateaux.

### Article 13 bis.

1. L'inscription d'hypothèque doit indiquer au moins le créancier, le montant déterminé ou maximum de la créance, le taux des intérêts, les conditions d'exigibilité de la somme principale et des intérêts ainsi que la date de l'inscription.

2. Pour les conditions d'exigibilité, un renvoi à l'acte constitutif d'hypothèque peut tenir lieu d'inscription.

### Article 13 ter.

Les hypothèques constituées sur la quote-part d'un copropriétaire du bateau sont assimilées, pour l'application de la présente Convention, aux hypothèques grevant le bateau même.

### Articles 14 à 17.

(Supprimés.)

## CHAPITRE 3. — DES PRIVILÈGES OU GAGES FLUVIAUX.

### Article 18.

Sont privilégiés ou gagés sur le bateau :

I. 1<sup>o</sup> (Supprimé) ;

2<sup>o</sup> Les frais de conservation depuis la saisie ; les taxes de navigation et droits de port y compris les frais de pilotage ;

3<sup>o</sup> Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, des gens d'équipage et des autres personnes engagées par l'armateur ou par le capitaine pour le service du bord ; mais en ce qui concerne les gages pour une durée de trois mois au plus ;

4° Les indemnités pour sauvetage et assistance et la contribution du bateau aux avaries communes ;

5° Les indemnités pour dommages causés par la faute d'une des personnes visées au n° 3 dans l'exercice de ses fonctions ; les indemnités pour dommages matériels résultant de l'inexécution ou de l'exécution incomplète d'un contrat dont l'exécution rentre dans les fonctions du capitaine ;

6° (Supprimé) ;

7° Les primes des assurances sociales des personnes visées au n° 3, mais pour une durée de trois mois au plus.

II. Les autres créances auxquelles la loi du tribunal saisi accorde un privilège.

#### Article 19.

1. Les privilèges internationaux prévus au chiffre I de l'article 18 priment les privilèges nationaux visés au chiffre II et les hypothèques.

2. Toutefois, le privilège d'une des créances mentionnées aux nos 5 ou 7 prend rang après l'hypothèque et les privilèges nationaux, si les faits constitutifs de la créance sont postérieurs à l'inscription d'hypothèque ou à la naissance du privilège national.

3. Si, par suite de l'application de l'alinéa précédent, le créancier d'une créance privilégiée en vertu des nos 5 ou 7 reçoit une somme inférieure à celle qu'il aurait reçue si son privilège avait primé les privilèges nationaux et les hypothèques, le propriétaire est tenu personnellement de la différence, sans qu'il puisse invoquer une limitation de sa responsabilité et sans préjudice de l'application d'une loi nationale en vertu de laquelle le propriétaire est tenu de la totalité de sa dette.

#### Article 19 bis.

1. Les privilèges nationaux priment les hypothèques, s'ils sont nés antérieurement à l'inscription de l'hypothèque et si la créance privilégiée appartient à un créancier qui a fait opérer la saisie conservatoire ou qui est détenteur du bateau.

2. Hors les cas visés à l'alinéa précédent, les privilèges nationaux prennent rang après l'hypothèque.

#### Article 20.

1. Parmi les privilèges internationaux prévus aux nos 2 à 5 de l'article 18, ceux qui résultent du dernier voyage priment ceux d'un voyage antérieur.

2. Les privilèges susmentionnés priment les privilèges prévus au n° 7 de l'article 18, quelle que soit la date de leur naissance.

3. Toute créance qui résulte d'un contrat d'engagement portant sur plusieurs voyages est réputée née du dernier voyage.

#### Article 20 bis.

1. Le rang des privilèges internationaux résultant d'un même voyage est déterminé par l'ordre établi à l'article 18.

2. Les privilèges prévus sous le même numéro ont le même rang.

3. Toutefois, les privilèges visés au n° 4 prennent rang dans l'ordre inverse des dates où ils sont nés.

4. Les privilèges se rattachant à un même événement sont réputés nés au même temps.

#### Article 21.

(Supprimé.)

#### Article 22.

Les créances énumérées au chiffre I de l'article 18 donnent naissance à des privilèges sans qu'elles soient soumises à des conditions spéciales de preuve, et même si elles sont nées du fait de l'exploitation du bateau par une personne autre que le propriétaire, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

#### Article 22 bis.

1. Les privilèges internationaux s'établissent sans formalité et suivent le bateau dans quelque main qu'il passe.

2. Les privilèges nationaux ne peuvent suivre le bateau que s'il passe dans les mains d'un acquéreur de mauvaise foi.

#### Article 23.

1. Les privilèges internationaux s'éteignent :

- 1° En même temps que la créance et au plus tard à l'expiration d'un délai de six mois ;
- 2° Dans le cas de vente forcée.

2. Le délai susvisé court à partir du dernier jour du semestre au cours duquel la créance est devenue exigible.

3. Le délai est interrompu lorsque le créancier obtient la saisie conservatoire du bateau ou s'il intente l'action réelle.

(Supprimé.)

*Article 24.*

CHAPITRE 4. — DE LA SAISIE CONSERVATOIRE ET DE L'EXÉCUTION FORCÉE.

*Article 24 bis.*

1. La saisie conservatoire du bateau doit être inscrite au registre des bateaux sur demande du créancier.

2. La demande est établie suivant la formule ci-annexée (annexe I, page 216) et accompagnée d'une expédition authentique du procès-verbal de saisie. Elle peut être remise au consul du pays de l'immatriculation pour être transmise par télégramme audit bureau contre paiement des frais.

3. Pour ce qui est du rang de la créance du créancier saisissant, l'inscription de saisie vaut inscription d'hypothèque.

*Article 25.*

1. La procédure d'exécution forcée ne peut se dérouler que dans le pays où le bateau se trouve.

2. La procédure est réglée par la loi dudit pays, sous réserve de l'observation des dispositions qui suivent.

*Article 26.*

1. Lorsque le bateau est saisi pour être vendu ou si la procédure d'exécution forcée est ouverte sans saisie préalable, l'autorité compétente doit demander au bureau d'immatriculation que mention en soit faite sur le registre des bateaux.

2. La demande est établie suivant la formule ci-annexée (annexe II, page 217). Elle peut être remise au consul du pays d'immatriculation pour être transmise par télégramme audit bureau contre paiement des frais.

3. Le bureau d'immatriculation est tenu de prendre les mesures nécessaires pour que, dès réception de la demande, toute personne qui vient consulter les registres des bateaux ou tout autre registre pour la publicité des droits en puisse prendre connaissance, qu'il en soit fait mention sur ces registres, que les créanciers inscrits en soient informés et qu'un extrait certifié conforme du registre ainsi que la liste des adresses du propriétaire et des créanciers inscrits indiqués par eux soient envoyés à l'autorité compétente indiquée dans la demande.

4. (Ancien alinéa 3, sauf remplacement des mots « du résumé » par « de la demande »).

*Article 27.*

(Ancien texte.)

*Article 28.*

(Ancien texte, complété comme suit :

« ..... du préjudice causé dans les conditions fixées par la loi nationale sans que, toutefois, la réparation puisse être subordonnée à la condition de réciprocité »).

*Article 29.*

Ne seront déduits du prix d'adjudication avant sa distribution que les frais de justice effectués dans l'intérêt commun des créanciers pour parvenir à la vente et à la distribution du prix, y compris les frais de garde, mais exception faite des dépenses encourues pour obtenir le titre exécutoire. Ce qui en reste est distribué aux créanciers... (suit l'ancien texte).

*Article 30.*

(Ancien texte.)

TITRE III. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

*Article 31.*

(Supprimé.)

*Article 32.*

(Ancien texte.)

*Article 33.*

(Ancien texte.)

*Article 34.*

(Ancien texte complété par la disposition suivante :

« 2. Les gouvernements des Hautes Parties contractantes régleront la procédure à suivre par des accords bilatéraux »).

*Article 35.*

(Ancien texte, sauf la dernière partie, qui sera rédigée comme suit :

« Les autorités chargées de la tenue des registres des bateaux ou de toute autre fonction prévue dans la présente convention ainsi que les accords visés à l'alinéa 3 de l'article 10 *bis* »).

*Article 36.*

(Supprimé.)

*Article 37.*

(Ancien texte.)

PROTOCOLE DE CLÔTURE.

*Chiffre I.*

(Maintenu, sauf les mots « telles que la Convention de Genève du 8 novembre 1927 »).

*Chiffres II à IX.*

(Supprimés.)

Appendice.

[Conf./U.D.F./2.]

OBSERVATIONS DE LA DÉLÉGATION ALLEMANDE CONCERNANT  
LE PROJET DE CONVENTION SUR CERTAINES MATIÈRES DE DROIT FLUVIAL

TITRE I. — DE L'IMMATRICULATION.

*A. Observations générales.*

Ad *articles 2 et 3.*

1. La délégation allemande regrette de ne pas pouvoir accepter les dispositions de l'alinéa 4 de l'article 2 et de l'article 3.

La loi fluviale allemande prévoit l'immatriculation des bateaux dans le ressort de leur port d'attache au sens défini à l'article 3 *bis* des propositions d'amendements présentées par la délégation allemande (*Heimatsort*). Dans d'autres pays, on ne veut immatriculer que les bateaux dont le propriétaire est ressortissant du pays d'immatriculation.

Les experts n'ont pas pu s'entendre sur une condition uniforme d'immatriculation. Ils ont cru pouvoir surmonter cette difficulté en laissant à chaque État la liberté de fixer souverainement les conditions d'immatriculation et en accordant au propriétaire le droit de choisir le lieu d'immatriculation dans les cas où le bateau remplit à la fois les conditions d'immatriculation fixées par la législation de plusieurs pays.

Ce règlement n'a été accepté par les experts que faute d'une meilleure solution. Si on l'examine de plus près il paraît être inacceptable.

Si on laisse subsister la liberté absolue des États de fixer les conditions d'immatriculation, il peut arriver qu'un État admette l'immatriculation des bateaux sous la seule condition que le propriétaire la requiert. Il peut donc arriver que le cas exceptionnel visé à l'alinéa 3 de l'ancien article 3 devienne la règle, chaque bateau pouvant être immatriculé non seulement dans le pays où se trouve son port d'attache ou dont le propriétaire est ressortissant, mais aussi dans le pays qui permet l'immatriculation sur simple demande. On ne peut pas admettre l'utilité d'une réglementation internationale qui laisse subsister cet inconvénient.

Est également inacceptable l'expédient dont le projet se sert pour résoudre les conflits de lois. Le droit, accordé au propriétaire, de choisir le pays où le bateau sera immatriculé, ne jouera, en effet, qu'en faveur des ressortissants d'un pays où on n'immatricule que les bateaux appartenant aux nationaux de ce pays. Un bateau ayant son port d'attache en Allemagne et appartenant à un Français peut être immatriculé en Allemagne et en France ; le propriétaire peut fixer son choix sur

l'un ou l'autre de ces pays. Dans le cas inverse, il n'y a pas possibilité de choisir. Le bateau dont le port d'attache se trouve en France et dont le propriétaire est allemand ne peut être immatriculé ni en Allemagne, où on n'immatricule que les bateaux qui y ont leur port d'attache, ni en France où on veut refuser l'immatriculation des bateaux appartenant à des étrangers. Dans le premier cas, le propriétaire peut choisir entre deux pays pour y faire immatriculer son bateau ; dans le second cas, le propriétaire allemand est non seulement privé du droit de choisir, mais il ne peut obtenir l'immatriculation ni dans l'un des deux pays ni dans l'autre.

La délégation allemande ne veut pas aborder, dans le cadre des présentes négociations, des problèmes qui se rattachent aux droits des étrangers. Cette matière est régie par la coutume internationale et les traités de commerce ; une autre conférence en est saisie pour la codifier. Mais nous ne pouvons pas accepter un régime d'immatriculation qui puise sa raison d'être dans le fait qu'on veut sanctionner un système qui refuse aux étrangers le traitement national en matière de droit privé.

2. Si on veut remplacer le système de l'avant-projet par un autre, il faut prendre comme point de départ le fait que la partie principale de la présente Convention traite de la propriété, des hypothèques, des privilèges et de l'exécution forcée. Partant, le premier titre doit contenir les règles d'ordre administratif, qui sont indispensables pour assurer le bon fonctionnement des règles de droit privé et de procédure, traitées dans les titres suivants. Lorsqu'on limite l'objet du premier titre dans ce sens, il paraît être possible d'aboutir à un résultat satisfaisant et acceptable par tous les États. Il semble, en effet, incontestable, que — envisagée sous le seul point de vue des intérêts privés — l'immatriculation devrait être effectuée dans le ressort du port d'attache (*Heimatsort*). Rien de plus naturel que de faire immatriculer le bateau au lieu où se trouve le centre de son exploitation commerciale, lieu qui est le plus facilement accessible pour le propriétaire et pour les personnes qui, normalement, veulent consulter le registre.

3. Si, en fixant les conditions d'immatriculation, on s'inspire exclusivement de considérations relatives aux intérêts privés, on écarte toutes les difficultés qui s'opposent à une réglementation internationale, lorsqu'on veut envisager le bateau à la fois comme objet de droit privé et comme partie du domaine national. Ce dernier point de vue devrait être complètement écarté de la présente Convention comme on l'a déjà fait en partie au chiffre I du Protocole de clôture.

L'adoption de cette méthode n'empêche pas que chaque État prend, par voie de sa législation autonome, les mesures propres pour retenir les bateaux de ses ressortissants dans le patrimoine national. Il va de soi que chaque État reste libre d'établir des registres spéciaux pour des fins autres que celles de la Convention et de fixer, en ce qui concerne ces registres, des conditions d'immatriculation autres que les conditions conventionnelles.

4. Les registres, dont nous proposons l'établissement, peuvent être utilisés également pour l'identification des bateaux lorsqu'il s'agit de contraventions aux règlements de police.

5. En ce qui concerne la définition du port d'attache, nous proposons d'adopter purement et simplement la formule contenue au paragraphe 6 de la loi fluviale allemande, formule dont l'application pratique pendant trente ans a démontré l'utilité.

## B.

### Ad article premier.

1. On a soulevé la question de savoir si, d'après la Convention, les propriétaires de bateaux d'un déplacement inférieur à vingt tonnes seront en droit d'en demander l'immatriculation.

Nous estimons qu'il faut laisser à chaque État contractant la liberté d'admettre ou de ne pas admettre l'immatriculation des petits bateaux sur les registres prévus à la Convention.

Par conséquent, nous proposons :

a) De limiter, à l'alinéa 1 de l'article premier, l'engagement international à l'établissement de registres pour l'immatriculation des grands bateaux ;

b) De ne traiter dans les articles 1 à 10 que desdits grands bateaux ;

c) De supprimer à l'article 4 le n° 3 ;

d) De constater dans un nouvel article 10 *bis* (ancien article 4) que chaque État reste libre de prévoir l'immatriculation obligatoire ou facultative des petits bateaux ainsi que des bateaux en construction, sur les registres conventionnels.

2. Pour tenir compte du fait que les registres prévus à l'article premier existent déjà dans plusieurs pays, on propose de remplacer à l'alinéa 1 le mot « établir » par « tenir ».

3. Il va de soi que les registres seront tenus conformément à la législation nationale, si la Convention ne dispose pas autrement.

D'autre part, il paraît logique d'étendre l'engagement international aux règles établies aux articles 2 et suivants.

C'est pourquoi on propose de remplacer les mots « conformément à leur législation » par les mots « conformément aux dispositions de la présente Convention ».

4. Étant donné que d'après nos propositions, ce sera l'article 1 *bis* qui traitera de la publicité des registres, il faut supprimer à l'alinéa 1 de l'article premier le mot « publics ».

5. Pour faciliter la lecture du projet, il convient de dire au début quels sont les bâtiments et engins auxquels la Convention s'applique.

Nous proposons donc de remplacer l'article 31 par une disposition identique à insérer à l'article premier. D'après cette proposition et selon ce qui est dit *ad* article 4, tout objet indiqué au nouvel alinéa 2 sera soumis, en vertu de la Convention, à l'immatriculation obligatoire.

6. Il est inutile de faire mentionner les lettres indiquant le pays et le bureau d'immatriculation sur la feuille du registre où le bateau est immatriculé. Pour l'individualisation des bateaux au registre, il suffit que chaque bateau soit immatriculé sous un numéro spécial (voir l'alinéa 1 de l'article 5 *bis*).

Il est également inutile de mentionner ces lettres sur le certificat d'immatriculation, où les noms du pays et du bureau se trouvent déjà indiqués en toutes lettres (voir l'alinéa 3 de l'article 5 *bis*).

Enfin, il est inutile d'indiquer sur le bateau même, à part le nom du bureau en toutes lettres, une lettre désignant ledit bureau.

Il suit de ce qui précède que nous proposons que les bateaux soient individualisés :

- a) Sur le registre : par un numéro d'ordre ;
- b) Sur le certificat : par ce numéro et le nom du pays ainsi que du bureau d'immatriculation en toutes lettres ;
- c) Sur le bateau même : par le numéro d'ordre, le nom du lieu du bureau en toutes lettres et une lettre indiquant le pays d'immatriculation.

C'est ce qui est prévu aux alinéas 1 et 3 de l'article 5 *bis*, et à l'article 8. Les alinéas 2 et 3 de l'article premier (ancien) deviennent ainsi inutiles et doivent être supprimés.

*Ad article 1 bis (nouveau).*

1. Pour éviter des renvois à l'article premier, il convient de prévoir, pour les registres conventionnels, une dénomination internationale. Nous proposons le nom « registres des bateaux ».

2. Du point de vue international, la disposition du chiffre II du Protocole de clôture est d'une importance capitale. Elle doit trouver sa place dans la Convention même.

*Ad articles 2 et 3.*

Voir les observations préliminaires *sub A*.

*Ad article 3 bis.*

Cet article reprend l'interdiction de faire immatriculer le bateau à la fois dans deux pays (voir l'alinéa 2 de l'article 2 et l'alinéa 3 de l'article 3 de l'ancien texte).

La nouvelle rédaction fait ressortir que l'interdiction s'adresse aux propriétaires et non pas aux bureaux.

Elle fait de l'alinéa 2 de l'article 2 une règle uniforme.

*Ad article 4.*

1. Les bateaux non encore immatriculés, qui se rendent du pays où ils ont été construits ou acquis, au pays où ils doivent être immatriculés, ne seront pas soumis, d'après l'article 3 amendé suivant la proposition allemande, à l'obligation de se faire immatriculer, soit dans le pays de leur construction ou acquisition, soit dans un des pays qu'ils passent pour parvenir à leur port d'attache.

C'est pourquoi on demande la suppression de l'alinéa premier.

2. En Allemagne, on ne voit pas de raison pour exempter les dragues, grues, etc., ainsi que les bateaux de plaisance d'un grand déplacement, de l'obligation de se faire immatriculer.

Nous proposons la suppression des n<sup>os</sup> 1 et 2.

3. La suppression du n<sup>o</sup> 3 a été demandée *ad* article premier.

4. Pour ce qui reste de l'article 4, voir *ad* article 10 *bis*.

*Ad article 5.*

1. Étant donné que la nouvelle rédaction de l'article 3 dispose que l'immatriculation doit être faite sur demande, l'objet de l'alinéa 1 de l'article 5 doit être restreint à la forme et au contenu de la demande.

2. L'adoption d'un nouveau article 13 *ter* relatif aux hypothèques constituées sur la quote-part d'un copropriétaire justifie l'insertion, au n<sup>o</sup> 4 de l'article 5, des mots « et s'il y a plusieurs propriétaires, la quote-part de chacun d'eux ».

3. Le n<sup>o</sup> 5 doit être adapté à la nouvelle condition d'immatriculation prévue à l'article 3.

4. *Ad* n<sup>o</sup> 6, on propose une meilleure rédaction.

5. Du point de vue international, il importe de garantir, autant que possible, l'exactitude des inscriptions effectuées sur les registres des bateaux. C'est pourquoi nous proposons d'insérer un nouvel alinéa 2, qui stipule que le demandeur doit établir l'exactitude de ses indications. On y parle du demandeur (*Antragssteller*) et pas du propriétaire, parce que l'article 2 sera appliqué aussi dans les cas visés à l'article 6, où le demandeur ne sera pas toujours le propriétaire.

6. Il convient de faire de l'alinéa 2 un article distinct (article 5 *bis*) et d'insérer la disposition de l'alinéa 3 à l'article 10 *bis*.

Ad article 5 bis.

1. Du point de vue international, il importe qu'on puisse trouver toutes les inscriptions qui ont trait au même bateau à la même place.

C'est ce qu'on vise au nouvel alinéa premier qui remplace en même temps l'alinéa 2 de l'article premier.

On ne prévoit plus que le numéro d'immatriculation soit précédé par une lettre indiquant le bureau d'immatriculation ; cette lettre est, en effet, inutile en ce qui concerne l'inscription au registre ; elle est inutile également en ce qui concerne le certificat et les indications que doit porter le bateau même, parce que l'alinéa 3 (ancien article 7) et l'article 8 prévoient l'indication du nom ou du lieu du bureau en toutes lettres.

2. Quant au contenu obligatoire de l'inscription, on a ajouté la date de l'inscription et le nom du bureau hypothécaire. La date de l'inscription, parce qu'elle est d'importance internationale, notamment dans les cas visés à l'alinéa 3 de l'article 26 ; le bureau hypothécaire, parce que seul le registre des bateaux est destiné à assurer la publicité internationale.

La nouvelle rédaction permet la suppression du chiffre VII du Protocole de clôture.

3. Il convient de traiter dans des dispositions distinctes des obligations qui incombent au bureau d'immatriculation et de celles incombant aux particuliers. C'est pourquoi nous proposons l'insertion d'un nouveau alinéa 2 ayant pour objet l'obligation des bureaux de délivrer un certificat d'immatriculation, ainsi que la forme et le contenu de ce certificat.

4. L'emploi de deux exemplaires officiels du certificat peut donner lieu à des abus et à des confusions. La disposition du nouvel alinéa 3 les empêchera.

Ad article 6.

1. On propose de traiter séparément, ici encore, des obligations incombant aux bureaux et aux particuliers.

2. Le renvoi, dans l'alinéa premier, à l'article 5, vise notamment l'alinéa 2 dudit article.

3. La réserve inscrite à l'alinéa 2 permet la suppression, à l'alinéa 4 de l'article 8, des mots « en ancien cas », dont le sens est obscur.

Ad article 7.

Comme le contenu du certificat et l'obligation de le délivrer sont réglementés aux articles 5 *bis* et 6 nouveaux, l'article 7 n'a qu'à établir l'obligation du propriétaire de munir le bateau de son certificat et de garder ce document à bord. Cette obligation est absolue. Elle ne cesse que dans le cas visé à l'alinéa 1 de l'article 6.

Ad articles 8 à 10.

Les modifications proposées ci-dessus entraînent des modifications légères, indiquées à l'annexe dans la rédaction des articles 8 à 10.

Ad article 10 bis.

Cet article reproduit l'ancien article 4, en tant qu'il est maintenu (voir les observations *ad* article 4) et le chiffre V du Protocole de clôture.

## TITRE II.

Ad article 11.

La délégation allemande ne peut accepter le régime international prévu au deuxième titre que pour les bateaux immatriculés en Allemagne, qui se trouvent sur le territoire d'un autre État contractant, ainsi que pour les bateaux immatriculés à l'étranger qui se trouvent sur le territoire allemand.

Les raisons qui s'opposent à l'application conventionnelle des règles internationales dans le pays d'immatriculation sont indiquées à la page 17 du rapport des experts.

### CHAPITRE 1. — DE LA PROPRIÉTÉ.

Ad article 12.

1. La délégation allemande regrette de ne pas pouvoir accepter la règle établie à l'article 12. Sur le territoire allemand, les droits de propriété sur un bateau passent, en cas de transfert volontaire entre vifs, sans intervention bureaucratique, sans retard, sans frais et sans qu'il soit

nécessaire de remplir des formes gênantes. Les intéressés demandent le maintien de cet état de choses.

L'adoption de l'article 12 (ancien) aura, en outre, pour effet que, s'il s'agit de bateaux immatriculés dans un pays, où le passage de la propriété est subordonné à une inscription au registre, le bateau peut être mis hors du commerce par un acte de l'État d'immatriculation qui en interdit l'aliénation, et cela même si le bateau se trouve sur un territoire étranger. Ceci serait contraire aux principes généraux du droit, d'après lesquels les interdictions d'aliéner ne produisent pas des effets internationaux.

2. Étant donné qu'en pratique le transfert de la propriété n'a pas donné lieu à des difficultés d'ordre international, nous n'attachons pas de prix à l'insertion, dans la Convention, d'une disposition relative aux passages de propriété.

Toutefois, si d'autres délégations le demandent, nous sommes prêts à remplacer l'article 12 par la nouvelle formule insérée au texte ci-annexé. Le propriétaire inscrit serait ainsi mis à l'abri du danger de se voir privé de son droit par le jeu d'une loi étrangère sur l'acquisition de la propriété par un tiers de bonne foi.

## CHAPITRE 2. — DES HYPOTHÈQUES.

### Ad article 13.

1. La délégation allemande n'accepte pas la règle établie à l'alinéa 1 de l'article 13.

Aucun État ne peut s'engager à appliquer inconditionnellement aux bateaux étrangers, en ce qui concerne les effets de l'hypothèque, la loi étrangère, s'il ne connaît pas les effets d'hypothèque prévus par cette loi et dont, partant, il ne sait pas s'ils sont compatibles avec son ordre public.

L'application de la loi du pays d'immatriculation ne pourrait donc être concédée que sous la réserve de sa non-application au cas où elle est contraire à l'ordre public interne. Mais une telle stipulation servira à peu de chose.

La délégation allemande propose, pour ces raisons, de revenir à la formule de Bruxelles.

2. Étant donné que l'article 12 doit être lu ensemble avec l'article 11, la formule de Bruxelles peut être sensiblement simplifiée. Nous proposons, en outre, d'établir à l'article 12 aussi le principe énoncé à l'alinéa 1 de l'article 15 en substituant aux mots « régulièrement établies » le mot « valable ». Nous demandons, enfin, qu'on remplace les mots « considérés comme valables et respectées » par la formule mieux connue « reconnues et respectées ».

L'alinéa 1 de l'article 13 sera donc ainsi conçu :

« Les hypothèques inscrites sur les registres des bateaux seront reconnues et respectées si elles sont valables d'après la loi du lieu d'immatriculation. »

3. Cette règle doit s'appliquer non seulement aux sûretés dénommées « hypothèques », mais à toute autre sûreté réelle, quel que soit son nom ou origine ; elle doit s'appliquer notamment aux hypothèques légales et judiciaires.

C'est ce que dit l'alinéa 2 nouveau, dont l'insertion permet la suppression de l'alinéa 1 du chiffre VIII du Protocole de clôture.

4. Le nouvel alinéa 3 remplace ensemble, avec les derniers mots de l'alinéa 2 de l'article 5 *bis*, le chiffre VII du Protocole de clôture.

### Ad article 13 bis.

La reconnaissance internationale des hypothèques devant être subordonnée à leur publicité, il convient de déterminer, dans la Convention, les conditions dans lesquelles une hypothèque sera considérée avoir obtenue la publicité internationale. C'est l'objet du présent article.

### Ad article 13 ter.

Cette proposition n'exige pas de commentaire.

### Ad articles 14 à 16.

La modification, proposée ci-dessus, de l'alinéa 1 de l'article 13 permet la suppression des anciens alinéas 2 et 3 de l'article 13 et des articles 14, 15 et 16.

En effet, la règle établie à l'alinéa 1 de l'article 15 est reprise, quant au fond, à l'article 13. Les autres dispositions mentionnées au premier paragraphe ci-dessus ont été insérées au projet en vue de calmer ceux qui ne croyaient pas pouvoir accepter l'alinéa 1 de l'article 13. Elles traitent de certaines situations juridiques qui, en pratique, ne donnent pas lieu à des difficultés. Il ne vaut pas la peine de maintenir lesdites dispositions.

### Ad article 17.

Cet article doit être supprimé en tant qu'il soumet les hypothèques reportées sur un nouveau registre à la loi du nouvel État (voir les observations *ad* article 13, paragraphe 1).

Ce qui en reste peut être supprimé, parce que cette disposition fait double emploi avec l'alinéa 4 de l'article 9.

CHAPITRE 3. — PRIVILÈGES.

A. *Observations générales.*

Les experts ont réussi à écarter les difficultés les plus sérieuses, qui s'opposent à l'œuvre d'unification. Un dernier effort suffira pour aboutir à une unification complète.

1. La délégation allemande propose, *ad* article 18, chiffre I, la suppression des renvois à la loi nationale du pays d'immatriculation et du pays où le bateau est saisi. Nous demandons cette suppression pour deux raisons :

a) Les experts veulent voir privilégiées les créances résultant d'une avarie commune, d'un accident de navigation et de perte ou avarie de la cargaison pour tenir compte du fait que, d'après le système allemand, la responsabilité du propriétaire pour ces créances est limitée à la fortune de mer et que, partant, la suppression du privilège comporterait, en fait, la négation de la créance.

Mais le projet ne veut accorder ces privilèges que dans les conditions établies aux nos 4, 5 et 6 de l'article 18 et à l'alinéa 2 de l'article 19. Ces conditions sont telles que le privilège ne profitera au créancier que dans des cas exceptionnels. Par conséquent, l'adoption du projet entraînera pour l'Allemagne la nécessité de modifier sa loi fluviale en imposant au propriétaire, dans les cas susvisés, une responsabilité personnelle, limitée à la valeur du bateau. Une telle modification comporterait un bouleversement et une complication très fâcheuse de notre système. Elle ne peut être prise en considération qu'après épuisement complet de tous autres moyens d'aboutir à un accord.

La délégation allemande ne veut pas, pour le moment, insister sur ce point. Elle espère pouvoir convaincre les autres délégations du bien-fondé de sa thèse, que lesdits privilèges peuvent inconditionnellement être admis partout, et cela pour des raisons d'équité et parce qu'ils ne sont pas nuisibles au crédit hypothécaire.

b) La nature des choses exige que les créances résultant de l'exploitation normale du bateau soient liquidées à la fin de chaque voyage et que le bateau soit affecté en premier lieu au paiement de ces dettes. Il faut tenir compte de cet argument, notamment dans la navigation internationale.

Ce ne sont donc pas en premier lieu des raisons d'ordre juridique, qu'on peut invoquer pour justifier, soit la suppression desdits privilèges, soit la détermination d'un rang moins favorable de la créance privilégiée. C'est le désir de fortifier le crédit et de protéger le créancier hypothécaire.

Mais le créancier hypothécaire est en état de se protéger lui-même sans intervention du législateur.

Il se peut mettre à l'abri du danger de voir primé son droit par une créance née postérieurement à l'inscription d'hypothèque, en imposant au propriétaire l'obligation d'exclure, dans les contrats de transport, tout règlement d'avaries communes.

Le créancier hypothécaire ne court point non plus le risque de devoir céder son rang à une créance née antérieurement à l'inscription d'hypothèque, dont, lors de la constitution de son droit, il ne connaissait pas l'existence. Le crédit hypothécaire fluvial restera toujours une sûreté accessoire basée en premier lieu sur le crédit personnel. On ne se fait pas constituer d'hypothèques si on n'a pas une confiance absolue dans l'honnêteté du débiteur. Si tel est le cas, le créancier hypothécaire, n'a qu'à demander au propriétaire, avant le versement de la somme prêtée, si des événements se sont produits qui peuvent engendrer des créances privilégiées. Pour plus de sûreté encore, le créancier peut se renseigner auprès du capitaine ou se faire fournir caution par le propriétaire.

2. La délégation allemande demande, *ad* alinéa 2 de l'article 19, la suppression du dernier membre de phrase, où l'on dispose que pour conserver son rang, le créancier privilégié doit procéder dans les quinze jours à la saisie du bateau.

Les intéressés allemands s'opposent à cette disposition qui est de nature à empêcher un règlement à l'amiable, qui occasionne des dépenses souvent inutiles et qui est très gênant pour le service de navigation.

B.

*Ad article 18.*

1. Pour faciliter, en Allemagne, la mise en vigueur de la Convention, on propose de remplacer dans l'intitulé et au début de l'article 18 le mot « privilège » par : « privilège ou gage ». Cela fait, il ne sera plus nécessaire de parler du droit de préférence.

On peut aussi supprimer la mention des accessoires (voir *ad* articles 14 à 16).

2. Les frais de justice visés au n° 1 sont déduits du prix de la vente avant qu'on procède à sa distribution ; ils ne grèvent pas le bateau. Il ne s'agit donc pas d'un privilège proprement dit. On propose, par conséquent, de supprimer le n° 1 et de traiter des frais de justice à l'article 29.

3. On propose, *ad* n° 2, de préciser dans le texte que les droits y mentionnés comprennent les frais de pilotage.

4. Nous proposons, *ad* n° 3, de ne privilégier que les créances résultant du contrat d'engagement en supprimant la deuxième partie de la disposition.

Les indemnités visées au début de la deuxième partie ne peuvent résulter que du contrat d'engagement ou d'un acte illicite commis par le propriétaire. Si elles résultent du contrat, elles

sont privilégiées en vertu de la première phrase ; si elles résultent d'un acte illicite, il ne s'agit plus d'une créance née de l'exploitation normale du bateau, qui mérite d'être privilégiée sur la fortune de mer, mais, tout au contraire, d'une obligation engageant la responsabilité personnelle du propriétaire. Ce privilège ne paraît donc pas justifié. Il n'est pas non plus prévu à la Convention de Bruxelles.

Les frais funéraires en cas de décès, à bord, du capitaine-propriétaire sont nés, il est vrai, de l'exploitation normale du bateau. Mais il semble un peu choquant de les privilégier si on n'accorde pas en même temps un privilège aux créances alimentaires des parents.

5. Les créances privilégiées, en vertu des nos 5 et 6, sont désignées au projet des experts suivant la méthode anglaise par voie d'énumération casuistique, qui ne fait pas apparaître un principe dominant et à laquelle on peut reprocher d'être arbitraire. Nous proposons de fondre en un seul ces deux numéros et de remplacer, suivant l'habitude continentale, l'énumération par une formule générale. Cette formule pourrait indiquer, comme donnant naissance à des privilèges, la responsabilité du propriétaire pour les actes commis par les gens de rivière dans l'exercice de leurs fonctions ainsi que les contrats de transport et de remorquage à exécuter par le capitaine. Cette formule ne diffère de la formule des experts qu'en tant qu'elle couvre aussi le cas de dommages causés aux personnes se trouvant à bord, sans qu'il y ait contrat de transport ou d'engagement. La mise en vigueur de l'ancien texte entraînera pour l'Allemagne des difficultés sérieuses.

6. Quant aux conditions visées à la fin des nos 4, 6 et 7, voir les observations générales ci-dessus.

Ad articles 19 et 19 bis.

1. Il suit des observations générales que nous demandons la suppression du dernier membre de phrase de l'alinéa 2 commençant par : « et, si dans un délai... » et des alinéas 3, 4 et 5.

2. Nous proposons de remplacer le reste de l'article par les dispositions plus détaillées des alinéas 1 et 2 de l'article 19 et de l'article 19 bis.

Les experts n'ont pas tenu compte du fait que, parmi les privilèges nationaux visés au chiffre II de l'article 18, il s'en trouve quelques-uns qui méritent un traitement préférentiel. Le droit commun ou commercial accorde, en effet, aux créances des réparateurs, commissionnaires, expéditeurs, transporteurs, dépositaires et commerçants, un privilège ou droit de gage légal, à condition que le créancier ait obtenu et gardé la détention de l'objet grevé et que cet objet appartienne au débiteur. Il s'agit ici de droits réels ayant la même force que les hypothèques conventionnelles et devant prendre rang par rapport à ces hypothèques d'après l'adage « *prior tempore potior juris* ». Toutefois, ces droits réels s'éteignent, suivant les règles générales, à la suite de la constitution d'hypothèque en faveur d'un tiers de bonne foi.

En dehors des cas susvisés, notre loi accorde au créancier saisissant un droit de gage portant sur le bateau. Ce droit de gage doit rester, lui aussi, opposable au créancier hypothécaire de mauvaise foi.

Les observations précédentes justifient l'insertion du nouvel article 19 bis. Cette disposition n'est pas nuisible au crédit hypothécaire. L'hypothèque née antérieurement primera en premier lieu les privilèges ou gages, dont il s'agit. S'il s'agit d'une hypothèque née postérieurement, le créancier ne risque rien s'il est de bonne foi. En outre, le créancier peut prendre des renseignements pour voir si le bateau est détenu par une personne dont la créance peut faire naître un privilège national.

On peut soulever la question de savoir si la matière dont nous venons de traiter est assez importante pour lui consacrer un article spécial. Toutefois, on ne peut pas passer le problème sous silence sans faire naître des difficultés d'ordre technique considérables lors de la mise en vigueur de la Convention.

3. Le nouvel alinéa 3 de l'article 19 tient lieu de l'ancien article 21.

Ad articles 20 et 20 bis.

Les intéressés allemands demandent le maintien du système actuellement en vigueur en Allemagne et correspondant à celui de Bruxelles. D'après ce système, les créances privilégiées qui sont nées du dernier voyage priment les créances d'un voyage précédent.

Nous proposons de remplacer l'article 20 par les nouveaux articles 20 et 20 bis, dont la rédaction suit de près la rédaction de Bruxelles.

Ad article 21.

Le contenu de cet article se trouve inséré à l'article 19. La rédaction a pu être simplifiée en raison des modifications prévues ad articles 18 et 19.

Ad articles 22, 22 bis et 24.

La rédaction de l'article 24 est inexacte et, partant, obscure. On veut dire que le privilège naît non seulement dans les cas où la créance résulte de l'exploitation du bateau par le propriétaire, mais aussi si l'exploitant est un armateur non propriétaire.

En vue d'une rédaction plus claire, il convient de supprimer l'article 24 et de consacrer un article à la naissance du privilège et un autre au droit de suite.

C'est ce qu'on propose aux articles 22 et 22 bis.

Pour justifier la rédaction de l'alinéa 2 de l'article 22 *bis*, on peut renvoyer à ce qui est dit ci-dessus au paragraphe 2, *ad* articles 19 et 19 *bis*.

Ad article 23.

1. Nos intéressés demandent à juste titre le remplacement du délai de trois mois par un délai de six mois.

2. A la suite des modifications proposées *ad* articles 18, l'alinéa 2 doit être supprimé.

3. Il ne paraît ni nécessaire ni possible de soumettre les privilèges nationaux à une déchéance internationale. Nous proposons, par conséquent, de ne mentionner à la première ligne de l'article que les privilèges internationaux.

4. Les intéressés allemands demandent l'adoption d'un système correspondant à celui qui est actuellement en vigueur dans notre pays. D'après ce système, le délai de prescription court à partir de la fin de l'année où la créance est devenue exigible. Ce système se recommande par sa simplicité ; les créanciers n'ont à contrôler leurs livres qu'une fois par an. Nous proposons d'adopter ce système en substituant, toutefois, à l'année le semestre.

5. Le maintien de l'ancien alinéa 4 affaiblira sensiblement la valeur internationale de la déchéance conventionnelle.

On propose de ne pas prévoir la suspension du délai et de fixer les causes d'interruption par voie de législation uniforme. Le délai doit être interrompu lorsque le créancier poursuit son droit réel, c'est-à-dire lorsqu'il fait saisir le bateau ou s'il intente l'action réelle.

TITRE III. — DE L'EXÉCUTION FORCÉE.

*Observations générales.*

1. Si la Conférence adopte l'amendement proposé *ad* article 11, le champ d'application du titre III sera le même que celui du titre II. Pour tenir compte de ce fait, on propose de faire du titre III un quatrième chapitre du titre II.

2. Nous avons demandé, *ad* article 19, la suppression des dispositions relatives à la saisie conservatoire et cela, entre autres, parce que les dispositions conventionnelles sur la saisie méritent d'être d'application générale. Nous proposons maintenant de régler cette matière dans un nouvel article 24 *bis*. L'insertion de cet article entraîne une modification de l'intitulé.

3. Les dispositions de l'ancien titre III ont rencontré, dans notre pays, des objections sérieuses. On craint que la procédure ne soit trop compliquée et on hésite à accorder l'exécution des jugements d'adjudication dans les seules conditions visées à l'article 30. La délégation allemande ne partage pas ces scrupules dans leur ensemble et espère pouvoir les écarter. Elle acceptera donc lesdites dispositions provisoirement et sous réserve des observations qui suivent.

Ad article 24 *bis*.

D'après ce qui est dit *ad* article 19 *bis*, le créancier ayant obtenu la saisie conservatoire jouit d'un privilège ou gage national qui prime l'hypothèque née postérieurement, à condition, toutefois, que le créancier hypothécaire ne soit pas de bonne foi. L'inscription de la saisie renforce ce droit ; l'hypothèque constituée après ladite inscription doit inconditionnellement prendre rang après le droit du créancier saisissant.

La procédure à suivre sera — *mutatis mutandis* — la même que celle prévue à l'article 26 pour l'inscription d'une saisie exécutoire. Toutefois, l'inscription ne sera faite que sur demande du créancier et on ne prévoit pas que les créanciers en soient informés.

2. Le premier membre de phrase de l'alinéa 2 a été inséré en vue de faciliter aux autres délégations l'acceptation de cette disposition. Du point de vue allemand, il suffit de stipuler que l'inscription de saisie vaut inscription d'hypothèque.

Ad article 25.

L'application de l'alinéa 2 de l'article 27, et de l'article 30 rencontrerait des difficultés si l'exécution forcée pourrait se dérouler dans un pays autre que celui où le bateau se trouve. L'alinéa 1 nouveau veut exclure cette possibilité.

Ad article 26.

1. On propose de remplacer à l'alinéa 2 (ancien) les mots « en ait connaissance » par « en puisse prendre connaissance », et cela en vue de ne pas imposer au bureau une obligation dont l'exécution n'est pas possible.

2. On propose de faire communiquer à l'autorité compétente du pays de la saisie un extrait du registre dont la connaissance est indispensable pour le jugement d'adjudication et la distribution du prix.

3. Les autres modifications proposées ne concernent que la rédaction.

Ad *article 27.*

Pas d'observations.

Ad *article 28.*

Il ne convient pas de qualifier d'absolue la responsabilité qu'un État veut assumer en vertu de l'article 28 pour l'inobservation, par ses fonctionnaires, des formalités conventionnelles de publicité. Il faut, au contraire, laisser aux États la faculté de déterminer les conditions de cette responsabilité, par exemple en ce qui concerne *a)* le degré de culpabilité des autorités auxquelles ladite inobservation est imputable, *b)* la faute concomitante de la personne lésée, *c)* l'épuisement des voies de recours. Mais il va sans dire que la responsabilité assumée par un État en vertu de la Convention ne peut pas être subordonnée à la condition de réciprocité.

Notre amendement *ad article 28* est conçu dans ce sens.

Ad *article 29.*

On a fait observer *ad* n° 1 de l'article 18 que le droit de préférence dont jouissent les créances y mentionnées, n'est pas un privilège proprement dit. Il faut donc transporter le n° 1 à l'article 29 et stipuler que les frais dont il s'agit seront déduits du prix de la vente avant sa distribution.

C'est ce que propose notre amendement, qui insère, en outre, la clause interprétative figurant au chiffre IX du Protocole de clôture qui, partant, sera supprimé.

Une rédaction définitive ne peut être proposée qu'après discussion.

Ad *article 30.*

Voir le paragraphe 3 des observations générales.

#### TITRE IV. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Ad *article 31.*

Remplacé par l'alinéa 2 de l'article premier.

Ad *article 32 à 34.*

Pas d'observations.

Ad *article 35.*

L'amendement allemand n'exige pas de commentaire.

Ad *article 36.*

L'article 36 a été inséré dans la Convention parce que des doutes s'étaient manifestés par rapport à la compatibilité de l'immatriculation obligatoire avec le droit de libre navigation.

La délégation allemande estime impossible qu'on mette en doute, dans la Convention même, la validité d'une de ses clauses principales. Un État qui partage ces doutes ne peut pas faire signer la Convention. Le maintien de l'article 36 comporterait, pour les tribunaux, l'obligation d'examiner s'il y a conflit entre la Convention et les actes de navigation et de statuer si c'est l'Acte ou la Convention qu'il faut appliquer.

Ad *article 37.*

Pas d'amendements.

On peut soulever la question de savoir s'il convient de maintenir une disposition relative aux différends d'ordre international lorsque la Convention est modifiée de façon à ne sauvegarder que les intérêts des particuliers.

#### PROTOCOLE DE CLÔTURE.

Ad I.

La Convention du 8 novembre 1927 n'étant pas en vigueur, elle ne peut plus figurer au texte du Protocole.

Ad II.

Remplacé par l'article 1 *bis*.

Ad III.

Étant donné que l'article 3 *bis*, au lieu d'interdire la double immatriculation, interdit le cumul des demandes d'immatriculation et que, d'autre part, l'inscription au registre central est effectuée d'office, la clause II du Protocole est devenue inutile et peut être supprimée.

Ad IV.

La suppression de l'alinéa 4 de l'article 3 entraîne la suppression du chiffre IV du Protocole

*Ad V.*

Cette disposition est transférée à l'article 10 *bis*.

*Ad VI.*

On propose la suppression de cette clause.

S'il s'agit d'un cas où la vente entraîne l'extinction des hypothèques, la demande d'immatriculation, faite par le nouveau propriétaire, concerne un bateau qui n'est plus grevé. La dernière partie de la clause IV est donc inutile.

La première partie de la clause ne paraît pas justifiée. Elle n'est pas non plus compatible avec les dispositions légales, qui prévoient l'observation de certaines formalités lorsqu'il s'agit, comme ici, d'une déclaration devant servir de base à une inscription aux registres.

*Ad VII.*

Voir les observations *ad* alinéas 2 de l'article 5 *bis* et *ad* article 13.

*Ad VIII.*

1. Pour l'alinéa premier, voir l'observation *ad* article 13.

2. La modification de l'article 13 nécessite une modification de l'alinéa 2 de la clause VIII (« voie parée »). Nous prions la délégation belge de proposer une nouvelle rédaction.

*Ad IX.*

Voir *ad* article 28.

---

## ANNEXE 2.

[Conf./U.D.F./5.]

### AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR LA DÉLÉGATION DES PAYS-BAS AU PROJET DE CONVENTION SUR CERTAINES MATIÈRES DE DROIT FLUVIAL

---

#### Article 3 (1).

*Texte actuel :*

Chaque État contractant se réserve le droit d'exiger que ses ressortissants inscrivent sur des registres les bateaux leur appartenant et remplissant les conditions d'immatriculation de deux ou plusieurs États s'ils ont sur son territoire leur résidence habituelle ou, dans le cas de sociétés, la direction principale de leurs affaires.

*Amendement :*

Chaque État contractant se réserve le droit d'exiger que les bateaux appartenant aux personnes ayant eu pendant les derniers dix-huit mois leur résidence habituelle sur son territoire, ou, dans le cas de sociétés, la direction principale de leurs affaires, soient inscrits sur les registres, dans le cas où ces bateaux remplissent les conditions d'immatriculation de deux ou plusieurs États.

#### Article 8 (1).

*Texte actuel :*

Tout bateau immatriculé doit porter :

1. Sur chaque côté, son nom ou sa devise et, s'il existe plusieurs bateaux appartenant au même propriétaire avec le même nom ou la même devise, un numéro distinctif ;
2. Sur l'arrière, les lettres et les numéros signalétiques visés à l'article 1, alinéas 2 et 3, ainsi que le nom du lieu d'immatriculation en toutes lettres.

*Amendement :*

Tout bateau immatriculé doit porter :

Sur chaque côté, son nom ou sa devise et, s'il existe plusieurs bateaux appartenant au même propriétaire avec le même nom ou la même devise, un numéro distinctif, les lettres et les numéros signalétiques visés à l'article 1, alinéas 2 et 3, ainsi que le nom du lieu d'immatriculation en toutes lettres.

#### Article 8 (2).

Au lieu de caractères latins ayant au moins vingt centimètres de hauteur, etc., lisez : quinze centimètres.

*Article 12.*

*Texte actuel :*

Le transfert volontaire entre vifs des droits de propriété sur un bateau est réglé par la loi du pays contractant où le bateau est immatriculé, si cette loi prévoit comme condition du transfert, ou tout au moins pour que ce transfert ait effet à l'égard des tiers, soit l'inscription aux registres publics visés à l'article 1, soit la mise en possession de l'acquéreur.

*Amendement :*

Ajoutez :

« La même règle s'applique au droit d'usufruit et autres droits réels analogues. »

TITRE II *a*).

*Article 24 bis (nouveau).*

Lorsqu'un bateau immatriculé dans un des États contractants est saisi conservatoirement, la procédure est réglée par la loi de cet État, sous réserve de l'observation des dispositions qui suivent :

*Article 24 ter (nouveau).*

1. La saisie conservatoire doit être inscrite au registre des bateaux sur demande du créancier.
2. La demande est établie suivant la formule ci-annexée (annexe 1, page 216). Elle peut être remise au consul du pays de l'immatriculation pour être transmise par télégramme audit bureau contre paiement des frais.
3. Le bureau d'immatriculation est tenu de prendre les mesures nécessaires pour que, dès réception de cette demande, toute personne qui vient consulter les registres pour la publicité des droits en ait connaissance, qu'il en soit fait mention sur ces registres, que les créanciers inscrits en soient informés et qu'un état de ces créanciers, contenant les adresses indiquées par eux, soit envoyé à la personne qui a transmis la demande.
4. Aucune aliénation n'est opposable au créancier saisissant ou intervenant et à l'adjudicataire, si elle est effectuée après la réception de la demande par le bureau d'immatriculation ou si, lors de l'aliénation, l'acquéreur avait ou devait raisonnablement avoir connaissance de la saisie. La même règle s'applique à la constitution d'hypothèque ainsi qu'à la conclusion d'un contrat d'affrètement ou de louage du bateau.

TITRE III. — DE L'EXÉCUTION FORCÉE.

*Article 26 (3).*

*Amendement :*

Ajoutez :

« ...ainsi qu'à la conclusion d'un contrat d'affrètement ou de louage du bateau. »

ANNEXE 3.

[Conf./U.D.F./7.]

AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR LA DÉLÉGATION YOUGOSLAVE  
AUX ARTICLES 3 ET 8 DU PROJET DE CONVENTION  
SUR CERTAINES MATIÈRES DE DROIT FLUVIAL

*Article 3, alinéa 4.*

Remplacer les mots « résidence habituelle » par les mots : « résidence principale ».

*Motif :* On peut avoir à la fois plusieurs résidences habituelles, par exemple : une résidence pendant la saison d'hiver et l'autre pendant la saison d'été, mais on ne peut avoir qu'une seule *principale* résidence.

C'est d'ailleurs le terme admis par la dernière Conférence de codification du droit international (La Haye ; mars, avril 1930) (voir Convention sur la nationalité et procès-verbaux de la première commission).

Article 8, alinéa 2.

Ajouter à la fin de cet alinéa une nouvelle phrase, conçue de la façon suivante :

« A côté de ces inscriptions en caractères latins, les inscriptions peuvent être faites aussi en caractères reconnus officiels dans le pays du lieu de l'immatriculation. »

*Motifs de l'amendement* : En Yougoslavie, on se sert de deux alphabets, de l'alphabet cyrillique et de l'alphabet latin ; en Bulgarie, uniquement de l'alphabet cyrillique, en Grèce de l'alphabet hellénique.

ANNEXE 4.

[Conf./U.D.F./15.]

OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS PRÉSENTÉES PAR LA DÉLÉGATION  
HELLÉNIQUE RELATIVES AU PROJET DE CONVENTION SUR CERTAINES  
MATIÈRES DE DROIT FLUVIAL

La délégation hellénique désirerait être fixée sur le point de savoir si, de l'avis de la deuxième Commission de la Conférence pour l'unification du droit fluvial, les dispositions de l'article 10 du projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial, couvrent, dans leur rédaction actuelle, la compétence des autorités d'un pays qui, comme la Grèce, confie à ses représentants consulaires à l'étranger le soin d'immatriculer les bateaux appartenant à ses nationaux. Il s'agirait notamment du cas des bateaux grecs du Danube.

La teneur des articles 1 et 2 du projet de Convention ne s'oppose guère à ce que la Grèce continue, comme par le passé, à faire immatriculer lesdits bateaux à ses consulats de Galatz et de Braïla. Mais, supposons une des contraventions visées à l'article 10. Aux termes des alinéas 1, 2 et 3 de cet article, pour la poursuite et la répression, sont seules compétentes les autorités du lieu de l'immatriculation, ou du lieu où le bateau doit ou peut être immatriculé.

Or, dans l'exemple cité plus haut, à savoir d'un bateau du Danube, appartenant à un ressortissant grec et relevant ou devant relever, quant à son immatriculation, d'un des consulats de Grèce à Galatz ou à Braïla, qui serait l'autorité compétente en cas de contravention ? L'autorité roumaine ou l'autorité grecque ?

Il serait contraire au principe du projet de convention, tendant à établir l'unité de compétence tant en matière d'immatriculation qu'en matière de répression, que l'autorité roumaine fût saisie de contraventions commises par le propriétaire d'un bateau immatriculé ou devant être immatriculé à un bureau grec.

La même question de formule doit être soulevée par la délégation hellénique en ce qui concerne le titre II du projet de Convention visant, dans plusieurs de ses dispositions, la loi du lieu d'immatriculation.

Mais les explications que la délégation hellénique demande à la deuxième Commission d'avoir l'obligeance de lui fournir, au sujet de la portée exacte de la formule « autorité du lieu d'immatriculation », employée pour le libellé de l'article 10, pourraient éventuellement s'appliquer, *mutatis mutandis*, aux matières réglementées par les dispositions du titre précité du projet.

Quoi qu'il en soit, la délégation hellénique se permet de faire la suggestion suivante : Pour éviter toute controverse dans l'application de ces textes, on pourrait peut-être substituer au mot « lieu » celui de « pays ».

Le membre de phrase « autorité du lieu d'immatriculation » deviendrait ainsi « autorité compétente du pays d'immatriculation », « loi du lieu d'immatriculation », « loi du pays d'immatriculation », etc.

Cette suggestion paraît d'autant plus acceptable pour les autres délégations que, dans le texte de la Convention, il ne semble pas être fait une distinction très nette entre les deux formules. Ainsi, dans les articles 10, 13, 14, 15 et 18 on cite « la loi du lieu d'immatriculation », alors que dans les articles 12, 17, 19, 30 et l'alinéa VIII du Protocole de clôture, il est question de « loi du pays contractant où le bateau est immatriculé », « loi du pays de la nouvelle immatriculation », « consul du pays de l'immatriculation », « autorité compétente du pays d'immatriculation », « loi du pays d'immatriculation ».

Si, néanmoins, la suggestion de remplacer le mot « lieu » par le mot « pays », soulève des objections d'ordre rédactionnel, la délégation hellénique proposerait l'insertion, dans le Protocole de clôture, d'une clause interprétative, destinée à éliminer, par rapport à la situation spéciale des bateaux grecs, toute possibilité de controverse, et qui se rapporterait à toutes les dispositions de la Convention où il est question de loi ou d'autorité du lieu d'immatriculation.

Cette clause pourrait avoir éventuellement la teneur suivante :

« Il est entendu que pour les pays, comme la Grèce, dont la législation admet l'immatriculation consulaire, les formules telles que « autorité du lieu d'immatriculation », « loi du lieu d'immatriculation » etc., employées dans le texte de la présente convention, sont équivalentes aux formules « autorité compétente du pays d'immatriculation », « loi du pays d'immatriculation », etc. »

ANNEXE 5.

[Conf./U.D.F./18.]

AMENDEMENT PROPOSÉ PAR LA DÉLÉGATION AUTRICHIENNE A L'ARTICLE 13  
DU PROJET DE CONVENTION SUR CERTAINES MATIÈRES DE DROIT FLUVIAL

*Article 13, alinéas 2 et 3.*

a) Ajoutez à l'alinéa 2 les mots « à l'exception de ceux qui n'appartiennent pas au propriétaire du bateau ».

b) Supprimez à l'alinéa 3 la phrase « à l'exception toutefois de ceux qui... », etc., jusqu'à la fin.

*Motif* : Vu que dans la navigation intérieure, les accessoires matériels n'ont qu'une importance peu considérable, on peut, sans mettre en danger les intérêts des créanciers hypothécaires, admettre le principe que les effets de l'hypothèque ne s'étendent pas aux accessoires matériels appartenant au propriétaire du bateau. Cette règle semble être plus simple que celle prévue à l'article 13, alinéa 3, du projet primitif, et peut être aussi appuyée par les raisons suivantes :

Lors d'une vente aux enchères à la suite d'une exécution forcée, le tribunal doit constater ce qui fait partie des accessoires matériels et constituer par conséquent l'objet à mettre aux enchères. Cette constatation ne peut être faite qu'uniformément en faveur, et que contre tous les intéressés à la procédure d'exécution. Il semble impossible, dans une procédure d'exécution, de statuer qu'un objet ne soit qu'à l'égard d'un des créanciers hypothécaires, mais non pas à l'égard d'un autre créancier hypothécaire, considéré comme accessoire, et cela d'autant moins que l'accessoire ne peut former l'objet d'une vente forcée que conjointement avec le bateau.

ANNEXE 6.

[Conf./U.D.F./16.]

LETTRE ADRESSÉE AU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE  
PAR LE DIRECTEUR DU BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL

J'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir transmettre au président de la Conférence pour l'unification du droit fluvial les observations ci-après relatives au « projet de convention sur certaines matières de droit fluvial ».

Ce projet contient des dispositions intéressant le recouvrement des salaires des équipages, dont la principale est ainsi conçue :

*« Des privilèges. »*

« Article 18. — Jouissent d'un privilège et, par conséquent, sont payés par préférence sur le prix de la vente du bateau et de ses accessoires matériels :

« 3. Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, des gens d'équipage et des autres personnes engagées par l'armateur ou par le capitaine pour le service du bord, mais, en ce qui concerne les gages, pour une durée de trois mois au plus... »

Tout en constatant avec satisfaction que le rang prévu pour les privilèges des salaires correspond à celui établi par la majorité des législations, je me permets de faire remarquer — et je vous serais particulièrement reconnaissant de bien vouloir attirer l'attention de la Conférence sur ce point — que la proposition de limiter à trois mois la créance de salaires ainsi garantie n'est pas en harmonie avec de nombreuses législations nationales qui accordent le privilège pour une période plus longue et, souvent même, ne le limitent pas. Il en résulterait donc, si la rédaction actuelle était adoptée, que les gouvernements des États ratifiant la Convention seraient pour la plupart tenus de réduire la protection actuellement donnée aux marinières pour le recouvrement de leurs salaires. On peut même se demander si, dans ces conditions, certains gouvernements n'hésiteraient pas à ratifier la Convention.

En vue d'écartier ces éventualités, je crois devoir vous prier de demander à la Conférence d'examiner la possibilité, soit de fixer l'étendue de la créance privilégiée de façon correspondant mieux aux dispositions nationales les plus favorables au personnel de la batellerie (par exemple, une année), soit, plus simplement encore, de renoncer, à l'exemple de la Convention pour l'unification des règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes (Bruxelles, 1926), à limiter cette créance.

(Signé) Albert THOMAS.

ANNEXE 7.

[Conf./U.D.F./17.]

AMENDEMENT PROPOSÉ PAR LA DÉLÉGATION AUTRICHIENNE A L'ARTICLE 18  
DU PROJET DE CONVENTION SUR CERTAINES MATIÈRES DE DROIT FLUVIAL

Article 18 (I).

a) Insérer dans le préambule de l'article, entre les mots « vente » et « du bateau », le mot « forcée ».

*Motif*: La proposition a pour but de rendre la disposition plus claire.

b) Remplacer au n° 2 la phrase « les frais de conservation depuis la saisie » par la phrase « Les frais de conservation du bateau depuis la saisie, qui sont nécessaires pour empêcher le bateau de périr ».

*Motif*: La proposition ne vise qu'à énoncer d'une manière plus expresse le principe envisagé suivant le rapport.

c) Supprimer :

1° Au n° 3, les mots « les frais funéraires », etc., jusqu'à la fin de l'alinéa ;

2° Au n° 4, les mots « si elles sont privilégiées », etc., jusqu'à la fin de l'alinéa ;

3° Au n° 6, « si ces indemnités », etc., jusqu'à la fin de l'alinéa.

*Motif*: Pour une protection efficace des créanciers hypothécaires, il est besoin d'une réglementation uniforme des privilèges. Le lieu où la vente forcée est effectuée dépend des circonstances accidentelles dont l'influence sur la situation légale des créanciers hypothécaires devrait, dans la mesure du possible, être exclue. Pour cette raison, il convient de supprimer les renvois au droit du tribunal saisi prévus aux n°s 3, 4 et 6. De même, il semble juste d'éliminer, faute d'une importance pratique, la disposition concernant les frais funéraires du capitaine-propriétaire tout entière. Ce n'est que pour ce qui est des primes d'assurances sociales (article 18, alinéa I, n° 7) qu'on pourra, le cas échéant, reconnaître décisif le droit du tribunal ayant à procéder à la vente forcée, car, du moins actuellement, aucun État ne reconnaît un droit privilégié à ces primes si elles ne doivent pas être versées à ses propres instituts d'assurances sociales.

ANNEXE 8.

[Conf./U.D.F./24.]

AMENDEMENT PROPOSÉ PAR LA DÉLÉGATION FRANÇAISE A L'ARTICLE 11 DU  
PROJET DE CONVENTION SUR CERTAINES MATIÈRES DE DROIT FLUVIAL

Remplacer l'article 11 par le texte suivant :

« Les dispositions du présent titre sont applicables quand un bateau immatriculé sur les registres d'un État contractant se trouve sur le territoire d'un autre État ou quand il existe sur ce bateau un intérêt hypothécaire étranger.

« Il y a intérêt hypothécaire étranger, au sens de la présente Convention, quand l'obligation a été contractée à l'étranger et stipulée payable à l'étranger, mais à la condition que ces faits soient mentionnés au registre d'inscription des hypothèques. »

ANNEXE 9.

[Conf./U.D.F./8.]

AMENDEMENT PROPOSÉ PAR LA DÉLÉGATION POLONAISE A L'ARTICLE 3 DU  
PROJET DE CONVENTION SUR CERTAINES MATIÈRES DE DROIT FLUVIAL

Au titre premier « De l'immatriculation », remplacer l'alinéa 4 de l'article 3 par le texte suivant :

« Chaque État contractant se réserve le droit d'exiger que ses nationaux, y compris les sociétés nationales, inscrivent sur ses registres les bateaux leur appartenant et remplissant les conditions d'immatriculation de deux ou plusieurs États. »

ANNEXE 10.

[Conf./U.D.F./6.]

NOUVEL AMENDEMENT PROPOSÉ PAR LA DÉLÉGATION DES PAYS-BAS  
A L'ARTICLE 3, ALINÉA 4, DU PROJET DE CONVENTION SUR CERTAINES MATIÈRES  
DE DROIT FLUVIAL

Remplacer l'alinéa 4 de l'article 3 par :

« Toutefois, dans le cas où le bateau remplit les conditions d'immatriculation fixées par la législation de deux ou plusieurs États contractants, chaque État contractant se réserve le droit d'exiger que le bateau soit ou demeure inscrit sur ses registres :

« 1° Si le bateau appartient à une personne ayant eu pendant les derniers dix-huit mois son domicile sur le territoire ;

« 2° Si le bateau appartient à une société ayant son siège social sur le territoire.

« Le territoire de l'État s'entend y compris les colonies et les possessions. »

ANNEXE 11.

[Conf./U.D.F./20.]

AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR LA DÉLÉGATION AUTRICHIENNE A L'ARTICLE 3  
DU PROJET DE CONVENTION SUR CERTAINES MATIÈRES DE DROIT FLUVIAL

1° A l'alinéa 4 :

a) Insérer entre les mots « appartenant » et « et remplissant » les mots « pour plus de moitié ».

b) Remplacer les mots « remplissant les conditions d'immatriculation de deux ou plusieurs États » par les mots « remplissant de même les conditions d'immatriculation d'un ou plusieurs États ».

*Motif :* a) D'après le projet soumis à la Conférence (appartenant) l'État ne pourrait exiger l'inscription dans son registre d'un bateau appartenant à plusieurs copropriétaires dont quelques-uns seraient ressortissants d'un autre État, quelque minime que puisse être la quote-part des propriétaires.

b) Cette disposition ne doit sans doute être applicable que pour les cas dans lesquels un bateau remplit les conditions de l'immatriculation de l'État se prévalant de la disposition de l'article 3, alinéa 4, et, en outre, les conditions de l'immatriculation d'un ou de plusieurs autres États. Il semble que le texte soumis à la Conférence ne fasse pas, sans aucun doute, connaître cet ordre d'idées, mais qu'il suffirait, d'après ce texte, que le bateau remplisse les conditions d'un ou plusieurs autres États.

Ajouter un nouvel alinéa 5, ainsi conçu :

« Le même droit est réservé à chaque État contractant en ce qui concerne les bateaux qui appartiennent aux personnes physiques ressortissant à l'État en question, et destinés à être utilisés exclusivement dans la navigation à l'intérieur du territoire dudit État même dans le cas où le propriétaire n'a pas le domicile sur ledit territoire. »

*Motif :* Dans le cas visé à l'alinéa proposé, une situation de droit peu convenable subsisterait pour tous les États contractants.

ANNEXE 12.

[Conf./U.D.F./23.]

AMENDEMENT PROPOSÉ PAR LA DÉLÉGATION PORTUGAISE  
AU PROTOCOLE DE CLÔTURE DU PROJET DE CONVENTION  
SUR CERTAINES MATIÈRES DE DROIT FLUVIAL

Au n° IV, ad article 3, alinéa 4, la formule « siège social » doit être remplacée par celle-ci :  
« Siège social réel ou effectif. »

*Motif :* Il faut éviter la situation d'une société de capitaux qui ait sa nationalité déterminée par un siège social *fictif*, comme il arrive souvent dans la pratique. Il y a des cas innombrables où, dans l'intention d'échapper à des dispositions très onéreuses des lois d'un pays, on attribue à une société un siège différent de celui où ladite société exerce en fait son activité juridique et économique.

ANNEXE 13.

[Conf./U.D.F./27.]

AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR LA DÉLÉGATION ALLEMANDE AU PROJET DE  
CONVENTION SUR CERTAINES MATIÈRES DE DROIT FLUVIAL

1<sup>o</sup> Remplacer, sauf rédaction, l'alinéa 4 de l'article 3 par la disposition suivante :

« Chaque État contractant se réserve le droit d'exiger que ses ressortissants ainsi que les sociétés ayant leur siège social sur son territoire fassent inscrire sur ses registres les bateaux qui leur appartiennent et qui ont leur port d'attache (Heimatsort) sur son territoire. »

2<sup>o</sup> Remplacer l'article 7 *bis*, adopté par le Comité de rédaction sous la forme suivante :

« (Texte du Comité de rédaction.)

« Le certificat d'immatriculation doit contenir la mention du bureau d'hypothèques. Les lois du pays d'immatriculation peuvent en outre obliger le propriétaire du bateau à mentionner sur ce certificat ou sur un autre document se trouvant à bord, les inscriptions d'hypothèques. »

par le texte ci-dessous :

« (Amendement allemand.)

« Tout bateau doit être muni d'un document d'où ressort l'état des inscriptions hypothécaires ou le fait que le bateau n'est pas grevé. »

*Note.* — Il reste entendu que la validité de l'hypothèque n'est pas subordonnée par la Convention à la condition de son annotation sur un document de bord.

ANNEXE 14.

[Conf./U.D.F./29.]

AMENDEMENT PROPOSÉ PAR LA DÉLÉGATION POLONAISE A L'ARTICLE 37 DU  
PROJET DE CONVENTION SUR CERTAINES MATIÈRES DE DROIT FLUVIAL

Remplacer le texte de l'article 37 par ce qui suit :

« S'il s'élève entre les Parties contractantes un différend quelconque relatif à l'interprétation ou à l'application de la présente Convention, et si ce différend n'a pu être résolu de façon satisfaisante par voie diplomatique, il sera réglé conformément aux dispositions en vigueur entre les Parties, concernant le règlement des différends internationaux.

« Au cas où de telles dispositions n'existeraient pas entre les Parties au différend, elles le soumettront, après une procédure préalable de conciliation devant la Commission consultative et technique de la Société des Nations, à une procédure arbitrale ou judiciaire, en se conformant aux lois constitutionnelles de chacune d'elles. A défaut d'accord sur le choix d'un autre tribunal, elles soumettront le différend à la Cour permanente de Justice internationale. »

ANNEXE 15.

[Conf./U.D.F./28.]

AMENDEMENT PROPOSÉ PAR LA DÉLÉGATION YOUGOSLAVE A L'ARTICLE 37  
DU PROJET DE CONVENTION SUR CERTAINES MATIÈRES DE DROIT FLUVIAL

Supprimer la seconde phrase de l'alinéa 2, c'est-à-dire la phrase « Cette procédure sera préférée... ».

ANNEXE 16.

[Conf./U.D.F./21.]

RAPPORT DE LA SOUS-COMMISSION TECHNIQUE RELATIF AUX ARTICLES 5 ET 8  
DU PROJET DE CONVENTION SUR CERTAINES MATIÈRES DE DROIT FLUVIAL  
(avec deux appendices)

Ad article 5.

La Sous-Commission technique, qui avait été chargée d'une étude comparative entre le texte du projet de Convention contenu dans le Livre vert et le texte de la Convention sur le jaugeage des bateaux de navigation intérieure de 1925, avait été d'accord pour proposer à la Conférence des modifications de texte de l'article 5 telles qu'elles figurent ci-après (voir appendice 1).

En ce qui concerne le 2<sup>o</sup>, la Sous-Commission avait estimé que les expressions employées dans le projet du Livre vert « lieu de construction » et « date de construction » n'étaient pas suffisamment précises et qu'il y avait intérêt à inscrire sur le registre les mêmes données que prévoit à ce sujet la Convention du jaugeage, c'est-à-dire le chantier sur lequel le bateau a été construit et la date de sa mise à flot. En ce qui concerne la date de construction, on peut en effet hésiter entre la date du commencement des travaux de construction, la date de la mise à flot ou la date de la terminaison de la construction ; la Sous-Commission technique pensait que du moment qu'on prévoyait une notion très précise dans le projet de Convention c'est-à-dire une date déterminée, il y avait lieu d'indiquer d'une manière exacte quelle date était envisagée.

En ce qui concerne le lieu de construction, la Sous-Commission avait estimé qu'il était intéressant, notamment pour le créancier hypothécaire et pour l'acheteur, de connaître non le lieu géographique de construction, mais le nom du chantier, et, étant donné que cette même indication est déjà connue par le certificat de jaugeage, il n'a pas paru y avoir de difficulté à introduire cette même motion dans le projet de Convention.

Plusieurs délégations ayant soulevé des objections à l'encontre du texte proposé par la Sous-Commission technique, celle-ci a tenu une nouvelle réunion à laquelle des représentants des délégations intéressées ont participé. Il a été exposé par une délégation qu'il ne lui paraissait pas possible d'accepter le texte proposé par la Sous-Commission technique, étant donné que les indications qui y étaient prévues ne figuraient pas actuellement sur les registres de son pays et que, partant, si on voulait éviter un manque de concordance entre les registres actuels et les registres futurs, on serait obligé de corriger toutes les inscriptions existantes pour les mettre en conformité avec les textes proposés, ce qui, dans beaucoup de cas, serait matériellement impossible par suite de la difficulté d'avoir des renseignements exacts au sujet d'un très grand nombre de bateaux existants. Devant cette déclaration, les autres membres de la Sous-Commission se sont déclarés disposés à renoncer aux précisions qu'ils avaient préconisées, vu que ces mêmes précisions pouvaient toujours être trouvées dans le certificat de jaugeage dont le numéro est inscrit au registre d'immatriculation. La Sous-Commission a alors adopté à l'unanimité le texte suivant pour le 2<sup>o</sup> de l'article 5 :

« 2<sup>o</sup> Le mode de construction et le type de bateau, l'année et le lieu de construction, et, pour les bateaux à propulsion mécanique — même auxiliaire —, la nature et la puissance de la machine ; »

En ce qui concerne le 3<sup>o</sup>, la Sous-Commission a maintenu le texte qu'elle a proposé antérieurement, c'est-à-dire :

« 3<sup>o</sup> La capacité maximum de chargement ou le déplacement, d'après le certificat de jaugeage, ainsi que le numéro et la date de ce certificat ; »

#### Ad article 8.

A la suite de diverses observations soulevées au sujet du texte antérieurement proposé par la Sous-Commission technique (voir appendice 2), la Sous-Commission, lors de sa nouvelle réunion, a adopté le texte suivant :

« 1. Tout bateau immatriculé doit porter sur l'arrière ou sur les deux côtés :

« 1<sup>o</sup> Son nom ou sa devise et, s'il existe plusieurs bateaux appartenant au même propriétaire avec le même nom ou la même devise, un numéro distinctif ;

« 2<sup>o</sup> Le numéro signalétique visé à l'article 1 *bis* précédé soit de la ou des lettres initiales du bureau d'immatriculation, soit du nom dudit bureau, et suivi de la ou des lettres initiales de l'État où l'immatriculation est effectuée. Toutes les lettres susvisées (y compris, le cas échéant, celles composant le nom du bureau d'immatriculation) doivent être reproduites en caractères latins.

« 2. Les indications visées au 1 du présent article doivent être faites d'une manière visible et apparente en caractères ayant au moins quinze centimètres de hauteur.

« 3. Il est défendu d'effacer, d'altérer, de rendre méconnaissables, de couvrir ou de cacher par un moyen quelconque ces noms, lettres et numéros, et d'ajouter d'autres inscriptions qui seraient capables de nuire à la clarté de celles indiquées ci-dessus. »

La différence avec le texte antérieurement proposé (appendice 2) consiste tout d'abord en ceci qu'il ne prescrit plus à quel endroit doit se trouver le nom ou la devise et les marques d'immatriculation. Les indications sous le 1<sup>o</sup> et le 2<sup>o</sup> peuvent donc être portées au même endroit et peuvent être également portées à des endroits différents. Il est seulement stipulé que toute indication qui ne se trouverait pas sur l'arrière du bateau devrait être portée sur les deux côtés et inversement.

D'autre part, le nouveau texte prévoit la possibilité d'indiquer le bureau d'immatriculation soit par des lettres signalétiques, soit par des lettres initiales, soit par son nom en toutes lettres.

Le texte tient également compte de l'amendement de la délégation yougoslave, dans ce sens qu'il prescrit des caractères latins pour les marques d'immatriculation seulement. Il tient également compte d'un amendement de la délégation néerlandaise en ne prévoyant qu'une hauteur minimum de quinze centimètres au lieu de vingt.

Enfin, la Sous-Commission s'est inspirée pour la dernière partie du 3 d'une disposition du règlement de police de la navigation en vigueur sur le Rhin, qui semble répondre aux objections soulevées par plusieurs délégations au sujet des mots « et d'ajouter d'autres inscriptions » qui se trouvent dans le projet du Livre vert.

Appendice 1.

[Conf./U.D.F./11.]

TEXTE PROPOSÉ PAR LA SOUS-COMMISSION TECHNIQUE  
ET DESTINÉ A REMPLACER L'ARTICLE 5 DU PROJET DE CONVENTION  
SUR CERTAINES MATIÈRES DE DROIT FLUVIAL

Article 5.

1. L'inscription des bateaux sur les registres visés dans l'article premier est effectuée sur demande écrite, signée par le propriétaire, et indiquant au moins :

- 1<sup>o</sup> Le nom ou la devise du bateau ;
- 2<sup>o</sup> Le mode de construction et le type de bateau, *le chantier sur lequel il a été construit et la date de sa mise à flot* et, pour les bateaux à propulsion mécanique — même auxiliaire — la nature et la puissance de la machine ;
- 3<sup>o</sup> *La capacité maximum de chargement* ou le déplacement d'après le certificat de jaugeage, ainsi que le numéro et la date de ce certificat ;
- 4<sup>o</sup> Les nom, prénoms, profession et domicile du propriétaire ou des propriétaires et, s'il y a plusieurs propriétaires, la quote-part de chacun d'eux.

La Sous-Commission propose de renvoyer le reste de l'article au Comité de rédaction, la teneur de certaines dispositions dépendant d'ailleurs du texte qui sera adopté pour les articles 2 et 3.

Appendice 2.

[Conf./U.D.F./12.]

TEXTE PROPOSÉ PAR LA SOUS-COMMISSION TECHNIQUE  
ET DESTINÉ A REMPLACER L'ARTICLE 8 DU PROJET DE CONVENTION  
SUR CERTAINES MATIÈRES DE DROIT FLUVIAL

Article 8.

1. Tout bateau immatriculé doit porter :

1<sup>o</sup> Sur chaque côté, son nom ou sa devise et, s'il existe plusieurs bateaux appartenant au même propriétaire avec le même nom ou la même devise, un numéro distinctif ;

2<sup>o</sup> Sur l'arrière, les lettres, en caractères latins, et le numéro signalétique visés à l'article 1, alinéas 2 et 3.

2. Ces indications doivent être faites d'une manière visible et apparente, en caractères ayant au moins quinze centimètres de hauteur.

3. Il est défendu d'effacer, d'altérer, de rendre méconnaissables, de couvrir ou de cacher par un moyen quelconque ces noms, lettres et numéros, et d'ajouter d'autres inscriptions qui seraient capables de nuire à la clarté de celles indiquées ci-dessus.

ANNEXE 17.

[Conf./U.D.F./34.]

NOUVEAU TEXTE PROPOSÉ PAR LE COMITÉ SPÉCIAL ET DESTINÉ A REMPLACER  
LES ARTICLES 24 ET 25 DU PROJET DE CONVENTION SUR CERTAINES  
MATIÈRES DE DROIT FLUVIAL

La validité et les effets de la saisie conservatoire des bateaux restent régis par les lois nationales.

Toutefois, les États contractants s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour qu'un avis des saisies conservatoires opérées sur leur territoire, ainsi que des mainlevées de ces saisies soit immédiatement donné au bureau d'immatriculation du bateau saisi.

Ils s'engagent également à prendre les mesures nécessaires pour que les avis de saisie et de mainlevée de saisie qu'ils ont reçus soient mis à la disposition des intéressés dans les bureaux d'immatriculation.

ANNEXE 18.

[Conf./U.D.F./35.]

TEXTE PROPOSÉ PAR LE COMITÉ TECHNIQUE ET RELATIF AUX ARTICLES 9 ET 5  
ET AU PROTOCOLE DE CLÔTURE DU PROJET DE CONVENTION  
SUR CERTAINES MATIÈRES DE DROIT FLUVIAL

*Article 9 (nouvel article 15).*

1. Si un bateau est immatriculé dans l'un des États contractants, il ne peut pas être immatriculé dans un autre sans qu'il soit procédé en même temps à la radiation de l'immatriculation dans le premier État.

2. L'immatriculation d'un bateau grevé d'hypothèques ne peut en aucun cas, être reportée des registres d'un État contractant sur les registres d'un autre ni radiée dudit registre sans le consentement de tous les créanciers hypothécaires et aux conditions acceptées par eux.

3. Pour effectuer le transfert d'immatriculation d'un bateau du registre d'un État à celui d'un autre, une demande d'immatriculation doit être adressée dans les conditions visées à l'article 5 au bureau compétent de l'État dans lequel le bateau doit être immatriculé, et une demande de radiation au bureau où le bateau est encore immatriculé. La demande de radiation indique le bureau du nouvel État où le bateau doit être immatriculé. Elle doit être accompagnée, s'il y a lieu, du consentement écrit et en double des créanciers visés à l'alinéa 2.

4. Au cas où le bureau du premier État ne s'oppose pas à la radiation sur ses registres il en informe, au moyen du formulaire ci-annexé (voir formulaire A) le bureau du second État où la nouvelle immatriculation est demandée et lui transmet en même temps un extrait certifié des registres d'immatriculation et d'inscriptions hypothécaires et un double du consentement écrit des créanciers ; ces extraits et ce double doivent être dûment légalisés. Mention de la demande de transfert est faite alors au registre du premier État, et aucune inscription ne peut être faite dorénavant audit registre. Si toutefois le bureau du premier État reçoit un résumé d'une demande de saisie conformément à l'article 26, après que mention est faite de la demande de transfert, il est fait application des dispositions de ce dernier article ; copie certifiée de ce résumé est transmise immédiatement par le bureau du premier État à celui où le transfert est demandé, qui, également, se conforme à l'article 26, alinéa 2.

5. L'autorité compétente du second État délivre le certificat d'immatriculation effectuée dans les registres de cet État et retire en même temps le certificat de l'immatriculation précédente et, s'il y a lieu, du duplicata.

6. L'immatriculation est radiée par le premier État dès la réception de l'attestation à délivrer sans délai par le second État constatant l'immatriculation sur ses registres (voir formulaire B). Cette attestation doit être accompagnée du certificat de l'immatriculation précédente et, s'il y a lieu, du duplicata.

*Article 5.*

Le Comité propose, en outre, d'insérer comme alinéa 2 nouveau de l'article 5 le texte suivant :

« En cas de transfert de propriété d'un bateau, si une nouvelle immatriculation est nécessaire, la loi du pays où cette immatriculation doit être effectuée indique ceux à qui incombe l'obligation de faire la demande visée à l'alinéa précédent. »

*Chiffre VI du Protocole de clôture.*

Le Comité propose de supprimer le chiffre VI du Protocole de clôture.

FORMULAIRE A.

Conformément à l'article 9 de la Convention internationale sur certaines matières de droit fluvial, nous vous faisons savoir que nous avons reçu une demande de radiation de nos registres d'immatriculation du bateau. . . . , inscrit sous . . . . , que les intéressés désirent faire immatriculer en vos bureaux. Il n'existe, de notre part, aucune opposition à cette radiation. Celle-ci sera effectuée dès que vous nous aurez fait parvenir l'attestation constatant l'inscription dudit bateau en vos registres, accompagnée du certificat de l'immatriculation en nos registres, immatriculation dont la radiation est demandée, et, s'il y a lieu, du double de ce certificat.

Nous annexons à la présente les pièces suivantes :

- 1° La copie certifiée de l'immatriculation en nos bureaux ;
- 2° Un état des inscriptions existantes (ou un certificat négatif) ;
- 3° Le consentement écrit des créanciers inscrits.

FORMULAIRE B.

Me référant à votre lettre du... concernant la radiation sur vos registres et l'immatriculation sur mes registres du bateau . . . , L . . . , N° . . . , je vous fais savoir que l'immatriculation sur mes registres a été effectuée le . . . .

Je vous envoie ci-inclus le certificat d'immatriculation sur vos registres et le duplicata que j'ai retiré conformément à l'article 9 de la Convention sur certaines matières de droit fluvial.

ANNEXE 19.

[Conf./U.D.F./39,39a),39b),39c) et 39d).]

PROJET DE CONVENTION SUR CERTAINES MATIÈRES DE DROIT FLUVIAL :  
TEXTE ADOPTÉ PAR LE COMITÉ DE RÉDACTION

(Les modifications à ce texte introduites par la deuxième Commission sont indiquées en italique en bas de chaque page.)

TITRE PREMIER. — DE L'IMMATRICULATION.

Article premier.

1. Les États contractants s'engagent à tenir des registres pour l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure.

2. Ces registres, établis conformément à la législation nationale, doivent être publics et répondre aux dispositions de la présente Convention ; des extraits certifiés conformes en seront délivrés, contre paiement des frais, à tous ceux qui le requièrent.

Article 2 (ancien article 1 bis).

Chaque bureau d'immatriculation est caractérisé <sup>1</sup>, soit par son nom, soit par une ou plusieurs lettres initiales indiquées par l'autorité compétente, ainsi que par une ou plusieurs lettres initiales de l'État <sup>2</sup> auquel il ressortit (voir annexe I).

Article 3 (ancien article 2).

1. La législation de chaque État contractant détermine les conditions qu'un bateau doit remplir pour pouvoir être immatriculé sur ses registres.

2. Chacun des États contractants s'engage à prendre les mesures nécessaires pour qu'un bateau ne puisse être immatriculé simultanément dans deux de ses bureaux.

3. Toutefois, la disposition de l'alinéa précédent ne met pas obstacle à l'établissement de registres centraux où les inscriptions se trouvent reproduites.

Article 4 (ancien article 3).

1. Tout bateau de 20 tonnes métriques au moins, y compris les dragues, mais à l'exception des grues, élévateurs flottants et autres engins analogues, ainsi que des bateaux de plaisance, doit être immatriculé s'il remplit les conditions d'immatriculation prévues par la législation d'un ou plusieurs États contractants <sup>3</sup>.

2. Si le bateau remplit les conditions d'immatriculation fixées par la législation d'un seul État contractant, le bateau ne peut être immatriculé qu'au bureau compétent de cet État.

3. Si le bateau remplit les conditions d'immatriculation fixées par la législation de deux ou plusieurs États contractants, le bateau ne peut être immatriculé qu'au bureau compétent de l'un de ces États. Dans ce cas, le propriétaire a le choix du pays où le bateau sera immatriculé. Il conserve ce choix lorsque le bateau déjà immatriculé continue ou vient à remplir les conditions d'immatriculation fixées par la législation de deux ou plusieurs États.

4 <sup>4</sup>. . . . .

<sup>1</sup> ... caractérisé, suivant la prescription de l'autorité, soit...

<sup>2</sup> ... l'État auquel il ressortit (voir Annexe I).

<sup>3</sup> (Ajouter) L'obligation de faire immatriculer le bateau incombe au propriétaire.

<sup>4</sup> La deuxième Commission a complété l'article comme suit :

4. Chaque État contractant se réserve le droit d'exiger que ses ressortissants inscrivent sur ses registres les bateaux leur appartenant pour plus de moitié et remplissant de même les conditions d'immatriculation d'un ou de plusieurs autres États contractants, s'ils ont, sur ce territoire, leur résidence habituelle, ou, dans le cas des sociétés, la direction principale de leurs affaires.

5. En ce qui concerne les bateaux appartenant à des personnes physiques, chaque État contractant se réserve de même le droit d'exiger que ses ressortissants, même s'ils n'ont pas sur son territoire leur résidence habituelle, inscrivent sur ses registres les bateaux leur appartenant pour plus de moitié et remplissant les conditions d'immatriculation d'un ou de plusieurs États contractants, si ces bateaux sont exclusivement affectés à la navigation dans les eaux dudit État.

Réservé.

Réservé.

Réservé.

*Article 5 (ancien article 3 bis).*

L'obligation prévue à l'article 4 ne vise pas les bateaux non encore immatriculés dans un État contractant, qui se rendent du pays où ils ont été construits ou acquis au pays où ils doivent être immatriculés.

*Article 6 (ancien article 4).*

Chaque État contractant peut, dans les conditions visées aux articles 3 et 4, prescrire ou admettre que soient immatriculés sur ses registres :

- 1° Les grues, élévateurs flottants et autres engins analogues ;
- 2° Les bateaux de plaisance ;
- 3° Les bateaux de moins de 20 tonnes métriques.

*Article 7 (ancien article 4, alinéa 3).*

1. Un bateau en construction, lorsque la législation nationale en admet l'immatriculation, ne peut être immatriculé ailleurs que dans le pays où il est en cours de construction si ce n'est en vertu d'un accord conclu entre deux ou plusieurs États contractants et auquel le Gouvernement dudit pays est partie.

2. Les accords visés ci-dessus seront communiqués à tous les États contractants.

3. L'immatriculation du bateau en construction, en vertu d'un des accords prévus à l'alinéa 1 du présent article, sera à tous égards assimilée à celles qui seraient effectuées dans le pays de construction, même au regard des États contractants et non parties à cet accord.

*Article 8 (ancien article 4, alinéa 2).*

Lorsqu'un des bateaux visés aux articles 6 et 7 est immatriculé, les dispositions de la présente Convention lui sont applicables.

*Article 9 (ancien article 5).*

1. L'immatriculation des bateaux est effectuée sur demande écrite, signée par le propriétaire, et accompagnée des pièces justificatives nécessaires.

2. Cette demande doit indiquer au moins :

- 1° Le nom ou la devise du bateau ;
- 2° Le mode de construction et le type de bateau, l'année et le lieu de construction et, pour les bateaux à propulsion mécanique — même auxiliaire —, la nature et la puissance de la machine ;
- 3° La capacité maximum de chargement ou le déplacement d'après le certificat de jaugeage, ainsi que le numéro et la date de ce certificat ;
- 4° Les nom, prénoms, profession et domicile du ou des propriétaires, ces indications étant remplacées pour les sociétés par la dénomination et le siège social ; en outre, en cas de copropriété, la part de chacun des copropriétaires ;
- 5° S'il y a lieu, les faits qui justifient l'immatriculation, conformément aux articles 3 et 4 ; Réservé.
- 6° Le fait que le bateau n'est pas immatriculé ailleurs ou, s'il est déjà immatriculé, le bureau d'immatriculation.

3. Pour les bateaux en construction, il suffit que la demande contienne les indications qui peuvent être matériellement fournies ; ces indications doivent être complétées après achèvement du bateau.

*Article 10 (ancien article 5 bis.)*

L'immatriculation des bateaux a lieu dans chaque bureau suivant une série continue de numéros matricules. Sous chaque numéro, sont inscrites au moins les données prévues aux chiffres 1 à 5 de l'article précédent, ainsi que la date de l'immatriculation.

*Article 11 (ancien article 6).*

1. Si des modifications surviennent dans les faits mentionnés dans le registre, ou si le bateau périt, est démoli ou devient définitivement inapte à la navigation, l'inscription en doit être demandée au bureau d'immatriculation. La demande doit être signée du propriétaire et accompagnée des pièces justificatives nécessaires, ainsi que du certificat d'immatriculation et, éventuellement, du duplicata, prévus à l'article suivant.

2. La loi du pays d'immatriculation désigne le délai dans lequel la demande doit être faite, ainsi que les conditions dans lesquelles la radiation d'office peut être opérée, sous réserve de l'observation de la disposition de l'alinéa premier de l'article 15.

Article 12 (ancien article 7).

1. Les inscriptions effectuées sur les registres en vertu des articles 10 et 11 doivent être reproduites sur un certificat délivré par le bureau d'immatriculation et sur lequel sont portées l'indication de ce bureau et celle du pays dont il ressort.

2. Tout bateau immatriculé doit être muni de son certificat d'immatriculation. Un duplicata, lorsqu'il en est délivré par le bureau d'immatriculation, peut tenir lieu de certificat.

Article 13 (ancien article 7 bis).

Adopté provisoirement par le Comité de rédaction.

La loi du pays d'immatriculation peut prescrire que, soit le certificat d'immatriculation, soit un document distinct se trouvant à bord du bateau, contiendra la reproduction des inscriptions hypothécaires, visée à l'article 21, ou la mention, par l'autorité chargée de la tenue des registres pour la publicité des droits, que le bateau n'est pas grevé d'hypothèques.

Article 14 (ancien article 8).

1. Tout bateau immatriculé doit porter sur les deux côtés ou sur l'arrière :

1<sup>o</sup> Son nom ou sa devise et, s'il existe plusieurs bateaux appartenant au même propriétaire avec le même nom ou la même devise, un numéro distinctif ;

2<sup>o</sup> Le numéro matricule visé à l'article 10, précédé, en caractères latins, soit de la ou des lettres initiales du bureau d'immatriculation, soit du nom dudit bureau, et suivi, en caractères latins, de la ou des lettres initiales de l'État dont ce bureau ressort.

2. Les indications visées au premier alinéa du présent article doivent être faites d'une manière visible et apparente en caractères ayant au moins 15 centimètres de hauteur.

3. Il est défendu d'effacer, d'altérer, de rendre méconnaissables, de couvrir ou de cacher par un moyen quelconque des noms, lettres et numéros, et d'ajouter d'autres inscriptions qui seraient capables de nuire à la clarté de celles indiquées ci-dessus.

Article 15 (ancien article 9).

1. Si un bateau est immatriculé sur les registres de l'un des États contractants, il ne peut pas être immatriculé sur les registres d'un autre sans qu'il soit procédé en même temps à la radiation de la première immatriculation. Le transfert d'immatriculation, de même que la radiation de l'immatriculation ne peuvent, lorsqu'il s'agit d'un bateau grevé d'hypothèques, être effectués<sup>1</sup> sans le consentement de tous les créanciers hypothécaires et aux conditions acceptées par eux.

2. Pour effectuer le transfert d'immatriculation d'un bateau du registre d'un État à celui d'un autre, les formalités suivantes doivent être remplies :

a) Une demande d'immatriculation doit être adressée dans les conditions visées à l'article 9 du bureau compétent de l'État dans lequel le bateau doit être immatriculé ;

b) Une demande de radiation doit être adressée au bureau de l'État où le bateau est encore immatriculé ; la demande de radiation indique le bureau où l'immatriculation doit être transférée ; elle doit être accompagnée, s'il y a lieu, du consentement écrit et en double des créanciers visés à l'alinéa premier.

3. Au cas où le bureau du premier État ne s'oppose pas à la radiation sur ses registres, il en informe, au moyen d'un formulaire ci-annexé (voir annexe II, formulaire A), la bureau du second État où la nouvelle immatriculation est demandée et lui transmet en même temps un extrait certifié des registres et un double du consentement écrit des créanciers ; la signature des créanciers, apposée sur ce double, doit être dûment légalisée. Mention de la demande de transfert est faite alors au registre du premier État, et aucune inscription ne peut être faite dorénavant audit registre. Si, toutefois, le bureau du premier État reçoit, dans les conditions prévues à l'article 2... (ancien article 26), un résumé relatif à une saisie, après que mention est faite de la demande de transfert, il est fait application des dispositions de ce dernier article ; copie certifiée de<sup>2</sup> ce résumé est transmise immédiatement par le bureau du premier État à celui du second État qui se conforme également à l'article 4... (ancien article 26, alinéa 2).

4. Dès réception de l'avis du bureau du premier État, l'autorité compétente du second État procède<sup>3</sup> à l'immatriculation du bateau, délivre le certificat visé à l'article 12, et retire en même temps le certificat de l'immatriculation précédente et, s'il y a lieu, le duplicata.

5. Le bureau du second État adresse ensuite sans délai au bureau du premier État une attestation suivant un formulaire ci-annexé (voir annexe II, formulaire B), constatant l'immatriculation sur ses registres. Cette attestation doit être accompagnée du certificat de l'immatriculation précédente, et, s'il y a lieu, du duplicata. Au reçu de cette attestation, l'immatriculation est radiée par le bureau du premier État.

<sup>1</sup> ... être effectués, si ce n'est avec le consentement...

<sup>2</sup> ... l'article 38, une demande relative à une saisie...

<sup>3</sup> ... de cette demande est transmise...

<sup>4</sup> ... l'article 38.

<sup>5</sup> ... procède, s'il y a lieu, à l'immatriculation...

*Article 16* (ancien article 10).

1. Sont exclusivement compétentes pour la poursuite et la répression :

1<sup>o</sup> En ce qui concerne les contraventions à l'obligation d'immatriculer visée à l'alinéa 1 de l'article 4, les autorités compétentes du pays ou des pays où le bateau peut être immatriculé ;

2<sup>o</sup> En ce qui concerne les contraventions à l'interdiction d'immatriculer un bateau dans plus d'un État, visée à l'alinéa 3 de l'article 4, les autorités compétentes des pays où les immatriculations ont été effectuées ;

3<sup>o</sup> En ce qui concerne les contraventions à l'article 11, les autorités compétentes du pays d'immatriculation ;

4<sup>o</sup> En ce qui concerne les contraventions à l'alinéa 2 de l'article 12 et à l'article 14, les autorités compétentes du pays où l'infraction a été constatée.

2. Dans les cas visés aux n<sup>os</sup> 1, 2 et 3, si la contravention est constatée dans un autre État contractant, les autorités de cet État dressent le procès-verbal et transmettent le dossier aux autorités compétentes en vertu des dispositions desdits numéros, pour leur permettre de poursuivre et de réprimer la contravention, et, dans le cas visé au n<sup>o</sup> 2, elles en adressent une copie aux bureaux où le bateau est immatriculé.

*Article 17* (nouveau).

1. Dans le cas où, d'après la loi nationale, le transfert de propriété dépend de l'inscription aux registres, le terme « propriétaire », à l'article 4, doit s'entendre comme visant l'acquéreur.

2. La loi nationale indique, en pareil cas, ceux à qui incombe l'obligation de signer les demandes visées aux articles 9 et 11.

TITRE II.

*Article 18* (ancien article 11) <sup>1</sup>.

1. Les dispositions du présent titre sont applicables quand un bateau immatriculé sur les registres d'un État contractant se trouve sur le territoire d'un autre État contractant, ou quand il existe sur ce bateau, un intérêt hypothécaire étranger, ainsi que dans les autres cas prévus par les lois nationales. Provisoirement adopté par le Comité de rédaction.

2. Il y a intérêt hypothécaire étranger au sens de l'alinéa précédent quand l'obligation a été contractée dans un autre État contractant et stipulée payable dans un autre État contractant, mais à la condition que ces faits soient mentionnés aux registres pour la publicité des droits visés à l'article suivant.

*Article 19* (ancien article 11 bis).

Les registres pour la publicité des droits sont, soit les registres prévus à l'article premier, soit des registres distincts de ceux-ci et tenus par une autorité du même pays. Dans <sup>2</sup> le cas où des registres distincts sont tenus, ces registres doivent répondre aux conditions de publicité spécifiées audit article. Une concordance sera établie entre les deux registres. Le certificat d'immatriculation et les extraits des registres délivrés par le bureau d'immatriculation doivent, dans ce cas, indiquer l'autorité chargée de la tenue des registres pour la publicité des droits.

CHAPITRE 1. — DE LA PROPRIÉTÉ, DE L'USUFRUIT ET DES HYPOTHÈQUES.

*Article 20* (ancien article 12).

1. Le transfert volontaire entre vifs des droits de propriété sur un bateau, est réglé par la loi du pays d'immatriculation si cette loi prévoit comme condition du transfert, ou tout au moins pour que ce transfert ait effet à l'égard des tiers, soit l'inscription aux registres pour la publicité des droits, soit la mise en possession de l'acquéreur.

2. La même règle s'applique à la constitution de l'usufruit.

<sup>1</sup> La deuxième Commission a remplacé l'article 18 (ancien article 11) par le texte suivant :

Les dispositions du présent titre sont applicables :

a) Quand un bateau immatriculé sur le registre d'un État contractant se trouve sur le territoire d'un autre État contractant ;

b) Quand il existe sur ce bateau une hypothèque constituée pour la sûreté d'une obligation contractée dans un autre État contractant, mais à la condition que ces faits soient mentionnés au registre pour la publicité des droits visé à l'article 19 ;

c) Dans les autres cas prévus par les lois nationales.

<sup>2</sup> Dans ce dernier cas, le registre pour la publicité des droits doit répondre...

*Article 21* (ancien article 13).

1. Les effets d'une hypothèque, régulièrement établie sur un bateau d'après la loi du pays d'immatriculation et inscrite sur les registres pour la publicité des droits, sont régis par ladite loi.

2. (Ancien article 14.) Toutefois, l'hypothèque ne peut garantir les intérêts pour une durée de plus de trois années en sus de l'année courante.

3. Le terme « hypothèque » au sens de la présente Convention comprend notamment les droits de gage inscrits sur les bateaux immatriculés visés à l'article 1259 du Code civil allemand, les lettres de gage visées à l'ancien article 315 du Code de commerce néerlandais, les droits de gage visés aux articles 495 à 499 du Code de commerce roumain, les hypothèques sur bateau, visées aux lois fédérales suisses du 28 septembre 1923 et du 25 septembre 1917.

*Article 22* (ancien article 13 bis).

1. La loi du pays d'immatriculation peut toutefois prévoir que l'hypothèque ne s'étend pas à l'appareil moteur, s'il appartient à une personne autre que le propriétaire du bateau et si cette propriété distincte a fait l'objet d'une inscription au registre pour la publicité des droits, antérieure à la constitution de l'hypothèque.

2. L'hypothèque s'étend à tous objets qui, sans faire partie intégrante du bateau, lui sont attachés à demeure par leur destination, à l'exception de ceux qui n'appartiennent pas au propriétaire du bateau.

*Article 23* (ancien article 13 ter).

1. L'inscription d'hypothèque doit indiquer au moins le créancier, le montant de la créance, le taux des intérêts, les conditions d'exigibilité de la somme principale et des intérêts.

2. Un renvoi à l'acte constitutif d'hypothèque peut, en ce qui concerne les conditions d'exigibilité, tenir lieu d'inscription, à condition que cet acte soit déposé au bureau chargé de tenir les registres pour la publicité des droits.

*Article 24* (ancien article 15).

1. Sauf le cas d'exécution forcée, les conditions d'extinction des hypothèques sont déterminées par la loi du pays d'immatriculation.

2. Toutefois, lorsque les objets visés à l'article 22, alinéa 2, sont séparés du bateau, l'hypothèque s'éteint en ce qui les concerne, dans les conditions fixées par la loi du lieu de leur situation.

*Article 25* (ancien article 16).

Aucun État contractant n'est tenu d'organiser une procédure de purge ou toute autre procédure spéciale pour assurer l'application des dispositions qui précèdent.

*Article 26* (ancien article 17).

Dans le cas visé à l'article 15, alinéa 1, où les créanciers hypothécaires donnent leur consentement au transfert d'immatriculation du bateau des registres d'un pays sur ceux d'un autre, les conditions posées par lesdits créanciers doivent être compatibles avec la loi du pays de la nouvelle immatriculation. Les inscriptions d'hypothèques sont alors reportées d'office, avec le rang qu'elles avaient sur les anciens registres, et les effets des hypothèques sont désormais régis par ladite loi.

*Article 27* (ancien article 17 bis).

Les hypothèques constituées sur des portions d'un bateau sont assimilées pour l'application de la présente Convention aux hypothèques grevant le bateau lui-même.

CHAPITRE 2. — DES PRIVILÈGES.

*Article 28* (ancien article 18).

Jouissent d'un privilège sur le bateau, y compris les objets visés à l'article 22, alinéa 2 :

I. 1<sup>o</sup> (ancien 2<sup>o</sup>). Les frais de conservation depuis la saisie ; les taxes de navigation ainsi que les droits de port et de pilotage ;

2<sup>o</sup> a) Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, des gens d'équipage et des autres personnes engagées par l'armateur ou par le capitaine pour le service du bord, mais, en ce qui concerne les gages, pour une durée de six mois au plus ;

b) Les primes d'assurances sociales des personnes visées ci-dessus, si cette créance est privilégiée par la loi du tribunal saisi, mais pour une durée de trois mois au plus ;

3° a) Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance ;

b) La contribution du bateau aux avaries communes si elle est privilégiée par la loi du lieu d'immatriculation et si la responsabilité du propriétaire est limitée en ce qui concerne cette contribution, par la loi appliquée par le tribunal saisi ;

4° a) Les indemnités dues pour dommages causés par abordage ou autre accident de navigation <sup>1</sup> à des personnes ou biens autres que les personnes ou biens se trouvant à bord du bateau même, y compris les dommages causés aux ouvrages et aux installations des ports et des voies navigables ;

b) Les indemnités dues pour lésions corporelles des personnes se trouvant à bord, pour autant que ces indemnités ne soient pas privilégiées en vertu du n° 2 a), ainsi que pour perte ou avarie de la cargaison et des bagages des passagers, jusqu'à concurrence de leur valeur, si ces indemnités sont privilégiées par la loi du lieu d'immatriculation et si la responsabilité du propriétaire est limitée en ce qui concerne ces indemnités par la loi appliquée par le tribunal saisi.

11. Les autres créances auxquelles la loi du tribunal saisi accorde un privilège.

#### Article 29 (ancien article 19).

1. Les créances privilégiées en vertu du chiffre I de l'article 28 priment les créances hypothécaires.

2. Toutefois, les créances mentionnées au n° 4 passeront après l'hypothèque si les faits constitutifs de ces créances sont postérieurs à l'inscription de l'hypothèque ou si, dans un délai de quinze jours, le créancier n'a pas fait faire mention desdits faits constitutifs aux registres pour la publicité des droits. Ces mentions sont radiées à la demande des intéressés, dans les conditions prévues par la loi du pays d'immatriculation. Elles sont radiées d'office à l'expiration d'un délai de... à compter de leur inscription.

#### Article 30.

1. Les créances privilégiées en vertu du chiffre II de l'article 28 prennent rang après l'hypothèque.

2. La loi du tribunal saisi peut toutefois prescrire que certaines de ces créances priment les créances hypothécaires si les faits constitutifs de la créance sont antérieurs à l'inscription de l'hypothèque et si, en outre <sup>2</sup>, le créancier est détenteur du bateau ou l'a fait saisir à titre conservatoire.

#### Article 31 (ancien article 20).

1. Le rang des créances privilégiées entre elles est déterminé par l'ordre établi à l'article 28.

2. Toutes les créances mentionnées sous le même numéro ont le même rang.

3. Toutefois, les créances mentionnées sous le n° 3 du chiffre I dudit article sont remboursées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

#### Article 32 (ancien article 21).

Si un des créanciers visés aux n°s 3 et 4 de l'article 28 reçoit — du fait que par suite du jeu des conditions mises à l'existence ou au rang des privilèges par les dispositions de la lettre b) du n° 3 et de la lettre b) du n° 4 ci-dessus et l'alinéa 2 de l'article 29, sa créance est primée par la créance hypothécaire — une somme inférieure à celle qu'il aurait reçue si sa créance avait primé la créance hypothécaire, le propriétaire est tenu personnellement au paiement de la différence, sans qu'il puisse invoquer une limitation de sa responsabilité, et sans préjudice de l'application d'une loi nationale en vertu de laquelle le propriétaire est tenu de la totalité de sa dette.

#### Article 33 (ancien article 22).

Les créances énumérées au chiffre I de l'article 28 donnent naissance à des privilèges sans que pour être privilégiées, elles soient soumises à des conditions spéciales de preuve. Ces privilèges s'établissent sans formalités et suivent le bateau en quel que main qu'il passe.

#### Article 34 (ancien article 23).

1. Les privilèges visés au chiffre I de l'article 28 s'éteignent :

1° En même temps que la créance et au plus tard à l'expiration d'un délai de six mois ;

2° Dans le cas de vente forcée ;

3° De plus, en ce qui concerne les privilèges mentionnés à la lettre b) du n° 3 et à la lettre b) du n° 4, dans les cas prévus par la loi du pays d'immatriculation.

<sup>1</sup> ... navigation, à des navires ou bateaux, à des personnes...

<sup>2</sup> ... en outre, avant cette inscription, le créancier est devenu détenteur du bateau...

2. Le délai de six mois prévu à l'alinéa précédent court : en cas de sauvetage ou d'assistance, à partir du jour où les opérations sont terminées ; dans les cas visés à la lettre a) du n<sup>o</sup> 4 du chiffre I de l'article 28, ainsi qu'en cas de lésions corporelles, du jour où le dommage a été causé ; en cas de perte ou avarie de la cargaison ou des bagages, à partir du jour de l'arrivée du bateau au port du déchargement ou à partir du jour où le créancier a su ou aurait raisonnablement dû savoir que le bateau a rompu le voyage ; dans tous les autres cas, à partir de l'exigibilité de la créance.

3. Les causes de suspension et d'interruption du délai sont déterminées par la loi du tribunal saisi.

*Article 35* (ancien article 24).

Les dispositions qui précèdent sont applicables aux créances nées du fait de l'exploitation d'un bateau par une personne autre que le propriétaire, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi.

TITRE III. — DE LA SAISIE CONSERVATOIRE ET DE L'EXÉCUTION FORCÉE.

*Article 36* (nouveau).

1. Lorsqu'un bateau immatriculé dans un des États contractants est l'objet d'une saisie conservatoire sur le territoire d'un autre État contractant, la validité et les effets de cette saisie sont réglés par la loi de ce dernier État.

2. Toutefois, les États contractants s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour qu'un avis des saisies conservatoires opérées sur leur territoire, ainsi que des mainlevées de ces saisies, soit immédiatement donné au bureau d'immatriculation du bateau saisi.

3. Ils s'engagent également à prendre les mesures nécessaires pour que les avis de saisie et de mainlevée qu'ils ont reçus soient mis à la disposition des intéressés dans les bureaux d'immatriculation.

*Article 37* (ancien article 25).

1. La procédure d'exécution forcée ne peut se dérouler que dans le pays où le bateau se trouve.

2. Cette procédure est réglée par la loi dudit pays.

3. Toutefois, lorsqu'il s'agit d'un bateau immatriculé dans un des États contractants, qui se trouve sur le territoire d'un autre État contractant, les dispositions qui suivent doivent être observées.

*Article 38* (ancien article 26).

1. Lorsque le bateau est saisi pour être vendu, ou si la procédure d'exécution forcée est ouverte sans saisie préalable, l'autorité compétente doit demander au bureau d'immatriculation que mention en soit faite sur le registre pour la publicité des droits.

2. La demande est établie suivant la formule ci-annexée (annexe III) ; elle peut être remise au consul du pays d'immatriculation pour être transmise par télégramme audit bureau contre paiement des frais.

3. Le bureau d'immatriculation est tenu de prendre les mesures nécessaires pour que dès réception de la demande, toute personne qui vient consulter les inscriptions du registre pour la publicité des droits relatifs au bateau saisi, en ait connaissance, qu'il en soit fait mention sur ces registres, que les créanciers inscrits en soient informés, et qu'un extrait certifié conforme du registre, ainsi que la liste des adresses du propriétaire et des créanciers inscrits indiquées par eux, soient envoyés à l'autorité compétente indiquée dans la demande.

4. Aucune aliénation n'est opposable au créancier saisissant ou intervenant et à l'adjudicataire, si elle est effectuée après la réception de la demande par le bureau d'immatriculation ou si, lors de l'aliénation, l'acquéreur avait ou devait raisonnablement avoir connaissance de l'ouverture de la procédure ou de la saisie. La même règle s'applique à la constitution d'hypothèques et d'usufruits, ainsi qu'à la conclusion du contrat d'affrètement ou de louage du bateau.

*Article 39* (ancien article 27).

1. La loi du lieu de l'exécution doit prévoir que les créanciers inscrits seront avisés au moins un mois à l'avance de la date jusqu'à laquelle ils pourront, dans les conditions fixées par cette loi, faire valoir leurs droits, et qu'au moins un mois d'avance, la date de la vente sera communiquée à ces créanciers et publiée au lieu d'immatriculation.

2. Le transfert de la propriété et l'extinction des hypothèques s'opèrent dans les conditions prescrites par la loi du lieu d'exécution.

*Article 40* (ancien article 28).

L'inobservation des formalités prescrites à l'article précédent entraîne, suivant la loi du lieu de l'exécution, soit la nullité de la vente, soit la non-opposabilité de la vente à des tiers intéressés, soit la réparation par l'État du préjudice causé. L'obligation de réparation ne peut être subordonnée à la condition de réciprocité.

*Article 41.*

(Nouveau.) 1. Ne seront déduits du prix d'adjudication avant sa distribution, que les frais de justice effectués dans l'intérêt commun des créanciers pour parvenir à la vente et à la distribution du prix, y compris les frais de garde, mais exception faite des frais encourus en vue d'obtenir un titre exécutoire.

(Ancien article 29.) 2. Le surplus du prix d'adjudication est distribué aux créanciers, conformément aux règles de procédure de la loi du lieu de l'exécution et en tenant compte du rang qui leur appartient aux termes de la présente Convention.

*Article 42 (ancien article 30).*

1. L'autorité compétente du pays d'immatriculation doit procéder à la radiation des hypothèques éteintes dans les conditions prévues à l'article 39, sur présentation d'une expédition authentique de l'acte d'adjudication et après que l'autorité compétente, d'après la loi dudit pays, aura constaté que l'expédition est authentique, que l'autorité qui a procédé à l'adjudication était compétente, et que les stipulations de publicité, visées à l'article 39, ont été observées.

2. L'autorité compétente du pays d'immatriculation informe les créanciers inscrits de la radiation opérée.

(Nouveau.) 3. L'expédition de l'acte d'adjudication, vérifié conformément à l'alinéa 1, constitue à l'égard du bureau d'immatriculation la preuve du transfert de propriété.

TITRE IV. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

*Article 43 (ancien article 32).*

La présente Convention n'est pas applicable aux bateaux affectés exclusivement à l'exercice, à un titre quelconque, de la puissance publique.

*Article 44 (ancien article 33).*

Les Hautes Parties contractantes dont la législation ne serait pas, dès à présent, suffisante pour assurer l'exécution des dispositions de la présente Convention, prendront les mesures et édicteront les sanctions nécessaires à cet effet.

*Article 45 (ancien article 34).*

1. En vue de l'application de la présente Convention, les autorités judiciaires et administratives compétentes des États contractants sont autorisées à correspondre directement entre elles au moyen des formulaires annexés à ladite Convention.

2. A défaut d'accords bilatéraux entre gouvernements des Hautes Parties contractantes<sup>1</sup>, la procédure à suivre pour toutes autres communications entre leurs autorités respectives, ces communications se feront par la voie diplomatique ou par toute autre voie<sup>2</sup> prévue pour de telles communications.

*Article 46 (ancien article 35).*

Les États contractants s'engagent à se communiquer par l'intermédiaire du Secrétaire général de la Société des Nations, les dispositions d'ordre législatif ou réglementaire prises par chacun d'eux pour assurer l'exécution de la présente Convention, la liste des autorités chargées de la tenue des registres prévus à la présente Convention, ainsi que<sup>3</sup> les lettres initiales des bureaux d'immatriculation visées à l'article 2.

*Article 47.*

A titre transitoire pendant une période de trois ans à partir de l'entrée en vigueur de la présente Convention, les certificats d'immatriculation conformes aux dispositions de la loi du pays d'immatriculation délivrés avant cette mise en vigueur, seront admis comme équivalents aux certificats d'immatriculation prévus par la Convention.

Pendant la même période, les dispositions des alinéas 1 et 2 de l'article 14 ne s'appliqueront pas aux bateaux immatriculés avant l'entrée en vigueur de la Convention.

PROTOCOLE DE CLÔTURE.

I. Il est entendu que la présente Convention n'a pas pour effet de mettre obstacle au droit d'un État de s'opposer, en cas d'événements graves, au transfert d'immatriculation des bateaux inscrits sur ses registres ni, d'une manière générale, de régler la question des échanges commerciaux d'ordre international auxquels les bateaux donnent lieu, question qui demeure réservée notamment aux traités de commerce et aux conventions générales économiques.

II. Il est entendu qu'aucune des dispositions de la présente Convention ne doit être interprétée comme imposant des obligations ou conférant des droits qui soient incompatibles avec les traités, actes et conventions qui régissent les voies d'eau internationales.

<sup>1</sup> ... contractantes sur la procédure...

<sup>2</sup> ... voie admise dans la pratique pour de telles communications.

<sup>3</sup> ... ainsi que le nom ou les lettres...

III. Il est entendu qu'aucune disposition de la présente Convention ne peut être considérée comme une confirmation ou une modification de la pratique actuelle de l'immatriculation des bateaux dans les consulats du Bas-Danube, comme valant immatriculation dans le pays de ces consulats, mais sans que cette immatriculation porte atteinte aux droits de la Roumanie comme État territorial, tels qu'ils sont reconnus par ladite Convention à tous les États contractants.

IV. Ad *article 4, alinéa 4*. — Il est entendu, pour l'application de l'alinéa 4 de l'article 4, qu'en ce qui concerne les sociétés de capitaux, la nationalité est déterminée par le siège social.

V. Ad *articles 21 et suivants*. — Le terme « hypothèque » au sens de la présente Convention comprend notamment les droits de gage inscrits sur les bateaux immatriculés visés à l'article 1259 du Code civil allemand, les lettres de gage visées à l'ancien article 315 du Code de Commerce néerlandais, les droits de gage visés aux articles 495 à 499 du Code de Commerce roumain, les hypothèques sur bateaux visées aux lois fédérales suisses du 28 septembre 1923 et du 25 septembre 1917.

Il est entendu que lorsque, en conformité de la loi du pays d'immatriculation et en exécution d'une clause inscrite du contrat constitutif de l'hypothèque, un créancier hypothécaire aura été envoyé en possession du bateau, les droits que lui confère cet envoi en possession d'après la loi du pays d'immatriculation seront reconnus dans tous les États contractants comme étant un effet de l'hypothèque.

VI. Ad *Titre II, chapitre 2*. — Le terme « privilège », au sens de la présente Convention, comprend notamment les gages légaux du droit allemand.

VII. Ad *article 28*. — Il est entendu que les privilèges du Trésor public établis par la loi du pays où se trouve le bateau au moment de la vente sont réservés et viennent au rang prévu par les lois dudit pays.

VIII. Ad *article 38*. — Il est entendu qu'au cas où, en vertu de la loi du pays d'immatriculation, la conclusion de contrats d'affrètement ou de louage de bateaux serait opposable au créancier saisissant ou intervenant et à l'adjudicataire, la règle visée à l'article 38 dernier alinéa s'appliquera, dans les conditions y mentionnées, également à ces contrats.

#### Annexe I.

##### LISTE DES LETTRES INITIALES DES ÉTATS VISÉS A L'ARTICLE 2.

D = Allemagne.	N = Pays-Bas.
A = Autriche.	PL = Pologne.
B = Belgique.	P = Portugal.
BG = Bulgarie.	RM = Roumanie.
DA = Dantzig.	S = Suède.
F = France.	CH = Suisse.
GR = Grèce.	CS = Tchécoslovaquie.
M = Hongrie.	Y = Yougoslavie.
I = Italie.	

#### Annexe II (première rédaction).

Nom du bureau d'immatriculation.

TRANSFERT D'IMMATRICULATION.

État auquel ressortit ce bureau.

*Formulaire A.*

Conformément à l'article 15 de la Convention internationale sur certaines matières de droit fluvial en date du . . . . ., nous vous faisons savoir que nous avons reçu une demande de radiation de notre registre d'immatriculation du bateau . . . . . (nom), inscrit sous le N° . . . . ., que les intéressés désirent faire immatriculer sur votre registre. Il n'existe, de notre part, aucune opposition à cette radiation. Celle-ci sera effectuée dès que vous nous aurez fait parvenir l'attestation constatant l'inscription dudit bateau sur votre registre accompagnée du certificat d'immatriculation délivré par nous et, s'il y a lieu, du duplicata.

Nous annexons à la présente les pièces suivantes :

- 1° La copie certifiée de l'immatriculation sur notre registre ;
- 2° Un état des inscriptions existantes (ou un certificat négatif) ;
- 3° Le consentement écrit et dûment légalisé des créanciers hypothécaires.

Nom du bureau d'immatriculation.

TRANSFERT D'IMMATRICULATION.

État auquel ressortit ce bureau.

*Formulaire B.*

Nous référant à votre lettre du . . . . . concernant la radiation de votre registre et l'immatriculation sur notre registre du bateau inscrit sur votre registre sous le nom . . . . . et le N° . . . . ., nous vous faisons savoir que l'immatriculation de ce bateau sur notre registre a été effectuée le . . . . . sous le nom . . . . . et le N° . . . . .

Nous vous envoyons ci-inclus le certificat d'immatriculation délivré par vous et le duplicata que nous avons retirés conformément à l'article 15 de la Convention internationale sur certaines matières de droit fluvial en date du .....

Annexe II (deuxième rédaction).

Nom du bureau d'immatriculation.

TRANSFERT D'IMMATRICULATION.

État auquel ressortit ce bureau.

Formulaire A.

Conformément à l'article 15 de la Convention internationale sur certaines matières de droit fluvial en date du ....., nous vous faisons savoir que nous avons reçu une demande de radiation de notre registre d'immatriculation du bateau ..... (nom) ....., inscrit sous le N° ....., que les intéressés désirent faire immatriculer sur votre registre. Il n'existe, de notre part, aucune opposition à cette radiation. Celle-ci sera effectuée dès que vous nous aurez fait parvenir l'attestation constatant l'inscription dudit bateau sur votre registre, accompagnée du certificat d'immatriculation délivré par nous et, s'il y a lieu, du duplicata.

(Imprimé dans la langue du pays d'envoi, les mentions écrites devant être effectuées au moins en caractères latins et en chiffres arabes.)

Nous annexons à la présente les pièces suivantes :

- 1° La copie certifiée de l'immatriculation sur notre registre ;
- 2° Un état des inscriptions existantes (ou un certificat négatif) ;
- 3° Le consentement écrit et dûment légalisé des créanciers hypothécaires.

Nom du bureau d'immatriculation.

TRANSFERT D'IMMATRICULATION.

État auquel ressortit ce bureau.

Formulaire B.

Nous référant à votre lettre du ..... concernant la radiation de votre registre et l'immatriculation sur notre registre du bateau inscrit sur votre registre sous le nom ..... et le N° ..... nous vous faisons savoir que l'immatriculation de ce bateau sur notre registre a été effectuée sous le nom ..... et le N° .....

(Imprimé dans la langue du pays d'envoi, les mentions écrites devant être effectuées au moins en caractères latins et en chiffres arabes.)

Nous vous envoyons ci-inclus le certificat d'immatriculation délivré par vous et le duplicata que nous avons retirés conformément à l'article 15 de la Convention internationale sur certaines matières de droit fluvial en date du .....

Annexe III.

REQUÊTE AUX FINS DE MENTION DE SAISIE.

(Demande visée à l'article 38 de la Convention internationale sur certaines matières de droit fluvial en date du .....) )

Formulaire C.

Le bureau d'immatriculation des bateaux à ..... est requis de faire le nécessaire pour que mention soit faite sur le registre pour la publicité des droits du fait que le bateau nommé ..... appartenant à <sup>1</sup> ..... inscrit au registre à ..... portant les lettres et N<sup>os</sup> ..... a fait l'objet d'une saisie-exécution à la date du ..... en vertu de <sup>2</sup> ..... par <sup>3</sup> ..... à la requête de ..... pour une créance d'une somme de ..... avec intérêts et frais.

(Imprimé dans la langue du pays d'envoi, les mentions écrites devant être effectuées au moins en caractères latins et en chiffres arabes.)

(Signé par l'autorité qui a effectué la saisie.)

<sup>1</sup> Nom du propriétaire, s'il est connu.  
<sup>2</sup> Jugement ou autre titre exécutoire.  
<sup>3</sup> L'autorité qui a effectué la saisie.

ANNEXE 20.

[Conf./U.D.F./42.]

TEXTE PROPOSÉ PAR LA DÉLÉGATION ROUMAINE ET DESTINÉ A ÊTRE INSÉRÉ  
DANS LE PROTOCOLE DE CLÔTURE DU PROJET DE CONVENTION  
SUR CERTAINES MATIÈRES DE DROIT FLUVIAL

Il est entendu que la présente Convention ne touche en rien aux droits de l'État roumain de maintenir ou de modifier la pratique actuelle qui laisse aux bateaux appartenant à des ressortissants étrangers, la faculté de se faire immatriculer à leur consulat du Bas-Danube, cette immatriculation ayant les mêmes effets que celle effectuée sur le territoire de l'État dont lesdits ressortissants relèvent.

Il est également entendu que la pratique actuelle de l'immatriculation et de la publicité des droits sur les registres des consulats du Bas-Danube ne porte, au sens de la présente Convention, aucune atteinte aux droits de la Roumanie comme État territorial, tels qu'ils sont reconnus à tous les autres États contractants dans lesquels l'immatriculation dans les registres consulaires n'est pas pratiquée.

ANNEXE 21.

[Conf./U.D.F./43.]

NOUVEAU TEXTE DU COMITÉ DE RÉDACTION, PROPOSÉ PAR LE PRÉSIDENT,  
DE L'ARTICLE 4 (ANCIEN 3), ALINÉA 5, DU PROJET DE CONVENTION SUR  
CERTAINES MATIÈRES DE DROIT FLUVIAL, ADOPTÉ PAR LE COMITÉ  
DE RÉDACTION<sup>1</sup>

*Article 4, alinéa 5.*

En ce qui concerne les bateaux appartenant à des personnes physiques, chaque État contractant se réserve de même le droit d'exiger que ses ressortissants, même s'ils n'ont pas sur son territoire leur résidence habituelle, inscrivent sur ses registres les bateaux leur appartenant pour plus de moitié et remplissant les conditions d'immatriculation d'un ou de plusieurs autres États, si ces bateaux sont exclusivement affectés à la navigation dans les eaux dudit État.

<sup>1</sup> Voir annexe 19.

### 3. TROISIÈME COMMISSION.

#### PROJET DE CONVENTION SUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES EN MATIÈRE D'ABORDAGE DANS LA NAVIGATION INTÉRIEURE.

##### PREMIÈRE SÉANCE

*Tenue le jeudi 20 novembre 1930, à 10 heures.*

*Président : M. CONTZESCO (Roumanie).*

##### I. Ouverture des séances de la troisième Commission.

En prenant possession de sa charge, le PRÉSIDENT rappelle que M. de Ruelle, faisant part à la Conférence de la situation délicate dans laquelle il était mis par sa désignation de président, ajoutait que son premier mouvement avait été de s'y dérober. Heureusement il ne l'a pas fait, mais il s'en est très courtoisement vengé en infligeant le même sort à trois de ses collègues, dont deux, MM. Rossetti et Haab, sont beaucoup mieux indiqués pour ces fonctions — parce qu'ayant participé aux travaux préparatoires — que le troisième.

Si M. Contzesco n'a pas décliné cet honneur, c'est parce qu'il a compté sur toute l'indulgence de la Conférence ; il espère que grâce à cela, les travaux de la troisième Commission pourront arriver à bon port et surtout sans abordage.

Il remercie donc la Conférence de sa confiance et ajoute que l'opinion émise par M. le Dr Richter au sujet des chances de succès de cette Commission sont, pour son président, un très heureux présage.

M. Contzesco ajoute qu'au commencement des débats sur l'abordage, il faudra tenir compte de trois éléments essentiels :

1<sup>o</sup> Il existe un rapport de minorité fort intéressant relatif à l'article 4 <sup>1</sup>.

2<sup>o</sup> La Commission se trouve en présence d'une série d'observations soumises par la Chambre de Commerce internationale au sujet des articles 8 et 9 de la Convention de Bruxelles (voir annexe 1, page 255).

3<sup>o</sup> Elle se trouve également en présence d'observations et de propositions d'amendements présentées par la délégation allemande (voir annexe 2, page 256) qui ont été formulées avec le plus grand soin.

Un amendement autrichien est également déposé (voir annexe 3, page 257).

##### CONSTITUTION DU COMITÉ DE RÉDACTION.

Le PRÉSIDENT propose à la Commission de maintenir, pour la question de l'abordage, le même Comité de rédaction que pour l'immatriculation, étant donné la nécessité de coordonner la rédaction des différents articles. Il est entendu que le président de la deuxième Commission aura le droit d'assister aux séances du Comité de rédaction.

*Cette proposition est adoptée.*

##### PROGRAMME DES TRAVAUX.

Le PRÉSIDENT déclare ensuite que deux méthodes de travail sont possibles : ou étudier tout d'abord les différents articles et les amendements déposés, ou entendre un exposé général de certains délégués.

M. VOGELS (Allemagne) accepte la proposition du président tendant à ce que le Comité de rédaction soit le même pour la question de l'abordage que pour celle de l'immatriculation. Il ajoute qu'étant donné que M. Richter n'assiste pas à la présente séance, il informera celui-ci des modifications éventuelles qui pourraient être apportées aux textes discutés.

M. ROSSETTI (Italie) estime qu'en cas d'empêchement d'un membre du Comité de rédaction, ce membre aura la faculté de se faire remplacer par un autre membre de sa délégation.

Le PRÉSIDENT constate que la Commission se rallie à cette manière de voir. Il propose de passer à l'examen détaillé des divers articles du projet de convention relatif à l'abordage.

<sup>1</sup> Document C.541(a).M.195(a).1929.VIII.

## II. Examen du projet de Convention <sup>1</sup>.

### *Article premier.*

M. YOVANOVITCH (Yougoslavie) dit qu'avant d'aborder la discussion du projet de convention, la délégation yougoslave voudrait poser une question de principe. D'après la délégation yougoslave, la Convention serait appliquée seulement sur le réseau fluvial internationalisé ou reconnu d'intérêt international. Par contre, elle ne serait pas appliquée aux abordages survenus sur le réseau fluvial intérieur, c'est-à-dire strictement national. Ce réseau resterait soumis exclusivement à la législation nationale.

M. RIPERT (France) voudrait voir renvoyer la discussion de cet article au moment où l'on discutera sur l'ensemble du projet. En effet, cet article porte sur le champ d'application de la Convention, et il vaudrait mieux discuter le fond de la Convention avant d'arrêter son champ d'application.

M. ROSSETTI (Italie) se rallie à l'idée de renvoyer la discussion de l'article premier à un stade ultérieur des débats.

Le PRÉSIDENT se déclare également d'accord avec cette idée et reconnaît qu'il y aurait réellement intérêt à connaître d'abord la teneur de la Convention avant de discuter son champ d'application.

M. MÜLLER (Tchécoslovaquie) se prononce également pour l'ajournement, étant donné que la question soulevée par M. Yovanovitch se pose pour la première fois. Il désirerait donc qu'on laissât aux délégations le temps nécessaire pour réfléchir sur cette question importante.

Le PRÉSIDENT dit qu'étant donné que la prochaine séance sera celle de la Commission de l'immatriculation et que la Commission de l'abordage ne se réunira que le 22 novembre, la délégation tchécoslovaque trouvera sans doute, d'ici là, le temps nécessaire pour réfléchir à cette question.

M. ROSSETTI (Italie) constate que la question a été très longuement débattue au cours des travaux du Comité de droit fluvial. Il pense que M. Yovanovitch aurait intérêt à se renseigner auprès des membres de ce Comité pour connaître les raisons d'ordre purement pratique de l'adoption de l'article premier.

*La Commission adopte la proposition de renvoyer à un stade ultérieur de ses travaux la discussion de l'article premier.*

### *Article 2.*

Le PRÉSIDENT donne lecture de l'article 2 du projet de Convention et rappelle qu'en ce qui concerne l'alinéa 2 de cet article, le Protocole de clôture dit :

« Les mots « au mouillage » doivent être entendus comme s'appliquant à tout bateau amarré ou autrement immobilisé. »

La délégation allemande propose de modifier l'article 2. Aussi le président laisse-t-il le soin à cette délégation de s'expliquer sur le sens de son amendement (voir annexe 2, page 256).

M. VOGELS (Allemagne) est d'avis que pour ceux qui doivent appliquer les conventions, il est désagréable de rechercher si des remarques interprétatives se trouvent dans des protocoles de clôture. Afin d'alléger la tâche des juges qui seront chargés d'appliquer la Convention, ainsi que la tâche des lecteurs de celle-ci, il propose d'incorporer dans la Convention même ces mots explicatifs.

Il croit, d'ailleurs, que le nouveau texte allemand donne un sens précis et à la Convention et au Protocole. Ainsi, cet amendement ne modifie pas le sens des textes, mais tend à les rendre plus clairs.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) estime que la phrase de l'alinéa 1 « ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage », qui d'ailleurs se trouve déjà dans la Convention de Bruxelles, devrait être remplacée par un texte plus clair, par exemple, « ou si les causes de l'abordage ne peuvent être constatées ».

M. DE DIETRICH DE SACHSENFELS (Hongrie) fait observer que l'article 2 rejette la responsabilité afférente aux dommages résultant de l'abordage sur ceux qui les ont subis, si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes.

Étant donné que la preuve de la faute ou de la négligence commise est très souvent difficile à établir et même douteuse en ce qui concerne les responsabilités des entreprises de transport, cette disposition aurait en pratique pour conséquence, dans nombre de cas, que les dommages seraient supportés aussi par les personnes, biens et effets transportés.

Selon la conception juridique hongroise, les bateaux, comme tous les moyens de transport à propulsion mécanique, sont considérés comme moyens d'entreprises dangereux, et l'on applique à ceux qui les exploitent le principe de la responsabilité objective.

<sup>1</sup> Voir document C.541.M.195.1929.VIII.

Ce principe a été établi par la loi XVIII de 1874, dont l'article 5 dit en substance :

« Si une personne perd la vie ou supporte un dommage physique en chemin de fer, la responsabilité des dommages ainsi causés incombe au chemin de fer, qu'il soit en faute ou non, sauf au cas où l'entreprise démontre que l'accident a été causé ou par la propre faute de la personne intéressée, ou par force majeure, ou par le fait d'une troisième personne que l'entreprise ne pouvait empêcher. »

La jurisprudence a étendu cette responsabilité objective à toutes les entreprises dangereuses et aux dommages matériels causés par elle. Le nouveau projet de code civil hongrois a consacré cette pratique par l'article 1741, dont les dispositions sont déjà appliquées par les tribunaux hongrois, bien que ce code ne soit pas encore inscrit au *Bulletin des lois*. Ainsi, cet article a déjà force de loi ; sa teneur est la suivante :

« Quiconque exerce pour son propre compte une profession industrielle ou autre, ou emploie pour quelque but que ce soit un procédé industriel qui, par sa nature, est lié à un certain danger, est responsable de tout dommage résultant de ces profession, occupation ou procédé industriel, causé, soit à des employés, soit à une tierce personne, à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par force majeure.

« Une responsabilité de ce genre incombe en particulier aux entreprises de chemins de fer, funiculaires, navigation à propulsion mécanique, conduites d'eau, service de gaz et d'électricité, entreprises de construction et de mines, ainsi qu'à toute personne exploitant des automobiles, ascenseurs, avions ou aéroplanes. Cette responsabilité ne peut être ni déclinée ni restreinte. »

Dans ces conditions, bien que l'article en question corresponde entièrement à l'article 2 de la Convention de Bruxelles sur les abordages maritimes, la Hongrie n'estime pas qu'il convienne que les personnes qui exploitent des bateaux de navigation intérieure soient déchargées de la responsabilité objective, dans le seul but de faire concorder le droit fluvial avec le droit maritime. Elle propose donc que l'article 2 du projet de Convention sur l'abordage soit libellé comme suit :

« 1. Si l'abordage est dû à un cas de force majeure, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

« 2. Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute, les dommages causés aux bateaux sont supportés par les bateaux qui les ont éprouvés.

« 3. Si l'abordage est fortuit ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages causés aux cargaisons, aux effets ou aux biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord, ainsi que les dommages causés par mort ou blessures, sont supportés par les bateaux transporteurs desdites cargaisons, effets, biens et personnes. »

M. de Dietrich de Sachsenfels ajoute que la législation hongroise assure aux personnes qui en jouissent une plus grande protection que celle qui leur serait accordée d'après l'article 2 du projet de convention. Si l'on pouvait distinguer exactement toutes les causes des abordages, toute possibilité serait donnée de déterminer avec précision l'importance des dommages supportés par ceux qui les ont éprouvés. Mais ce serait vouloir aller trop loin. Ce qui importe, c'est de distinguer aussi bien entre les conséquences qui doivent être subies à la suite d'un abordage qu'entre les causes de celui-ci. On pourrait diviser la question en trois alinéas en prévoyant : 1<sup>o</sup> le cas d'abordage fortuit ; 2<sup>o</sup> le cas de force majeure ; 3<sup>o</sup> le cas où il y a doute. C'est là une rédaction un peu différente des dispositions de Bruxelles, mais M. de Dietrich de Sachsenfels croit qu'il serait bon, en ce qui concerne la question de l'abordage, de voir la législation évoluer dans le sens d'une amélioration continue.

M. RIPERT (France) explique que si l'on a introduit dans l'alinéa 1 de l'article 2 la phrase : « où s'il y a doute sur les causes de l'abordage », cette mention a été insérée pour des raisons historiques et uniquement parce qu'elle figure dans la Convention de Bruxelles.

En ce qui concerne les observations du délégué de la Hongrie, M. Ripert estime qu'elles sont très importantes. Il est vrai que dans des cas fortuits, il peut exister une responsabilité, mais il convient de distinguer nettement entre la responsabilité du transporteur envers les passagers et les chargeurs de marchandises et les rapports qui existent entre deux bateaux. Quand deux bateaux s'abordent et qu'on ignore les causes de l'abordage, de même, d'ailleurs, en cas d'abordage fortuit, il ne saurait plus être question d'appliquer les règles relatives aux transportés. L'argumentation hongroise serait exacte s'il s'agissait, dans le cas présent, d'une responsabilité envers des personnes et des marchandises transportées ; mais il est certain qu'il ne s'agit que de rapports entre deux bateaux.

M. DE DIETRICH DE SACHSENFELS (Hongrie) est rassuré par les explications de M. Ripert, mais il pense que la rédaction du paragraphe discuté n'est pas assez claire. Pour éviter toute possibilité de malentendu, il propose de dire « les dommages supportés par les *bateaux* qui les ont éprouvés ».

M. MÜLLER (Tchécoslovaquie) dit que les observations de la délégation hongroise semblent démontrer que le texte actuel permet une interprétation différente de celle donnée au texte de la Convention de Bruxelles. Il désirerait connaître le sens précis de ce dernier.

Le PRÉSIDENT donne lecture de l'alinéa 2 de la Convention de Bruxelles et constate qu'il est conforme au texte proposé.

M. RIPERT (France) pense que l'article 2 doit être interprété à la lumière de l'article premier, qui parle « d'abordage survenu entre bateaux de navigation intérieure ». C'est uniquement cette question qui est réglée dans la présente Convention.

Le PRÉSIDENT demande si M. de Dietrich de Sachsenfels retire sa première proposition et s'il accepte cette simple modification « les dommages sont supportés par *les bateaux* qui les ont éprouvés ».

M. DE DIETRICH DE SACHSENFELS (Hongrie) déclare qu'il peut se contenter de cette modification.

M. VOGELS (Allemagne) ne saurait l'accepter. Si l'on dit qu'en cas de force majeure, les dommages résultant de l'abordage sont supportés par les bateaux qui les ont éprouvés, cette phrase peut signifier que les dommages causés aux personnes, aux marchandises et aux effets des passagers sont supportés obligatoirement par les bateaux. Or, cette interprétation serait contraire à la Convention projetée et à la Convention de Bruxelles. Si l'on acceptait cette modification, l'article serait équivoque. On y introduirait ainsi une rédaction qui pourrait donner lieu à des erreurs et à des doutes.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) estime qu'on pourrait trouver une solution satisfaisante pour la délégation hongroise en insérant dans la Convention un article spécial traitant la question de responsabilité du propriétaire du bateau, de façon que l'alinéa 4 de l'article 5 devienne un article indépendant qui, complété par la règle de l'article 10, s'appliquerait tant aux cas visés à l'article 4 qu'à ceux visés à l'article 5. Dans le nouvel article, il faudrait aussi déterminer avec précision quelle loi doit être appliquée en ce qui concerne l'appréciation de cette responsabilité.

M. DE DIETRICH DE SACHSENFELS (Hongrie) n'est pas d'accord avec M. Vogels. Il ne lui semble pas qu'en modifiant la teneur de l'alinéa 1 de l'article 2, on rendrait ce texte moins clair. C'est pourquoi la délégation hongroise se rallie à la proposition tchèque.

M. HAAB (Suisse) demande quelle est la portée exacte du membre de phrase « s'il y a doute sur les causes de l'abordage ».

M. RIPERT (France) expose que le membre de phrase « ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage », s'explique par des raisons historiques. L'ancienne législation française prévoyait, en effet, dans ce cas, au lieu de la clause de non-recours, la constitution d'une « masse » qu'on partageait ensuite en deux. Aujourd'hui, cette règle est périmée, et c'est pourquoi on pourrait supprimer la phrase qui en est le vestige.

Le PRÉSIDENT estime qu'il conviendrait de renvoyer la discussion au moment de la discussion de l'article 5.

M. ROSSETTI (Italie) constate qu'on se trouve en présence de deux suggestions : celle formulée par la délégation hongroise et celle qui vise à supprimer dès maintenant de l'alinéa 1 de l'article 2 la phrase « ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage ». Cette dernière solution pourrait peut-être être résolue dès maintenant.

Le PRÉSIDENT demande aux membres de la Commission s'ils ont des objections à formuler à ce sujet.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) estime que le moment est venu de formuler des observations de principe. Depuis longtemps, la Convention de Bruxelles régit les rapports réciproques d'un grand nombre de pays signataires. Or, cette Convention a unifié le droit international en matière d'abordage. Aussi, dans les divers pays en question, le règlement de l'abordage est-il identique. La Convention peut s'appliquer, en effet, aussi bien aux abordages maritimes qu'aux abordages fluviaux, notamment au cas où un navire de mer est impliqué dans un abordage sur les eaux intérieures des États signataires. Ladite Convention prévoit même la possibilité d'étendre son champ d'application en cette matière à toutes les eaux intérieures. On pourrait, par conséquent, régler le cas de l'abordage dans les eaux intérieures par voie de simple extension de cette Convention. Ce qui rend cette procédure très difficile, c'est que certains pays, autrefois maritimes, sont devenus aujourd'hui des pays entièrement fluviaux. Dans certains pays et au Comité rhénan, on s'est préoccupé, dès lors, d'établir une concordance complète en ce qui concerne les règlements appliqués pour les deux catégories d'abordage. Il convient d'ajouter qu'afin d'éviter des litiges inutiles et le recours éventuel des avocats à l'argument *a contrario*, en cas de concordance imparfaite entre les règles à appliquer, les juristes, membres des Comités d'études, se sont préoccupés d'assurer entre les conventions maritimes et fluviales la concordance la plus exacte possible. Il ne faut pas oublier non plus que les textes existants ont été discutés longuement et en détail à Bruxelles et qu'une jurisprudence considérable fait autorité en cette question. La portée des textes de cette jurisprudence est claire ; aussi la Conférence pourrait-elle fort bien se borner à accepter la Convention de Bruxelles. Il serait utile, pour les pays représentés à la Conférence, de s'en tenir à ce principe. Ce serait la méthode la plus sûre pour aboutir à un résultat acceptable.

M. ROSSETTI (Italie) déclare qu'il est exact que lors des travaux préparatoires, la délégation néerlandaise a déjà fait valoir ce point de vue. On avait même suggéré de renvoyer toute la question au Comité maritime, mais cette suggestion s'est heurtée à une opposition générale. M. Rossetti

estime en tout cas qu'il ne voit pas de raison de ne pas améliorer une convention lorsqu'il est possible de le faire. La Convention de Bruxelles a été établie il y a un certain nombre d'années, et on ne peut pas cacher que certaines de ses clauses ont donné lieu à différentes sortes d'interprétations. D'autre part, les conditions de la navigation intérieure sont assez différentes de celles de la navigation maritime pour justifier des modifications dans le texte de la Convention.

M. VOGELS (Allemagne) se rallie aux idées de la délégation néerlandaise. L'Allemagne est signataire de la Convention de Bruxelles relative à l'abordage. En Allemagne, règne une complète synonymie entre les règlements relatifs aux navires de mer et ceux qui régissent les bateaux fluviaux. Lorsqu'on a rédigé l'article 2, on a copié le texte de la Convention de Bruxelles. Toutefois, il convient de faire remarquer que des doutes peuvent s'élever sur la nature des bateaux qui se trouvent éventuellement aux débouchés des fleuves. Quelquefois, des bateaux fluviaux passent sur mer et inversement. En cas d'abordage entre ces deux catégories de bateaux, le juge devra régler au préalable la question de savoir à quelle catégorie ils appartiennent. Quant au membre de phrase « ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage », il est appliqué en Allemagne depuis longtemps sans donner lieu à la moindre difficulté. Si l'on supprime ce membre de phrase, il est à craindre que le juge ne se demande en quoi consiste la différence entre le texte de la Convention de Bruxelles et celui de la Convention sur l'abordage. Et il trouvera probablement une interprétation tout autre que la véritable et qui le mènera à appliquer les deux Conventions d'une manière différente. Aussi semble-t-il préférable, afin d'éviter des doutes, de maintenir le texte de la Convention de Bruxelles.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) déclare que la délégation néerlandaise a été très heureuse d'appréhender l'opinion de la délégation italienne, d'autant plus que l'intervention de M. Rossetti en cette matière est forcément impartiale. Toutefois, il estime que M. Rossetti a déclaré inexactement que le Comité rhénan et le Comité de la Société des Nations ont jugé inopportun de reproduire le texte de Bruxelles ; ces Comités ont été d'accord, d'une manière générale, de reproduire le texte de Bruxelles autant qu'il était possible.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) estime que l'Allemagne a raison de vouloir s'appliquer les mêmes règles pour l'abordage en mer que pour l'abordage entre bateaux de navigation intérieure. Il serait du même avis si l'interprétation de la Convention de Bruxelles ne comportait aucun malentendu. Mais, comme le prouve le rapport de la minorité, en expliquant l'article 4, des doutes ont surgi au sujet du champ d'application de la Convention. Par conséquent, M. Sitenksy estime-t-il, comme M. Rossetti, qu'il conviendrait d'améliorer la Convention de Bruxelles en rédigeant les textes avec une extrême clarté.

M. DE RUELLE (Belgique) tient à insister sur l'idée qui a été si magistralement exposée par la délégation des Pays-Bas et la délégation allemande. Sans doute, les textes de la Convention de Bruxelles ne sont nullement sacrés. Si l'expérience démontre que certains principes admis jadis ne répondent plus aux nécessités du commerce et de la navigation, il convient de les modifier. Rien ne s'oppose donc à ce que soient adoptées les améliorations nécessaires. Lorsqu'il s'agit, par contre, d'amender un texte par le seul souci d'élégance, il convient d'user d'une extrême prudence. Il est certain qu'ultérieurement, les juges feront le rapprochement entre les textes de la nouvelle Convention et ceux de la Convention de Bruxelles. Lors de cet examen, ils trouveront peut-être des raisons actuellement insoupçonnées qui auraient inspiré les modifications introduites. On peut citer de nombreux exemples d'accidents en mer au sujet desquels subsistent des doutes sur les causes de l'abordage. Si la Convention de Bruxelles n'avait pas existé, la situation serait différente ; on pourrait ne pas parler du cas douteux. Prenons, par exemple, le cas d'un abordage entre un bateau en mouvement et un bateau immobilisé. Selon les conceptions admises à l'égard de la présomption de faute *prima facie*, il suffit que le propriétaire du bateau immobilisé prouve qu'il n'a pas été en faute. Si l'on change les textes, on s'expose à ce que les juges, dans l'impossibilité de retenir le cas douteux, exigent que le propriétaire du bateau immobilisé, pour se disculper, établisse la faute de celui en mouvement. Il serait donc sage de n'introduire que les modifications nécessitées par les conditions différentes de la navigation intérieure, sans revenir sur les rédactions.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) estime qu'on devrait régler des situations identiques par des formules identiques. L'abordage a été réglé au point de vue maritime ; il convient de maintenir, si possible, les textes de Bruxelles. Quelquefois, il est vrai, des situations juridiques exceptionnelles peuvent se présenter qui diffèrent en navigation maritime et en navigation intérieure. Dans ce cas, des règles différentes devraient être appliquées, mais, en général, les cas qui se présentent sont analogues.

M. RIPERT (France) déclare ne pas comprendre exactement la portée de la discussion engagée. Il la comprendrait s'il s'agissait d'élaborer un texte visant à étendre à la navigation intérieure les règles qui s'appliquent aux navires de mer. On peut constater que les délégations mêmes qui désirent maintenir le texte de la Convention de Bruxelles ont déposé un grand nombre d'amendements. C'est le cas de la délégation allemande, qui veut écarter de la Convention de Bruxelles la question de la prescription. La Convention de Bruxelles a réglé les questions d'abordage entre pays maritimes qui ont une tradition maritime très ancienne, mais il y a des pays dépourvus de littoral maritime, tels que la Suisse, qui ont besoin de règles sur l'abordage en matière fluviale qui soient compréhensibles en elles-mêmes sans que ceux qui doivent les interpréter aient besoin de recourir à des études historiques sur la législation maritime. Dans ces conditions, il semble qu'il convienne de modifier le texte de Bruxelles en l'adaptant aux conditions de la navigation intérieure.

M. HAAB (Suisse) déclare fort bien comprendre les points de vue néerlandais et allemand, mais il ne peut s'empêcher d'émettre des doutes au sujet de l'opportunité de maintenir le texte de la Convention de Bruxelles tel quel. A son avis, on pourrait renvoyer les procès-verbaux de la présente Commission au Comité maritime de Bruxelles, qui pourrait s'en inspirer lors de la révision de la Convention de Bruxelles.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) estime qu'il y a deux façons de rédiger la Convention. Ou bien on transcrit tel quel le règlement de la Convention de Bruxelles, ou bien on apportera à celui-ci des modifications : ce qui doit primer, ce sont les raisons pratiques. En cas de conflit d'interprétation, le juge appliquera une loi dont la solution devra être claire et se suffire à elle-même. Une loi est mauvaise lorsque le juge est obligé d'effectuer des recherches dans les procès-verbaux et les documents préparatoires. Cette raison ne doit pas être primée par des considérations théoriques au sujet de l'unité nécessaire de la législation en ce qui concerne les deux catégories d'abordages, maritimes et fluviaux. M. Soubotitch accepte le principe qui tend à modifier la rédaction du texte de Bruxelles lorsqu'une telle modification est justifiée. Il estime qu'on pourrait donner satisfaction au désir de la délégation néerlandaise en insérant une note explicative dans le Protocole de clôture. Cette note serait ainsi conçue :

« En cas d'abordage fortuit, de force majeure ou de doute, aucune indemnité ne pourra être réclamée par un bateau à l'autre. »

M. MÜLLER (Tchécoslovaquie) est du même avis que MM. Ripert et Rossetti sur l'opportunité d'une adaptation du texte de la Convention de Bruxelles aux conditions de la navigation intérieure. Si la délégation allemande a déclaré que les principes de cette dernière Convention sont appliqués sans difficulté depuis quarante ans en Allemagne, il est à observer que le texte de la loi allemande est quelque peu différent de celui de la Convention de Bruxelles. Après avoir donné lecture des textes allemands respectifs, M. Müller demande aux juristes si le sens des deux textes est le même.

M. VOGELS (Allemagne) constate que M. Ripert s'est déclaré incapable de comprendre la discussion engagée au sujet de l'article 2. Mais la France n'a-t-elle pas signé la Convention de Bruxelles ? Celle-ci a reçu force de loi en Allemagne, et le Code de Commerce allemand a été mis en concordance avec elle en vue d'une plus grande simplification. Chaque juge et chaque tribunal allemands sont obligés d'examiner à la fois le texte de la Convention et le texte du Code. Attendu que depuis vingt ans aucune difficulté ne s'est présentée, on peut soutenir légitimement que ces textes ont été consacrés par la pratique.

M. DASCOVICI (Roumanie) constate que les cas d'abordage sur le Danube sont réglés, pour des raisons pratiques, par l'application de la Convention de Bruxelles, mais que le Code de Commerce roumain ne contient aucune mention qui ait trait au cas d'abordage douteux. La Convention de Bruxelles a force de loi au point de vue pratique. Si on la modifie, le juge éprouvera des difficultés. Il convient donc de maintenir ce texte.

M. ROSSETTI (Italie) croit qu'il y a un malentendu au sujet de la Convention de Bruxelles. Si la majorité des délégués était en faveur de l'extension de cette Convention à la navigation intérieure, la question serait simple : il suffirait de faire un seul et unique article qui consacrerait cette extension. Mais M. Rossetti ne pense pas que telle soit l'opinion de la Commission. A son avis, afin d'éviter de continuer à discuter sur un malentendu, il vaudrait mieux mettre au vote la suppression de la phrase « ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage ».

M. DE RUELLE (Belgique) répète que jamais les plus ardents défenseurs de la Convention de Bruxelles n'ont eu l'intention de s'opposer à ce que celle-ci fût améliorée lorsqu'il s'agit de pourvoir à des situations spéciales à la navigation fluviale. Mais il estime qu'il serait dangereux de vouloir, lorsqu'il s'agit d'exprimer la même idée, modifier le texte de Bruxelles par voie d'adjonction ou de retranchement. Il serait moins dangereux, si l'on voulait modifier la rédaction sans entendre modifier le fond, d'élaborer des textes entièrement nouveaux.

M. VOGELS (Allemagne) rappelle que la Convention de Bruxelles a non seulement été signée, mais encore ratifiée par la majorité des États ; elle est appliquée depuis près de vingt ans ; cela prouve sa valeur. Quant au reproche adressé à la délégation allemande de vouloir maintenir le texte de la Convention de Bruxelles tout en proposant des amendements au projet du Comité de droit fluvial, M. Vogels tient à préciser que ces amendements n'affectent pas le fond de la Convention de Bruxelles, mais ne comportent que de légères modifications de détail. Tous les pays ont un même intérêt à ce que la législation du droit fluvial soit unifiée.

Le PRÉSIDENT résume les débats en constatant que cette longue discussion a permis de connaître toutes les opinions qui ont pu se former au sein des délégations. Il constate également qu'aucune opinion extrémiste n'a été émise. La plupart des délégués ont admis, en effet, la nécessité de certaines améliorations au texte proposé. Quant aux amendements proposés par la délégation allemande, il semble préférable d'attendre jusqu'au moment où sera discuté l'article 5, alinéa 4, et de confier à ce moment au Comité de rédaction le soin d'établir d'une façon satisfaisante le texte de l'article 2.

M. ROSSETTI (Italie) ne croit pas qu'il existe une liaison entre l'article 5 et le membre de phrase en discussion. Toutefois, il estime qu'il convient, après ces longs débats, de trancher la question. Il pense que le meilleur moyen d'y parvenir serait de procéder à un vote.

M. DE RUELLE (Belgique) se rallie à cette idée. Le mieux serait de mettre au vote le maintien de la mention « ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage ». Si la Commission admet la suppression, on saura, une fois pour toutes, qu'elle a entendu modifier, non seulement quant au fond, mais même quant à la forme, la Convention de Bruxelles. Les tribunaux le sauront et n'auront pas à rechercher le pourquoi des simples modifications de rédaction.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) attire l'attention de la Commission sur l'existence de trois propositions :

- 1<sup>o</sup> Supprimer la phrase « ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage » ;
- 2<sup>o</sup> Maintenir le texte du projet ;
- 3<sup>o</sup> Modifier l'alinéa en question en y insérant « si les causes ne peuvent être constatées ».

M. RIPERT (France) se déclare disposé à voter, soit le maintien, soit la suppression du membre de phrase, la question n'ayant en fait aucune importance.

M. ROMEIN (membre de la Section des communications et du transit) estime que le mieux serait peut-être de se rallier au texte proposé par M. Sitenisky, sans procéder à un vote.

M. RIPERT (France) est au contraire d'avis qu'il convient de maintenir la procédure habituelle. En effet, si la demande de suppression du membre de phrase litigieux est appuyée par un certain nombre de délégués, ceux qui hésiteraient encore pourront s'y rallier plus facilement. Le mieux est donc de mettre aux voix la proposition tendant à la suppression.

Le PRÉSIDENT aurait préféré arriver à une entente sans aucun vote, mais, puisqu'il en est instamment prié, il se rallie à cette demande.

*Il est procédé au vote sur la suppression du membre de phrase « ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage », qui figure à l'alinéa 1 de l'article 2.*

*La majorité des délégations se prononce contre cette suppression.*

Le PRÉSIDENT dit qu'il faut maintenant procéder au vote sur la proposition tchécoslovaque.

M. RIPERT (France) prie la délégation tchécoslovaque de bien vouloir retirer son amendement, étant donné que le sens de celui-ci est absolument identique à celui du projet qui a l'avantage d'être conforme au texte de la Convention de Bruxelles.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) maintient son amendement.

*Il est procédé au vote sur la proposition tchécoslovaque.*

*Celle-ci est repoussée. En conséquence, le texte du premier alinéa de l'article 2 du projet de convention est adopté sans modification.*

*Alinéa 2.*

Le PRÉSIDENT rappelle qu'il existe un amendement allemand à cet alinéa (voir annexe 2, page 256).

M. ROMEIN (membre de la Section des communications et du transit) demande ce que signifient les termes « autrement immobilisés ». Étant donné que les bateaux au mouillage et les bateaux amarrés sont déjà énumérés, il ne voit que les bateaux échoués auxquels ces mots pourraient s'appliquer.

M. VOGELS (Allemagne) pense que le sens de l'expression « autrement immobilisés » est explicite et qu'elle peut rester telle quelle.

M. DE RUELLE (Belgique) pense que l'on peut admettre qu'un bateau est immobilisé bien qu'il chasse sur ses ancres, par exemple, un bateau amarré sur ses ancres d'étrave face au courant de la rivière ; il y a une jurisprudence en ce sens, notamment à la Commission du Rhin siégeant comme Cour d'appel.

Le PRÉSIDENT dit que l'alinéa 2 sera renvoyé au Comité de rédaction.

### *Article 3.*

Le PRÉSIDENT rappelle qu'il existe, en ce qui concerne l'article 3, un amendement de la délégation allemande, qui prévoit que l'article 7 actuel devrait être rattaché, après modification, à l'article 3, comme deuxième alinéa.

M. VOGELS (Allemagne) propose que cet amendement soit discuté lors de la discussion de l'article 7.

*Il en est ainsi décidé.*

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) constate que les articles 3, 4 et 5 parlent des bateaux et non des personnes responsables des dommages au sens de l'article 5, alinéa 4, et de l'article 10 ; c'est la

loi nationale qui règle la question de la responsabilité du propriétaire du bateau, sans qu'il soit déterminé, cependant, quelle est la loi nationale. Est-ce la loi du lieu d'immatriculation ou celle du pays où l'abordage a eu lieu ? M. Sitensky est donc d'avis qu'il serait nécessaire de préciser dans la Convention, quelle loi doit être appliquée en vue de la détermination de la responsabilité des propriétaires, si l'on veut éviter des conflits de lois, par exemple au cas d'un abordage en Tchécoslovaquie, causé par la faute d'un bateau allemand. D'après la loi du lieu d'immatriculation de ce bateau, la responsabilité du propriétaire est limitée dans certains cas ; la loi du lieu d'abordage ne connaît pas une telle limitation de responsabilité. Laquelle de ces deux lois sera applicable ? Un conflit de loi peut se produire à cet égard. Il semble donc qu'il existe une lacune profonde dans la rédaction de l'article 3.

M. RIPERT (France) estime que la question de la détermination de la loi applicable doit être laissée de côté. En effet, la Convention de Bruxelles relative à la responsabilité n'est pas encore ratifiée, et la question soulevée reste en dehors du cadre de la présente Convention.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) ne croit pas qu'il s'agisse ici de la responsabilité des personnes. En se référant à l'article 10, il insiste de nouveau sur la nécessité de déterminer quelle est la loi applicable, parce qu'autrement, on ne pourrait pas éviter des conflits de lois très dangereux.

M. VOGELS (Allemagne) déclare se rallier à l'opinion de la délégation française. A son avis, la question de responsabilité ne saurait trouver place dans la présente Convention. De grandes difficultés se présentent au sujet de l'établissement des principes qui doivent régir la question de la responsabilité limitée. Si l'on voulait s'en occuper actuellement, la Conférence ne saurait réaliser la fin qu'elle se propose. La Convention de Bruxelles n'a-t-elle pas d'ailleurs éliminé cette question de la responsabilité, au sujet de laquelle il n'a pas encore été possible de mettre les principes en harmonie ? Le mieux est donc de maintenir l'article 3 tel quel.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) estime qu'il ne s'agit pas, dans sa pensée, de réaliser l'unification de la question de la responsabilité, mais d'insérer une formule au sujet de la règle à suivre pour déterminer quelle est la loi applicable.

M. RIPERT (France) répond qu'en cas de besoin, la législation nationale déterminera quelle est cette loi par une règle de conflit de lois, en ayant recours à la notion fournie par la loi d'immatriculation.

M. HOSTIE (Commission centrale pour la navigation du Rhin) estime que la Conférence sortirait des limites de son ordre du jour en traitant la question soulevée par M. Sitensky.

M. NAUTA (Pays-Bas) se rallie à cette manière de voir. Il ajoute qu'il convient de remarquer qu'aux Pays-Bas, ce n'est pas le propriétaire, comme en Tchécoslovaquie, mais l'armateur qui est responsable en cas d'abordage.

Le PRÉSIDENT constate que l'article 3 est adopté sans modification, étant entendu que l'amendement allemand est réservé et sera repris lors de la discussion de l'article 7.

#### Article 4.

Le PRÉSIDENT de la Commission rappelle qu'il existe un rapport de minorité rédigé par MM. Charguéraud-Hartmann et Hostie, au sujet de cet article <sup>1</sup>.

M. ROSSETTI (Italie) tient à proposer une motion d'ordre. A son avis, on ne saurait discuter le rapport de la minorité sans avoir lu l'article 5. La Conférence se trouve en présence de deux propositions : examiner en premier lieu le rapport de la majorité, ou celui de la minorité. Or, à cet égard, M. Rossetti trouve bizarre de donner le pas, en cette discussion, à la minorité. C'est bien plutôt l'opinion formulée par la grande majorité du Comité qu'il convient d'exposer tout d'abord.

Le PRÉSIDENT estime qu'en demandant à la Commission si elle veut discuter tout d'abord le rapport de la minorité, il a suivi la règle applicable en ce qui concerne les votes, laquelle consiste à examiner d'abord la proposition dont l'acceptation est la plus éloignée.

M. ROSSETTI (Italie) estime qu'alors, le mieux serait de considérer comme déjà connues les raisons qui motivent les rapports de la majorité et de la minorité et de passer sans délai à la discussion de la question dans son ensemble.

M. HOSTIE (Commission centrale pour la navigation du Rhin) tient, à son tour, à prendre la parole sur une question d'ordre. Il estime que M. Rossetti a raison de vouloir la jonction des articles 4 et 5, mais il tient à déclarer qu'en réalité, on ne saurait encore parler en ce moment d'une opinion minoritaire au sein de la Commission. Le rapport de la minorité fait partie des travaux préparatoires dont la Conférence est saisie au même titre que les rapports du Comité de droit fluvial. Pour le moment, la Commission n'est saisie d'aucun amendement. Personnellement, il n'aurait d'ailleurs rien à ajouter à ce rapport de la minorité.

<sup>1</sup> Voir document C.541(a).M.195(a).1929.VIII, page 37.

Le PRÉSIDENT estime que cette déclaration a éclairci la discussion et que dans ces conditions, l'avis de la minorité du Comité ne sera pas discuté pour le moment.

M. RIPERT (France) propose, au nom de la délégation française, la suppression de l'article 4 et demande à M. Charguéraud-Hartmann de bien vouloir exposer les motifs de cette proposition.

M. CHARGUÉRAUD-HARTMANN (France) dit que la discussion de l'article 4 soulève deux questions : faut-il adopter, en matière de faute dite collective, une réglementation différente de celle qui prévaut en matière de faute dite commune, et, subsidiairement, si oui, la notion de solidarité doit-elle être consacrée dans tous les cas de faute collective ou dans certains seulement ? Il se bornera, pour le moment, à la première de ces questions. La délégation française estime qu'il est contraire à la logique d'exclure la notion de solidarité dans certains cas et de la maintenir dans d'autres. Il est souvent difficile pour un juge d'apprécier, en cas d'abordage, le degré exact de faute qui incombe au propriétaire d'un bateau en distinguant, par exemple, entre un bateau « innocent » et un bateau auquel peut être imputée une faute de 10%. Et c'est cependant de cette distinction que le projet soumis à la Conférence fait dépendre la solidarité ou la non-solidarité des autres bateaux impliqués dans l'abordage. Une autre considération motivait l'opinion de la délégation française. En cas d'abordage, le propriétaire d'un bateau qui s'estime innocent est tenté, s'il y a solidarité, d'exercer son recours à l'égard de celui qu'il croit le plus solvable, alors qu'en réalité, celui-ci serait le moins coupable. Dans ce cas, le coupable principal n'est pas partie au procès, et il devient très difficile pour le juge de déterminer avec exactitude le degré réel de culpabilité des divers intéressés.

## DEUXIÈME SÉANCE

*Tenue le samedi 22 novembre 1930, à 10 heures.*

*Président : M. CONTZESCO (Roumanie).*

### III. Examen du projet de Convention (suite).

Le PRÉSIDENT invite la Commission à reprendre la discussion de l'article 4 du projet de Convention.

#### *Article 4 (suite).*

M. ROSSETTI (Italie) tient à rappeler l'historique de cet article. Il le compare tout d'abord avec l'article respectif de la Convention de Bruxelles, dont il donne lecture.

Par « faute commune », au sens de la Convention de Bruxelles, on avait toujours entendu la faute commune entre navire abordeur et navire abordé, jusqu'au moment où le Tribunal hanséatique de Hambourg déclara, dans une sentence, qu'il y avait également faute commune lorsque plusieurs abordeurs causaient ensemble des dommages à un navire innocent.

Or, dans un mémoire remarquable et bien connu, le regretté professeur Mittelstein a démontré que cette dernière thèse n'était pas fondée. D'autre part, les jurisprudences de la Cour de l'Amirauté anglaise, de la Cour supérieure de Rotterdam, ainsi que de la Cour suprême de Leipzig, sont unanimes à admettre que l'on ne peut parler de « faute commune », et, par conséquent, d'une responsabilité proportionnelle à l'importance de la faute, que lorsque la faute a été partagée entre les abordeurs et l'abordé.

Des déclarations dans le même sens ont été faites par M. Louis Franck, président du Comité de droit maritime. Cette jurisprudence paraît aussi être constante en France et presque constante en Belgique.

La question de la solidarité fut ensuite de nouveau soulevée à la Commission centrale pour la navigation du Rhin siégeant en Cour d'appel, au sein de laquelle deux tendances se sont manifestées : l'une inspirée par la jurisprudence existante, l'autre favorable aux idées nouvelles, exposées ici hier par la délégation française. A cette occasion, M. Rossetti a consulté un certain nombre d'autorités juridiques. Toutes lui ont déclaré que cette jurisprudence était conforme aux idées qui avaient inspiré le Comité maritime international dans la rédaction de l'article 2 de la Convention de Bruxelles. M. Rossetti est alors remonté aux sources et a demandé à M. Franck son opinion personnelle. Le président du Comité maritime international a confirmé à M. Rossetti qu'il partageait sa manière de voir et qu'à son avis, il ne saurait être question de faute commune qu'entre bateaux abordeurs coupables et abordés coupables, ce qui exclut le cas du bateau innocent, victime d'une collision.

M. Rossetti a interrogé ensuite le professeur Berlingieri, dont l'autorité en cette matière est bien connue. Celui-ci n'a pu que lui confirmer la précédente opinion. Dans ces conditions, M. Rossetti a estimé qu'il avait suffisamment d'atouts en main pour pouvoir continuer à soutenir sa thèse.

M. Rossetti fait remarquer que le cas où plusieurs navires ont commis une faute envers un navire innocent, lors d'un abordage, est assez rare dans la navigation maritime, alors que, par

contre, il se présente fréquemment dans la navigation fluviale. Dans ce cas, en effet, lorsque des convois sont impliqués dans un abordage, la question se pose presque toujours.

M. Rossetti a voulu se borner à un exposé historique de la question, sans préjuger le fond même de celle-ci à propos de quoi il laisse à son collègue M. Montagna le soin d'exposer le point de vue de la délégation italienne.

M. MONTAGNA (Italie) expose que la délégation italienne a examiné avec la plus grande attention la proposition de la minorité, proposition signée par deux des plus éminents connaisseurs du droit fluvial.

La délégation italienne croit toutefois préférable la solution adoptée dans le projet de Convention qui consiste à appliquer le principe de la solidarité.

Elle s'inspire d'un des principes de droit les plus sûrs et les plus anciens qui dit : « Là où il y a concours dans la faute, il y a solidarité dans la responsabilité. » C'est une règle de droit romain bien connue, et elle est acceptée par les législations les plus modernes, ce qui montre qu'elle répond aux exigences actuelles.

M. Charguéraud-Hartmann a attiré l'attention de la Conférence sur deux inconvénients auxquels, à son avis, le principe de la solidarité pourrait donner lieu : 1° il est difficile de distinguer entre un bateau innocent et un bateau auquel peut être imputée une faute de 10%. Il faut avouer que ce cas est très rare. Dans ces conditions, il y a lieu de se demander s'il n'y a pas là une de ces hypothèses théoriques dont les diverses délégations ont déjà dit que la Conférence ne devrait pas se préoccuper ; 2° il est possible que le propriétaire d'un bateau qui s'estime innocent exerce son recours à l'égard de celui qu'il croit le plus solvable, alors qu'en réalité, celui-ci serait le moins coupable. Dans ces conditions, M. Charguéraud ajoute qu'il est très difficile à un juge de déterminer avec exactitude le degré réel de culpabilité. Mais, même en excluant la solution basée sur la responsabilité solidaire, on ne pourra jamais empêcher le propriétaire d'un bateau qui s'estime innocent d'exercer son recours dans les conditions indiquées par M. Charguéraud. Par conséquent, le juge se trouvera également dans une situation délicate, puisqu'il lui faudra déterminer le degré réel de culpabilité de chacune des parties.

Ainsi, il semble qu'il n'y ait pas de raisons vraiment graves pour déroger à un principe consacré par une jurisprudence séculaire. Ce principe répond à une nécessité pratique et équitable. En effet, lorsqu'il y a concours dans la faute et qu'on est certain que la responsabilité de plusieurs coauteurs est engagée, la partie lésée n'a pas à se préoccuper de la détermination de leur degré respectif de culpabilité. C'est une question qui ne la regarde pas. Ce qui importe, c'est que la partie lésée puisse obtenir rapidement la réparation de ses dommages. Pour toutes ces raisons, la délégation italienne propose de maintenir sans modification le premier alinéa de l'article 4.

M. CHARGUÉRAUD-HARTMANN (France) estime que le système de la Convention de Bruxelles et celui du projet soumis à la Conférence diffèrent ; aussi serait-il reconnaissant à M. Le Jeune, du Comité maritime international, de bien vouloir exposer le système de Bruxelles.

M. LE JEUNE (vice-président du Comité maritime international) tient à dire tout d'abord, au nom de celui-ci, combien il a apprécié le geste de la Société des Nations d'avoir bien voulu le prier d'assister aux travaux de la Conférence pour l'unification du droit fluvial. Ceux qui, il y a trente-cinq ans, ont créé le Comité maritime international ont été inspirés par un sentiment généreux d'altruisme et par des considérations d'ordre pratique tendant à établir l'uniformité dans la législation maritime. Les buts du Comité maritime sont donc analogues à ceux de l'Organisation du transit de la Société des Nations, et il est heureux que leurs efforts se rejoignent. L'Organisation du transit pourra toujours compter sur le concours du Comité maritime, chaque fois que ce concours lui sera utile.

Il rend hommage au Comité du droit fluvial des études approfondies auxquelles il s'est livré, études qui remontent aux époques lointaines et qui ont été d'autant plus difficiles à accomplir que les éléments historiques font parfois défaut ; ainsi, des comptes rendus complets des travaux préparatoires du Comité maritime ne sont pas publiés, car, à cette époque, seuls les rapports des séances plénières étaient imprimés.

Il rappelle que l'établissement de l'article 4 de la Convention de Bruxelles a été précédé d'un débat considérable. Ce débat ne portait en aucune façon sur le principe de la solidarité ou de l'absence de solidarité en cas d'abordage. Il ne visait pas davantage la question de savoir si la faute commune mentionnée à l'article 4 de la Convention de Bruxelles devait s'interpréter comme pouvant mettre en cause plus de deux navires. Ce qui a dominé tout le débat, c'est la lutte engagée entre les partisans continentaux du principe que la responsabilité devait être proportionnelle à la gravité des fautes et les adversaires de ce principe qui heurtait de front le droit anglo-saxon. M. Rossetti a sans doute justement interprété les opinions personnelles des auteurs de la Convention de Bruxelles, dans laquelle on n'a pas cru devoir introduire la notion de la solidarité. Est-ce une préméditation ?

M. Le Jeune ne désire pas se prononcer sur ce point, en raison, surtout, du fait qu'un grand nombre des personnalités qui ont collaboré à l'établissement de la Convention ne sont plus de ce monde. Toutefois, M. Le Jeune constate que bien que certaines divergences d'opinions se soient manifestées dans les différents pays quant à l'application de l'article 4, ceux où le principe de la solidarité est admis ne se sont guère trouvés gênés par le texte de la Convention.

En France, par contre, les décisions des tribunaux vont décidément à l'encontre du principe de la solidarité.

Quant à la valeur de ce principe lui-même, il n'appartient pas à M. Le Jeune de donner son opinion à ce sujet. Il estime, en effet, que le système de la solidarité offre une solution ; il y en a d'autres, et il incombe à la Conférence même de choisir. M. Le Jeune a jugé utile, après les dernières discussions de la Commission, de se renseigner sur la manière dont la jurisprudence de la Belgique,

pays qui est le berceau de la Convention, interprète l'article 4. Or, si cette jurisprudence appliquée d'une manière générale le principe de la solidarité, elle y apporte toutefois certains tempéraments. La Conférence examinera donc s'il y a lieu d'édicter une règle absolue et formelle, qui aurait pour conséquence de mettre les tribunaux dans l'impossibilité d'y apporter le moindre tempérament.

M. VOGELS (Allemagne) rappelle que les deux thèses : celle de la majorité et celle de la minorité ont été soutenues depuis le commencement des travaux des experts et que tous les motifs pour et contre sont clairement exposés dans des rapports.

Il estime que la teneur de l'article 4 relatif à l'abordage justifie les doutes qui ont surgi. Il conviendra d'exclure toute possibilité de doutes dans le texte définitif.

Mais dans quel sens devra-t-on les exclure ? Ou bien on se ralliera aux motifs de la minorité, ou bien on s'en rapportera à l'opinion de la majorité qui recommande l'adoption du principe de la solidarité.

En ce qui la concerne, la délégation allemande se rallie à la deuxième solution. Elle estime que la solidarité a pour elle l'autorité des plus hautes Cours de justice, particulièrement de la Cour suprême de Londres, qui, en termes très nets, s'est prononcée en sa faveur. Il en est de même en ce qui concerne les Cours de Rotterdam et de Leipzig.

Il est préférable que, lors d'un abordage, la partie lésée n'ait pas à s'occuper du degré de culpabilité des auteurs du dommage. Ce qui importe est la réparation du dommage causé.

La Conférence doit être guidée par des considérations pratiques plutôt que théoriques. Le but de la Conférence est de trouver une solution simple, qui épargne au juge des doutes inutiles. La délégation allemande prie la Commission de prendre une décision sans trop élargir le débat.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) estime que la question de l'interprétation de la Convention de Bruxelles est intéressante, mais qu'elle n'est pas prédominante. Il ne s'agit pas, en effet, de savoir comment on a voulu régler le problème de la responsabilité dans la navigation maritime, mais plutôt comment ce problème doit être réglé dans la présente Convention pour que la réglementation réponde à l'équité et aux intérêts de la navigation.

Dans le cas de faute collective, la réglementation prévue par le projet de Convention pourrait satisfaire la délégation tchécoslovaque. La thèse de la minorité semble, par contre, susceptible de provoquer des difficultés. En supposant l'hypothèse d'un abordage survenu entre deux unités appartenant à deux différents trains de remorque, et si l'on n'admet pas le principe de la responsabilité solidaire, le bateau lésé ne pourra pas choisir, pour le citer en justice, n'importe lequel des bateaux coupables, mais devra intenter une action contre tous ces bateaux. Or, il sera difficile, à ce stade du procès, de connaître quel est le véritable coupable. Seul un tribunal pourra trancher cette question. Il se pourra fort bien que les défendeurs cités n'aient commis, en dernière analyse, qu'une faute très légère et que les trois quarts de la faute aient été commis par un bateau contre lequel l'action n'a pas été intentée ; cependant, entre temps, l'action pourra se trouver périmée à l'égard de ce bateau qui a commis la faute la plus grave, et cette péremption aura été causée par le fait qu'un certain temps aura été nécessaire pour rechercher le véritable coupable. Dans ce cas, par suite de la péremption, la partie lésée perdra le bénéfice des dommages-intérêts dont elle aurait joui si l'on avait appliqué le système de la solidarité.

Le mieux est donc de laisser à la partie lésée le choix du coupable et de faire partager la réparation du dommage entre tous les coupables au moyen de recours seulement, après la décision du tribunal.

M. ROSSETTI (Italie) remercie tout particulièrement M. Le Jeune, qui vient de confirmer que M. Rossetti avait bien interprété l'opinion des « pères » de la Convention de Bruxelles. M. Le Jeune a confirmé également que telle était bien la jurisprudence la plus généralement suivie en Belgique. Il a dit, enfin, que la notion de la solidarité entre bateaux coupables et innocents n'avait pas été discutée à la Conférence qui a établi la Convention de Bruxelles, ce qui confirme aussi l'interprétation que, d'après M. Rossetti, l'on doit donner, en l'espèce, à cette Convention.

M. DE RUELLE (Belgique) tient, non pas à exprimer une opinion formelle au sujet de l'interprétation de la Convention de Bruxelles en cette matière, mais à rappeler seulement qu'en cas d'adoption pure et simple du texte du projet du Comité de droit fluvial, la Commission irait extrêmement loin dans la voie de la solidarité. Elle dépasserait même peut-être la limite jusqu'à laquelle veulent aller les délégués qui ont parlé précédemment.

On a fait état d'une règle de droit commun, laquelle est basée sur le droit romain. Cependant, d'après la plupart des législations, notamment le Code Napoléon, le principe de la solidarité en matière de réparation d'un dommage n'est pas une règle absolue, mais laisse une certaine liberté aux juges. Il est évident, par exemple, que si la faute commise est, pour ainsi dire, la même pour tous, chacun des coauteurs devra contribuer équitablement à la réparation du dommage causé.

M. Montagna a dit avec raison que quand il y a concours dans la faute, il doit y avoir concours également dans la solidarité, partant, dans la responsabilité.

Si l'on adopte le texte du projet de Convention, le juge se trouverait privé de toute liberté d'interprétation. Or, ce serait aller trop loin.

M. NAUTA (Pays-Bas) déclare que la question soulevée par M. Charguéraud-Hartmann a trait à une situation qui se présente très fréquemment en droit maritime et fluvial. Cette situation a donné lieu à peu de difficultés avant la mise en vigueur de la Convention de Bruxelles ; seule l'interprétation de la Convention de Bruxelles a suscité des difficultés. Cette Convention donne une solution pour le cas où, de deux bateaux qui sont impliqués dans un abordage, l'un est en faute, ensuite pour le cas où l'abordage est causé par force majeure et également pour le cas où un abordage a lieu entre deux bâtiments en faute. Dans ce dernier cas, elle prévoit l'application du prin-

cipe de la faute dite commune. Mais elle ne mentionne pas *expressis verbis* quelle est la solution à appliquer pour le cas, cité par M. Charguéraud-Hartmann, où trois bateaux sont impliqués dans un abordage, deux de ces bateaux étant coupables et l'autre innocent.

Cette situation a soulevé une question : les auteurs de la Convention de Bruxelles ont-ils envisagé d'appliquer le principe de la faute commune au cas cité par M. Charguéraud-Hartmann ? Cette question a été soulevée dans plusieurs pays. Elle a donné lieu à des procès aux Pays-Bas, en Allemagne et ailleurs. Dans tous ces pays, les cours et tribunaux ont décidé que l'article 4 de la Convention de Bruxelles n'a pas l'intention de régler le cas de la faute collective. Ces décisions ont été rendues à juste titre. En consultant les comptes rendus des délibérations de la Conférence diplomatique qui a établi la Convention de Bruxelles, on ne trouve aucune trace d'une intention quelconque de la part des auteurs de cette convention d'y introduire le principe d'une responsabilité qu'on doit peut-être plutôt nommer partielle que partagée, dans le cas où il y a concours dans la faute. Au contraire, à la page 35 des documents préparatoires du Comité de droit fluvial, un certain nombre d'opinions de juristes éminents sont citées, qui disent clairement qu'en cas de plusieurs coauteurs fautifs, on doit accepter le principe de la responsabilité solidaire. C'est ainsi que M. Martin (Allemagne) disait : « La solidarité n'a rien d'excessif, elle est conforme aux principes généraux. » M. Autran (France) disait à son tour : « D'une façon générale, les auteurs d'un même délit ou d'un même quasi-délict sont tenus solidairement. » M. Lyon-Caen, pendant la Conférence de Bruxelles, déclarait qu'en France, les tiers qui sont victimes d'un abordage, soit qu'il s'agisse d'un dommage causé aux personnes ou aux choses, ont une action solidaire de responsabilité contre les auteurs du dommage.

A son tour, M. Louis Franck déclare, dans son rapport à la Conférence du Comité maritime international de Bruxelles : « Telle est la jurisprudence constante en France et la jurisprudence au moins générale en Belgique. »

M. Nauta a consulté également M. Louis Franck au sujet de l'idée émise par M. Hostie. M. Franck a répondu que le principe de la responsabilité partagée serait contraire à l'opinion générale qui a prédominé lors des débats de la Convention de Bruxelles. On peut donc constater : 1° que le texte de Bruxelles n'a pas clairement donné une solution pour le cas de faute collective et qu'il a donné lieu à des procès ; et, 2° que l'acceptation du principe de la solidarité ne sera-t-il pas contraire aux principes de ladite Convention.

Or, le projet de Convention qu'on discute maintenant s'occupe du droit applicable à la navigation intérieure ; aussi, de même que MM. Vogels et Sitensky, M. Nauta estime que si le texte de la Convention de Bruxelles a causé des doutes et occasionné des procès en droit maritime, le mieux est de l'améliorer pour l'adapter aux besoins de la navigation intérieure.

La Conférence devra donc se décider au sujet de savoir si elle acceptera le principe de la solidarité en ce qui concerne les bateaux en faute. En sa qualité d'avocat à Rotterdam, M. Nauta a eu l'occasion d'émettre son avis lors de nombreux abordages. Dans ces cas, on se trouvait souvent en présence de plusieurs innocents et de plusieurs coupables, et jamais le moindre doute ne s'est élevé dans son esprit au sujet de la solidarité. Aux Pays-Bas, ce dernier principe est adopté et il n'a jamais donné lieu à des difficultés sérieuses. Aussi M. Nauta craint-il que, en cas d'adoption d'une notion différente, ne surgissent des difficultés considérables. Il est vrai que la minorité est composée d'experts juridiques très compétents en droit fluvial. Mais il ne faut pas oublier que l'opinion majoritaire est représentée, elle aussi, par des personnalités éminentes, telles que MM. Mittelstein, Richter et Rossetti.

MM. Hostie et Charguéraud-Hartmann ont dit : « Introduisez, en cas de faute collective, le principe de la responsabilité partielle pour chaque coauteur. » M. Nauta se demande si la base juridique de cette responsabilité est suffisamment solide. Il paraît assez illogique d'admettre qu'un auteur de dommage soit tenu responsable de, par exemple, 50% seulement du dommage causé, pour la seule raison qu'il existe un second défendeur, tandis que ce même auteur de dommage devrait répondre de la totalité, s'il était seul. Le pourcentage devant être établi par la partie lésée, elle-même, pour motiver la plainte. Si un bateau innocent a subi un dommage par la faute d'un bateau A solvable et d'un bateau B insolvable, M. Nauta considère qu'il est équitable que le bateau innocent obtienne la réparation totale du dommage qu'il aura subi. Mais il n'est pas conforme à l'équité que la présence d'un bateau insolvable pourra avoir pour conséquence de réduire de 50% le montant des dommages-intérêts que le bateau innocent touchera, tandis que ce bateau aurait touché 100% s'il n'y avait eu qu'un seul coupable : le bateau solvable.

M. Charguéraud-Hartmann a déclaré également qu'il est possible qu'un bateau coupable et solvable ne puisse exercer de recours à l'égard d'un insolvable et supporte finalement seul la charge totale des dommages-intérêts. Le cas peut se produire, il est vrai, mais si l'on doit déterminer ce qui est le moindre mal : 1° de faire supporter la charge totale des dommages-intérêts par un des bateaux coupables seul ou, 2° de laisser le bateau innocent perdre une partie des dommages-intérêts auxquels il a droit, l'équité commande de décider en faveur du bateau innocent. D'ailleurs, dans le dernier cas cité, le bateau en faute, qui a finalement à supporter toute l'étendue des dommages-intérêts, n'a pas à se plaindre, car on peut fort bien admettre que s'il avait été seul, il aurait aussi bien supporté le tout. Il perd seulement un avantage éventuel (la possibilité d'un recours contre un coauteur).

M. Nauta ajoute que la Conférence ne doit pas modifier une règle de droit qui est appliquée depuis des siècles. Une convention doit se rallier au droit existant ; s'il en est autrement, on risque de voir les gouvernements et les parlements des États contractants formuler des objections contre la Convention en demandant les raisons des modifications apportées. On pourrait répondre d'une manière satisfaisante à ces objections si un mécontentement unanime régnait au sujet du droit existant ; mais tel n'est pas le cas. Au contraire, au cours des travaux préparatoires, jamais aucune plainte n'a été formulée. Pour ces raisons, M. Nauta propose à la Commission l'acceptation du principe de la solidarité en se réservant la faculté de proposer quelques modifications de rédaction.

M. CHARGUÉRAUD-HARTMANN (France) déclare qu'au cours de sa brève réplique, il retiendra essentiellement l'idée de M. Nauta au sujet de la nécessité de ne pas modifier sans y réfléchir une règle existante, et c'est ce que fait l'article 4. On veut trancher la question d'une manière rigoureuse, sans laisser aux juges la latitude d'interpréter, dans chaque cas, les principes généraux dont ils disposent actuellement.

M. Montagna a déclaré que là où il y a concours dans la faute, il doit y avoir concours dans la responsabilité. Or, l'article 4 n'est pas limité au cas de concours dans la faute. On a cité également l'opinion de M. Autran, qui a déclaré : « D'une façon générale, les auteurs d'un même délit ou d'un même quasi-délit sont tenus solidairement. » Or, l'article 4 parle de faute « même différente ».

La délégation française n'est pas convaincue par les arguments invoqués en faveur du système du projet. M. Nauta a déclaré que, au cas où A et B sont coupables, C innocent et B insolvable, il est équitable que C soit dédommagé par A, ce dernier ne devant pas être exonéré d'une partie des paiements qu'il aurait dû effectuer si B n'avait pas été présent. Mais peut-être que la faute de A n'aurait justement causé aucun dommage si B n'en avait aussi commis une. On peut citer par exemple le cas où la présence d'un bateau amarré A, entraîne un abordage entre B et C : B a commis 75% de faute et A 25% pour avoir été amarré à un endroit interdit ; C est innocent, mais si B n'avait pas commis une faute lourde, il n'y aurait pas eu de dégâts, et on veut que A, dont la seule présence ne pouvait occasionner d'accident, supporte la totalité des frais de réparation du dommage causé à C.

M. Vogels a dit qu'il ne faut pas mettre à la charge du bateau innocent l'obligation de rechercher le principal coupable ; or, la fin à laquelle doit viser la Convention n'est-elle pas d'obliger l'abordé à citer au procès toutes les personnes impliquées dans l'abordage, seule solution permettant au juge de connaître de l'affaire dans son ensemble et, par suite, de la bien juger ?

M. DE VOS (Belgique) comprend fort bien les arguments de la minorité. A son sens, le doute subsiste au sujet de l'interprétation de la Convention de Bruxelles. Souvent celle-ci reste dans le vague, en écartant les questions de détail pour ne viser que le cas principal. M. de Vos croit qu'il faut entendre la notion de la faute commune dans un sens général, c'est-à-dire qu'elle s'applique non seulement à deux bateaux qui s'abordent et qui sont fautifs, mais également aux tiers innocents. De plus, il convient de distinguer entre les dommages causés aux biens et ceux causés aux personnes. En général, les biens sont mieux protégés que les personnes. Aussi les auteurs du projet de Convention ont-ils veillé à ce que la responsabilité solidaire couvre d'une manière plus efficace les passagers et les tiers. Mais, à son avis, le projet du Comité de droit fluvial va ou trop loin ou pas assez loin. Il proposerait de reprendre le texte de Bruxelles et d'y ajouter une note interprétative relative à la faute commune et la faute réciproque.

M. ROSSETTI (Italie) constate que M. Charguéraud-Hartmann veut que le bateau abordé innocent s'adresse à tous les coupables. Or, une difficulté bien grave se présente, car, en pratique, l'abordé ne peut exercer son recours que contre celui qu'il connaît, et il se peut bien qu'il ignore le véritable auteur de l'abordage. Dans ce cas, il pourrait arriver qu'une action de ce genre fût forclosée, par suite de l'expiration de délais encourus lors des recherches nécessaires pour mettre tous les coupables en cause.

M. VOGELS (Allemagne) ajoute que l'expérience des tribunaux allemands est un argument en faveur du principe de la solidarité ; l'application de celui-ci n'a jamais donné lieu à des plaintes. Étant donné que la navigation maritime et fluviale est considérable en Allemagne, il y a forcément un grand nombre d'abordages chaque année.

Quant aux arguments cités par les deux experts, on peut constater qu'ils constituent simplement la répétition de ceux qui se trouvent exposés au rapport de la minorité dans les documents préparatoires. Le mieux est donc de clore le débat et de mettre la question au vote.

M. CHARGUÉRAUD-HARTMANN (France) est d'accord sur la proposition de passer au vote, mais il faut savoir sur quoi on votera. S'agit-il d'admettre la solidarité dans tous les cas ou seulement dans certains cas ? Si la Commission adopte purement et simplement l'article 4 du projet, elle rentre dans le domaine des innovations. Il faut bien réfléchir.

M. HOHL (Suisse) comprend le souci de certaines délégations de ne rien introduire dans le projet en discussion qui irait à l'encontre des principes de la Convention de Bruxelles. Comme, cependant, la portée de l'article 9 de cette convention est contestée, le principe de la solidarité faisant partie du droit commun dans presque tous les pays semble s'imposer. Quant à l'exemple, cité par M. Charguéraud-Hartmann, qu'il est possible qu'un des coupables soit seul inculpé, M. Hohl fait observer qu'il reste toujours à celui-ci la possibilité de citer ses coauteurs devant le tribunal. D'une manière générale, la délégation suisse se rallie à l'opinion de la majorité.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) déclare que M. Charguéraud-Hartmann a proposé de limiter l'application de l'article 4 aux cas de fautes égales. Or, il est difficile de savoir à l'avance si des fautes égales ou des fautes différentes ont été commises.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) constate qu'on a préconisé deux systèmes opposés. Ne faut-il pas tenir compte d'une autre solution, celle du Comité rhénan, où les deux points de vue ont été discutés à fond et où le Comité a décidé de s'en tenir au texte de la Convention de Bruxelles, c'est-à-dire de reproduire exactement en matière fluviale l'état du droit maritime ? Ne serait-ce pas pour la Conférence la solution qui s'impose ? La vérité est que le juge appelé à statuer au sujet d'un abordage est souverain en ce qui concerne l'appréciation souvent difficile des faits. D'autre

part, les parties en cause formulent un grand nombre d'allégations mensongères. Parfois, le juge se trouve devant le cas de deux abordages indépendants l'un de l'autre. Dans tous les cas, il doit trouver une solution équitable. Il se demandera, dès lors, en son for intérieur, s'il est inique ou non d'appliquer le principe de la solidarité, et la solution de cette question trouvée, il va considérer, de nouveau, les causes de l'abordage. M. van Slooten estime, comme M. Nauta, que le principe de la responsabilité solidaire doit l'emporter. Toutefois, les arguments de la minorité ne sont pas sans fondement. On ne peut nier que le système rigide du projet de Convention ne puisse invoquer des injustices à l'égard des parties en cause et soulever des difficultés pour les juges. Le mieux serait donc peut-être de ne rien innover, mais de s'en tenir simplement au texte de la Convention de Bruxelles. Le principe de la solidarité est suffisamment établi par la jurisprudence constante.

M. ROSSETTI (Italie) fait remarquer que la Commission n'est ni un comité d'experts ni une cour de justice où chacun peut exprimer une opinion personnelle, mais qu'elle est composée de délégations de gouvernements, et il s'étonne que les deux délégués des Pays-Bas aient exprimé des opinions différentes. Laquelle de ces deux opinions est celle du Gouvernement néerlandais ?

M. SUŁKOWSKI (Pologne) constate que la Commission est appelée à choisir entre deux principes : principe de la solidarité et principe de la responsabilité partagée. Dans le cas visé par l'article 4 du projet de Convention, M. Sułkowski estime que, théoriquement, il faudrait choisir le principe de la solidarité. Toutefois, il faut tenir compte du fait que l'article 5 du projet de Convention s'inspire du principe de la responsabilité partagée. Il serait illogique, semble-t-il, d'appliquer deux principes différents aux divers cas envisagés.

M. RIPERT (France) fait observer qu'il s'agit pour la Commission d'aboutir à un texte. Or, jusqu'à présent, la Commission n'a été saisie que d'une seule proposition : celle de la délégation française, tendant à la suppression pure et simple de l'article 4.

Les raisons de cette proposition sont les suivantes : 1<sup>o</sup> l'article 4 impose la solidarité à des États dont certains peuvent ne pas connaître cette notion, ou ne pas vouloir l'adopter ; 2<sup>o</sup> il impose la solidarité même en cas de fautes différentes ; 3<sup>o</sup> il impose la solidarité dans ce cas, tandis que le deuxième alinéa de l'article 5 l'exclut dans un autre cas, ce qui paraît illogique.

La raison de cette contradiction provient de ce que les rédacteurs du projet ont commencé par reproduire, dans l'article 5, les dispositions de la Convention de Bruxelles, et ont élaboré ensuite l'article 4. Le cas envisagé dans cet article 4 est un cas relativement rare que la Convention de Bruxelles a jugé inutile de prévoir.

La délégation française estime qu'il faut laisser à la jurisprudence le soin de décider, selon les fautes commises, s'il faut ou non rendre les bateaux fautifs solidairement responsables.

M. NAUTA (Pays-Bas), en réponse à l'observation de M. Rossetti, déclare que les instructions données à la délégation des Pays-Bas sont en faveur de la solidarité.

Il fait observer que, si l'on étudie les débats qui se sont déroulés pendant les diverses conférences qui ont donné naissance à la Convention de Bruxelles, on constate qu'il fut décidé que s'il existe un abordage entre deux navires en faute, la responsabilité et les dommages seraient également partagés. On a réglé cette situation parce que les diverses législations avaient adopté sur ce point des solutions différentes. Suivant les unes, chacun des bateaux devait supporter ses propres dommages ; suivant les autres, il n'en était pas de même. Les législations présentaient des divergences analogues en ce qui concerne la cargaison, que certaines d'entre elles soumettaient aux mêmes règles que le bateau lui-même. Après une étude approfondie, on a considéré utile d'accepter pour la cargaison la même règle que pour le bateau qui la porte ; ainsi on a introduit la disposition de l'article 4 de la Convention de Bruxelles, qui est reproduite dans l'article 5 du projet. Il existait pour les auteurs de la Convention de Bruxelles encore une autre raison motivant cette disposition ; elle concerne certaines clauses généralement contenues dans les connaissements, mais M. Nauta ne peut pas en aborder l'examen qui impliquerait des explications trop compliquées. L'histoire de la Convention de Bruxelles montre que l'article 4 de cette Convention a trait à une situation tout à fait différente de celle qui s'offre quand deux bateaux sont en faute et un tiers innocent, et qu'on ferait mal en déclarant simplement la règle que la Convention de Bruxelles a formulée pour le cas de faute commune applicable au cas de faute collective.

M. ROSSETTI (Italie) demande au président de bien vouloir inviter la Commission à voter pour ou contre la suppression de l'article 4.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) présente une motion d'ordre. La discussion a montré le lien très étroit qui existe entre les articles 4 et 5, et il demande que la Commission ne procède pas à un vote sur la suppression de l'article 4 avant que l'article 5 ait été examiné.

M. MÜLLER (Tchécoslovaquie) fait ressortir que la discussion des mérites des deux thèses juridiques en présence pourrait mener la Commission fort loin. Il estime qu'il faut envisager la question du point de vue pratique et tenir compte du fait, signalé par M. Vogels, qu'une longue expérience de la solution adoptée en Allemagne a prouvé qu'elle ne présentait pas d'inconvénients sérieux. La délégation tchécoslovaque déclare pouvoir adopter cette solution en ce qui la concerne et accepte le principe de solidarité du projet de Convention.

Quant aux objections formulées en ce qui concerne la solvabilité des bateaux, c'est-à-dire que le bateau solvable pourrait être grevé plus fortement par rapport à la gravité de sa faute, elle estime que le deuxième alinéa de l'article 4 donne tout apaisement à ce sujet.

M. DE VOS (Belgique) déclare que sa proposition consiste à reproduire les dispositions de la Convention de Bruxelles et à préciser, dans un protocole de clôture, la signification de l'expression « fautes commises ».

Il fait observer que la Convention de Bruxelles s'applique lorsqu'il y a abordage entre un navire de mer et un bateau fluvial. Ce système va continuer tant qu'une nouvelle convention ne l'aura pas modifié, et il invite la Commission à introduire le moins de changements possible, pour éviter de créer des conflits.

Le PRÉSIDENT s'excuse auprès de la délégation allemande de n'avoir pas cru devoir mettre fin aux débats au moment où elle l'a proposé, étant donné que l'importance de la question traitée et la divergence des thèses en présence nécessitaient impérieusement une discussion aussi large que possible. En effet, toutes les thèses ont été remarquablement exposées, et la Conférence se trouve maintenant en mesure de prendre position et d'attribuer ses sympathies à l'une ou à l'autre des conceptions soutenues, dans la mesure où elles s'écartent du projet de Convention.

La solution qui s'écarte le plus de ce projet est celle de la délégation française, qui demande la suppression pure et simple de l'article 4. Une autre proposition est celle de la délégation belge, qui consiste à maintenir l'article 4 et à préciser, dans un protocole de clôture, la signification du terme « fautes commises ».

Le président ne croit pas nécessaire pour le moment de s'arrêter aux autres thèses et invite la Commission à se prononcer sur la thèse la plus extrême, c'est-à-dire celle de la suppression de l'article 4.

Le président invite donc la Commission à voter d'abord sur la proposition de la délégation française. Il constate que la majorité de la Commission se prononce contre cette suppression.

Par conséquent, *la proposition de suppression de l'article 4 du projet est rejetée.*

M. ROMEIN (membre de la Section des communications et du transit) suggère que la Commission se prononce maintenant sur la proposition belge, consistant à remplacer l'article 4 par le texte de la Convention de Bruxelles.

M. NAUTA (Pays-Bas) fait observer que l'article 4 envisage le cas où certains bateaux sont innocents, et il estime qu'on ne peut le remplacer par l'article 4 de la Convention de Bruxelles, qui envisage le cas où tous les bateaux sont fautifs.

Il est vrai, s'il a bien compris M. de Ruelle, que cet article de la Convention de Bruxelles peut être interprété dans un sens qui permette de l'appliquer aux cas où il y aurait des bateaux innocents. Mais cette interprétation est contraire à celle adoptée par la jurisprudence d'un grand nombre de pays, notamment de l'Allemagne, de l'Angleterre, de l'Italie et des Pays-Bas.

Le PRÉSIDENT, constatant à nouveau le caractère le plus extrême des thèses en présence, met aux voix la proposition belge de remplacer l'article 4 du projet par l'article 4 de la Convention de Bruxelles et de préciser, dans un protocole, la notion de « fautes commises ».

Il constate que la majorité de *la Commission se prononce contre cette proposition.*

Le président rappelle qu'il reste maintenant à trancher la question de savoir si l'article 4 du projet de Convention doit être maintenu tel quel ou modifié.

M. RIPERT (France) demande que soit précisé le sens des termes « qui auraient commis des fautes mêmes différentes ». « Différentes » à quel point de vue ? S'agit-il de gravité différente ou de notion différente ?

M. MONTAGNA (Italie) rappelle à ce sujet que le principe de la solidarité est basé sur le concours dans la faute. Par « fautes différentes », il comprend « fautes de degrés différents ».

M. VOGELS (Allemagne) signale que la législation allemande, en ce qui concerne la question de savoir comment doit être interprété le concours dans la faute, distingue deux cas. Ou bien les bateaux sont considérés comme coauteurs d'une action commune, décidée au besoin par une entente préalable — comme dans le droit pénal — ce cas est très rare en matière d'abordage. L'autre cas, qui est le plus fréquent, est celui où il y a simple concurrence de deux fautes, dont le seul lien est d'avoir provoqué les mêmes dommages.

Cette dernière interprétation est la plus simple. Si la Convention voulait faire une distinction entre les deux cas indiqués, elle rendrait fort compliquée la tâche des tribunaux en leur demandant de trancher une question dont les éléments sont très difficiles à apprécier.

La délégation allemande déclare en conséquence approuver les termes actuels de l'article 4.

Le PRÉSIDENT estime que la Commission ne peut se dispenser de préciser la signification qu'elle entend donner à l'article 4. Les membres de cette Commission pourront, en effet, être appelés ultérieurement à donner des explications à ce sujet dans leurs pays respectifs.

M. DE RUELLE (Belgique) propose de donner un caractère facultatif à la règle indiquée au premier alinéa de l'article 4, en remplaçant les mots « sont tenus solidairement » par les mots « pourront être tenus solidairement ». Cette solution correspond à la pratique actuelle des tribunaux, et il devient alors inutile de chercher à faire des distinctions dans le texte.

M. de Ruelle considère que la Commission ne doit pas vouloir lier le juge qui, en principe, est un homme sage.

M. MONTAGNA (Italie) estime impossible d'accepter que ce soit le juge qui fasse la loi.

Il propose de remplacer les termes « fautes même différentes » par les termes « fautes même de degrés différents », sauf rédaction.

M. RIPERT (France) propose que soient supprimés les mots : « qui auraient commis des fautes même différentes », et que la première phrase de l'article se lise ainsi : « Si l'abordage est causé par la faute de deux ou plusieurs bateaux, ces bateaux sont tenus solidairement..... »

M. MONTAGNA (Italie) déclare retirer sa proposition et appuyer celle de M. Ripert.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) déclare que la délégation tchécoslovaque partage, en ce qui concerne la question du concours des fautes, la façon de voir de la délégation allemande. Il estime d'ailleurs que celle-ci ne présente pas une différence de fond avec celle qui se traduit par la proposition française.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) déclare appuyer la proposition française, qui éclaire la signification de l'article 4. Toutefois, cette signification serait rendue encore plus claire, à son avis, si l'on disait : « par la faute ou les fautes ».

M. RIPERT (France) déclare accepter la formule « par les fautes ». Il demande, d'autre part, que l'article dise « bateau innocent » au lieu de « bateaux innocents », pour rendre le sens du reste de l'alinéa plus clair.

M. VOGELS (Allemagne) et M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) appuient la proposition française ainsi modifiée.

M. DE RUELLE (Belgique) retire sa proposition tendant à remplacer les termes « sont tenus solidairement » par les termes « pourront être tenus solidairement ».

Le PRÉSIDENT constate que la Commission accepte la proposition française tendant à rédiger le premier alinéa de l'article de la façon suivante :

« 1. Si l'abordage est causé par les fautes de deux ou plusieurs bateaux, ces bateaux sont tenus solidairement à la réparation des dommages causés au bateau innocent, ainsi qu'aux personnes et aux choses se trouvant à bord de ce bateau. »

*Cet alinéa étant adopté et renvoyé au Comité de rédaction*, il invite la Commission à passer à l'examen du deuxième alinéa, dont il donne lecture.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) estime que ce deuxième alinéa doit être complété par une disposition analogue à celle du quatrième alinéa de l'article 5. Il propose, soit que l'on modifie en ce sens le deuxième alinéa de l'article 4, soit que l'alinéa 4 de l'article 5 fasse l'objet d'un article spécial, qui se rapporterait aux deux articles 4 et 5, comme il l'a déjà proposé à la dernière séance.

M. VOGELS (Allemagne) déclare appuyer la proposition de M. Sitenisky et propose que la question soit renvoyée au Comité de rédaction.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) signale, pour le cas où sa proposition serait acceptée, qu'il y a lieu de préciser dans le même article de quelle législation nationale il s'agit : celle du pays où a lieu l'abordage, ou bien celle du pays d'immatriculation.

Le PRÉSIDENT constate que la *Commission adopte le deuxième alinéa de l'article 4, sous la réserve que le Comité de rédaction devra tenir compte de la proposition de M. Sitenisky.*

Il donne ensuite lecture du *troisième alinéa, qui est adopté sans modification.*

L'examen de l'article 4 étant terminé, il invite la Commission à aborder celui de l'article 5.

#### Article 5.

Le PRÉSIDENT donne lecture de l'article 5 du projet de Convention.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) estime que, dans le premier alinéa, les termes « d'après les circonstances », sont inutiles ; il propose de les supprimer.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) fait observer que ces termes figurent également dans le troisième alinéa de l'article 4 et qu'il y aurait intérêt à employer la même formule dans les deux articles.

Le PRÉSIDENT répond que l'article 4 a été adopté et ne doit plus être modifié.

M. RIPERT (France) et M. WINIARSKI (Commission internationale de l'Oder et Commission consultative et technique des communications et du transit) expliquent que le texte de l'article 5 reproduit les termes de la Convention de Bruxelles.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) déclare maintenir sa proposition, à moins qu'il ne soit établi que la formule « d'après les circonstances » a été introduite pour écarter les présomptions légales.

M. WINIARSKI répond qu'il se peut qu'on ait voulu donner une telle signification à cette formule dans la Convention de Bruxelles, mais que, dans le projet de Convention actuel, elle a été reproduite sans aucune intention particulière.

M. VAN SLOOTEN (Pays-Bas) invite la Commission de rédaction à examiner avec soin la question de savoir s'il est indispensable de faire débiter l'article 5 par une expression différente de celle employée dans la Convention de Bruxelles, qui dit « faute commune ».

Le PRÉSIDENT constate que la Commission adopte le premier alinéa de l'article 5, sous réserve des modifications éventuelles de forme que le Comité de rédaction jugera bon d'y apporter.

*Les deuxième et troisième alinéas sont ensuite adoptés sans modification.*

La Commission aborde l'examen du quatrième alinéa.

M. ROSSETTI (Italie) estime que l'alinéa 4 présente une importance si grande qu'il doit faire l'objet d'un article séparé.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) se déclare du même avis, mais propose que le texte de cet alinéa soit modifié, en remplaçant au début : « Il appartient aux législations nationales de déterminer... » par : « C'est la loi du lieu d'immatriculation à laquelle il appartient de déterminer... »

M. HOSTIE (Commission centrale pour la navigation du Rhin) estime que la Commission sortirait du cadre de son mandat si elle voulait régler les conflits de lois en ce qui concerne la limitation légale ou conventionnelle de la responsabilité.

M. VOGELS (Allemagne) et M. MONTAGNA (Italie) se déclarent d'accord avec M. Hostie.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) fait observer que la remarque de M. Hostie est peut-être fondée, mais qu'avec le texte actuel du quatrième alinéa, on n'évitera pas les conflits de lois.

M. NAUTA (Pays-Bas) fait observer que le quatrième alinéa de l'article 5 ne vise en aucune façon la réglementation de la limitation des responsabilités. Cette question fait l'objet de l'article 10. Aussi est-il d'avis qu'il ne serait pas opportun de déclarer la règle de cet alinéa applicable pour le cas de faute collective, réglé à l'article 4 ; à son avis, la question à laquelle l'article 5, alinéa c) a trait ne peut pas se poser pour le cas de faute collective.

M. RIPERT (France) se déclare d'accord avec M. Nauta. Le quatrième alinéa de l'article 5, qui reproduit une disposition de la Convention de Bruxelles, envisage une question toute particulière : celle du recours des personnes se trouvant à bord contre le propriétaire du bateau. Or, il y a des dispositions légales particulières ou des clauses de contrat de transport qui règlent les rapports juridiques entre le propriétaire et les personnes qui se trouvent à bord, et, dans le projet de Convention, on a voulu réserver ce point et respecter les dispositions des lois nationales.

M. ROSSETTI (Italie) se rallie à cette manière de voir. Il propose de laisser subsister le quatrième alinéa de l'article 5 tel qu'il est et de faire un nouvel article concernant la limitation des responsabilités, lors de l'examen de l'article 10.

Le PRÉSIDENT constate que la question demande à être encore examinée avec soin, et décide d'ajourner les débats à la séance suivante.

---

### TROISIÈME SÉANCE

*Tenue le mardi 25 novembre 1930, à 10 heures.*

*Président : M. CONTZESCO (Roumanie).*

---

#### IV. Examen du projet de Convention (suite).

##### *Article 5 (suite).*

##### *Alinéa 4.*

Le PRÉSIDENT propose d'examiner l'alinéa 4 de l'article 5 du projet de Convention. Il rappelle à cet égard que, sur la proposition de M. Winiarski, président du Comité du droit fluvial, l'examen de cet alinéa avait été ajourné afin d'être révisé et mis en conformité avec une proposition émanant de M. Sitensky, à laquelle la délégation allemande s'était ralliée.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) rappelle qu'il a proposé de faire de l'alinéa 4 de l'article 5 un article spécial qui s'appliquerait également à l'article 4 et à l'article 5, auquel on devrait ajouter une disposition déterminant quelle est la loi applicable en ce qui concerne la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux.

Mais on lui a objecté que trancher ici la question des conflits de lois dépasserait la compétence de la Conférence. En raison de cette objection et après avoir étudié plus profondément la rédaction

de l'article 5, M. Sitensky déclare finalement que si elle n'est pas acceptée entièrement, sa proposition a perdu sa raison d'être. Aussi retire-t-il cette proposition.

M. WINIARSKI (président du Comité du droit fluvial) rappelle que la Convention de Bruxelles a maintenu le principe de la responsabilité solidaire dans le cas de lésions corporelles et qu'elle a accordé un recours à celui qui a payé une part supérieure. Le projet distingue deux cas : 1<sup>o</sup> celui de la faute commune ; 2<sup>o</sup> celui de la faute collective. Or, dans ce dernier cas prévu par l'alinéa 4, le projet admet le principe de la responsabilité solidaire et accorde un recours analogue. Si M. Sitensky n'avait pas retiré son amendement, on aurait pu faire de l'alinéa 4 un article séparé et remplacer les mots « ce recours » par « les recours visés aux articles 4 et 5 ».

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) croit, au contraire, que le recours prévu à l'article 4 n'est pas le même que celui visé à l'article 5 et que, si l'on n'a pu se rallier à sa proposition de former un article spécial de l'alinéa 4 de l'article 10 avec une règle sur la loi applicable, il vaut mieux laisser l'alinéa 4 de l'article 5 tel quel. Il ne saurait se rallier à la proposition de M. Winiarski.

M. VOGELS (Allemagne) estime que l'alinéa 4 de l'article 5 ne peut être modifié et qu'il convient de garder tel quel cet article. Il lui semble, en effet, que, même en théorie, il est impossible que l'alinéa 4 de l'article 5 s'applique au cas prévu par l'article 4. Or, il faut éviter d'introduire dans la Convention l'énoncé d'un fait impossible en théorie. Dans ces conditions, les délégations allemande et tchécoslovaque retirent leur amendement.

M. RIFERT (France) appuie les observations formulées par M. Vogels. Il estime que l'alinéa 4 ne doit pas être modifié. Dans cet alinéa, il n'est pas question de la limitation de la responsabilité des bateaux entre eux, mais de la responsabilité du propriétaire du bateau à l'égard des personnes se trouvant à bord.

M. PANTITCH (Yougoslavie) estime que la rédaction de l'alinéa premier n'est pas suffisamment claire. Il propose de le renvoyer au Comité de rédaction.

Le PRÉSIDENT déclare que les alinéas 1, 2 et 3 de l'article 5 sont approuvés et qu'il appartient à la Conférence de décider s'il convient de laisser au Comité de rédaction le soin de les modifier.

M. HOSTIE (président du Comité de rédaction) rappelle que le Comité de rédaction est déjà saisi du premier alinéa de l'article 5.

*Il est entendu que le Comité de rédaction tiendra compte de l'observation de M. Pantitch.*

*L'alinéa 4 est adopté sans modification.*

#### Article 6.

Le PRÉSIDENT propose d'entendre les observations des délégations allemande et autrichienne au sujet de cet article, auquel elles ont proposé des amendements (voir annexes 2 et 3, pages 256 et 257).

M. ROSSETTI (Italie) déclare que l'article 6 a été introduit pour deux raisons principales : 1<sup>o</sup> cette disposition se trouve déjà dans la Convention de Bruxelles ; 2<sup>o</sup> une jurisprudence à peu près constante admet le principe qui s'y trouve exprimé.

Il estime pour ces raisons qu'il convient de maintenir intégralement le principe de la responsabilité, sans quoi la sécurité et la protection de la navigation auxquelles la Conférence vise ne seraient assurées d'une manière suffisante.

M. PANTITCH (Yougoslavie) croit qu'il conviendrait d'accepter sans modification la rédaction de l'article 6. A son avis, le pilote n'est nullement substitué au capitaine dans le commandement du bateau. Le capitaine reste le chef suprême, même lorsqu'il a le pilote à ses côtés, et il peut commettre des fautes indépendamment de celles commises par le pilote. Le pilote ne sert qu'en qualité d'instructeur obligatoire ; c'est le cas, notamment, en ce qui concerne la section des Portes de Fer, sur le Danube. M. Pantitch estime, par conséquent, que, ainsi qu'il a été prévu dans la Convention de Bruxelles, la responsabilité doit subsister, même dans le cas où le pilote est obligatoirement imposé.

M. VOGELS (Allemagne) croit que citer en exemple la Convention de Bruxelles en ce qui concerne l'application de l'article 6 constitue une faible argumentation. En effet, dans le cas d'un pilote obligatoirement imposé, cette Convention a suspendu l'application du principe de la responsabilité. Il est contraire à l'équité de laisser subsister la responsabilité du commandant du bateau dans le cas où des fautes ont été commises par un pilote que ce capitaine n'a pas été à même de choisir. Il ne faut pas oublier que le capitaine ne peut refuser le pilote et qu'il doit lui obéir. Aussi, lorsqu'un abordage a été causé par la faute d'un pilote obligatoire, sans qu'aucune faute n'ait été commise par l'équipage du bateau, la loi allemande assimile ce cas à celui de force majeure, auquel s'applique la disposition de l'article 2 du projet de Convention, c'est-à-dire que les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

En ce qui concerne la forme même des amendements proposés par les délégations allemande et autrichienne, M. Vogels déclare pouvoir se rallier à la formule autrichienne et retire l'amendement allemand.

Dans un autre ordre d'idées, M. Vogels expose qu'au cours d'entretiens privés qu'il a eus, on a déclaré que ces amendements auraient pour conséquence une élévation des tarifs de pilotage

fixés par la Commission internationale du Danube, et qu'ainsi, les charges imposées à la navigation seraient aggravées. C'est là, certes, une conséquence à laquelle les délégations allemande et autrichienne désirent obvier ; mais il convient de faire remarquer que les raisons invoquées au sujet de la possibilité d'une élévation des tarifs ne sont pas fondées. En effet, les amendements allemand et autrichien n'ont nullement pour conséquence que la Commission internationale du Danube soit responsable de la faute commise par un pilote obligatoire. Il s'agira plutôt d'un cas assimilé à celui de force majeure dans lequel — sauf le pilote — personne ne sera responsable. Si cette hypothèse est admise, la Commission internationale du Danube ne serait pas autorisée à procéder à une augmentation des tarifs de pilotage.

M. Pantitch a déclaré qu'il était difficile de distinguer entre la faute du capitaine et celle du pilote ; mais il ne faut pas oublier que le pilote obligatoire prend en réalité le commandement du bateau. Dans ces conditions, il est impossible de faire une distinction entre les fautes de chacun. D'ailleurs, la loi allemande sur la navigation maritime et fluviale déclare que le capitaine n'est nullement responsable de la faute du pilote, sauf quand la faute d'une ou plusieurs personnes de l'équipage y a contribué, clause qui, d'ailleurs, est sous-entendue. Pour ces motifs, M. Vogels propose à la Conférence de se rallier aux thèses autrichienne et allemande.

M. SULKOWSKI (Pologne et Dantzig) déclare se rallier à l'opinion des délégations allemande et autrichienne.

M. ROSSETTI (Italie) déclare qu'en aucun cas la délégation italienne ne saurait accepter le principe de la limitation de la responsabilité du capitaine.

Si, en effet, la Convention de Bruxelles a suspendu le principe de cette responsabilité, cette suspension ne concerne que la mise en vigueur de la Convention sans toucher à la question de fond, sur laquelle, même à Bruxelles, l'accord a été unanime. Cette opinion est confirmée par le fait qu'à la Conférence diplomatique de Bruxelles, le Gouvernement britannique, le seul qui admettait une pratique contraire, ne s'est nullement opposé à cette disposition, se limitant, pour des raisons pratiques, à demander la possibilité d'une suspension de sa mise en vigueur.

C'est vouloir méconnaître les pratiques suivies par la plupart des pays maritimes que de dire que le capitaine est obligé d'obéir au pilote. Le pilote n'est qu'un conseiller, et si le capitaine, seul responsable du bateau, estime que le pilote a donné un avis erroné, il n'y donne aucune suite.

M. DASCOVICI (Roumanie) estime qu'aux raisons formulées par M. Rossetti s'ajoutent des considérations de fait. S'il est vrai que la Convention de Bruxelles ait admis le principe de la responsabilité entière du capitaine en matière de droit maritime, il semble, à plus forte raison, qu'on doive admettre ce principe en navigation fluviale, où les abordages se produisent encore plus fréquemment.

Il est vrai que l'article du règlement de la Commission européenne du Danube décline toute responsabilité en ce qui concerne le pilotage obligatoire sur le Bas-Danube, jusqu'à l'embouchure de ce fleuve. Cette disposition semble quelque peu bizarre, mais il ne faut pas oublier que des sanctions disciplinaires interviennent contre les pilotes fautifs. Si l'on n'accepte pas le principe de la responsabilité en cas de faute d'un pilote obligatoire, au point de vue moral, les victimes d'un abordage ne pourront plus exercer aucun recours, ce qui serait contraire à la fin que se propose la Conférence. En effet, celle-ci ne se propose-t-elle pas essentiellement d'assurer la sécurité de la navigation fluviale ? Ne faut-il pas, dans ces conditions, pouvoir mettre en cause des responsabilités ?

Les amendements allemand et autrichien sont explicables, si l'on considère les secteurs autrichiens et allemands du Danube, mais non pas dans les autres parties de ce fleuve, où le pilotage est obligatoire et la navigation plus intense.

M. PANTITCH (Yougoslavie) répond à la délégation allemande qu'il n'a connaissance d'aucun cas où un pilote prenne effectivement le commandement d'un bateau. En effet, le pilote n'a pas qualité pour le faire et ce droit est réservé au capitaine. Le pilote n'est, en réalité, qu'un instructeur chargé de manœuvrer aux passages dangereux du fleuve.

M. WINIARSKI (président du Comité du droit fluvial) déclare que lors de l'élaboration du projet de Convention de Bruxelles, il a été admis que la disposition relative à la responsabilité du propriétaire ne s'oppose nullement à ce qu'un bateau civilement responsable exerce un recours contre un pilote fautif, au cas où ce recours est autorisé par une législation nationale. Peut-être serait-il possible à la Conférence de formuler la même déclaration, en vue d'apaiser les appréhensions de quelques délégations.

M. NAUTA (Pays-Bas) estime qu'il convient, en cette matière, de préciser tout d'abord ce qu'on entend par pilote obligatoire. A cet égard deux conceptions ont été formulées : 1<sup>o</sup> M. Vogels a attaché à ces mots un sens très restreint, puisqu'il entend par pilote obligatoire le pilote qui prend le commandement et remplace complètement le capitaine ; 2<sup>o</sup> de son côté, M. Rossetti a exposé sa conception, qui est la même que celle acceptée aux Pays-Bas, où l'on entend par pilote obligatoire un pilote qu'on doit prendre à bord, mais qui sert de conseiller au capitaine, qui reste responsable.

Or, si l'on veut discuter la proposition de M. Vogels, il convient de savoir de quoi l'on parle avant de pouvoir décider si l'on doit accepter la règle du projet de Convention ou bien la règle contraire.

Aux Pays-Bas, le principe de la responsabilité, tel qu'il est formulé par l'article 6, est admis dans le cas où le pilote est obligatoire.

Toutefois, M. Nauta comprend fort bien la valeur des arguments exposés par M. Vogels.

A son avis, il est impossible de concilier les deux opinions contraires. Aussi croit-il que le mieux serait de supprimer l'article ou de le rendre facultatif.

Le PRÉSIDENT estime que M. Nauta insiste avec raison sur la divergence qui existe entre les deux conceptions relatives au rôle du pilote, en cas d'abordage. Il croit qu'il serait opportun de donner la parole à M. Baule, secrétaire général de la Commission internationale du Danube, afin d'entendre ses explications techniques sur la question.

M. BAULE (secrétaire général de la Commission internationale du Danube) expose quelles sont les caractéristiques d'un pilotage dans la section des cataractes du Danube, aux Portes de Fer. En cette partie du fleuve, les pilotes sont mis obligatoirement à la disposition des bateaux par l'administration. Le pilote doit s'assurer des conditions de navigabilité du bateau et déclarer ensuite s'il est prêt à se charger du pilotage. Dans ce cas, il conseille le capitaine au sujet des manœuvres dans les secteurs dangereux du fleuve. Dans certains passages très dangereux, là où le sens exact des diverses conditions, des remous et des courants est nécessaire, le pilote doit prendre la barre. Toutefois, le règlement de la navigation dans cette partie du Danube déclare expressément que la présence du pilote à bord ne décharge pas le capitaine de ses responsabilités.

M. SULKOWSKI (Pologne) constate que la discussion a montré quelles sont les différentes pratiques suivies dans les différents pays.

Mais l'article 6 vise une situation différente, celle où les dommages ont été causés uniquement par la faute du pilote. Dans ce cas, il est exagéré que le propriétaire du bateau soit responsable de la faute du pilote.

Pour ces raisons, M. Sulkowski déclare se rallier aux amendements allemand et autrichien.

M. RIPERT (France) estime qu'il convient de prendre une décision sur le point discuté.

A son avis, l'unique question dont il s'agit en l'espèce est de savoir quelle est la responsabilité du propriétaire du bateau envers un bateau abordé. Ce n'est qu'après avoir réglé ce point qu'il conviendra de régler le recours que le propriétaire pourrait avoir contre le pilote. Peu importe, en effet, à la victime d'un abordage que le bateau soit sous le commandement du pilote ou du capitaine. L'unique question importante est celle de la réparation due à la victime de l'abordage.

Quant à la thèse défendue par M. Vogels, tendant à ce que l'abordage causé par un bateau ayant un pilote obligatoire à bord soit considéré comme un cas de force majeure, elle est tellement extraordinaire qu'aucune nation maritime n'a osé la défendre à Bruxelles.

Si l'on admettait cette conception, lorsqu'un bateau, conduit par un pilote, réputé expérimenté en matière de navigation, cause un abordage, on serait obligé de refuser à la victime toute possibilité de recours. Ce serait là une solution inadmissible. Étant donné qu'en général, la Conférence a insisté sur la nécessité de sauvegarder les intérêts de la victime d'un abordage, ne serait-il pas illogique de refuser toute réparation à cette victime, au cas où le pilotage est obligatoire ?

M. ROSSETTI (Italie) se rallie aux idées de M. Ripert. Il rappelle que le pilote obligatoire n'est pas imposé pour sauvegarder un intérêt particulier, mais bien dans l'intérêt général de la navigation. Ce n'est pas une raison, parce qu'on a pris des précautions spéciales pour protéger les navires, que de se refuser à admettre le principe de la responsabilité.

Dans quelle rivière une autre pratique est-elle suivie ? Où existe-t-il un pilotage obligatoire qui prend les responsabilités du capitaine ? En réalité, le capitaine reste toujours responsable. On peut ajouter qu'aux Portes de Fer, sur le Danube, certaines compagnies, surtout allemandes et autrichiennes, ont à leur service leurs pilotes particuliers, considérés, à tous les effets, comme les pilotes obligatoires qu'ils remplacent.

Faut-il donc admettre que les abordages causés par les bateaux de ces compagnies par la faute de leurs propres pilotes soient considérés comme dus à la force majeure ? C'est peut-être là l'origine des amendements qui se trouvent devant la Commission.

M. VOGELS (Allemagne) insiste sur le fait que M. Rossetti vient de déclarer qu'aucune pratique n'admet le principe de l'exonération de la responsabilité. Pourtant, en Allemagne, l'article 737 du Code de Commerce déclare l'armateur non responsable pour un abordage qui s'est produit pendant que le navire est sous la direction d'un pilote obligatoire, à moins qu'une personne appartenant à l'équipage ait commis la faute. Quant à l'argument de M. Ripert, qui a déclaré qu'en cas de dommage, la victime se trouverait dans une situation très défavorable, puisqu'elle serait privée de recours, M. Vogels estime que cette victime pourra se faire assurer comme contre les cas de force majeure. M. Vogels déclare pouvoir se rallier à l'idée de M. Nauta, tendant à trouver une solution intermédiaire destinée à concilier les diverses opinions exprimées. Cette solution consisterait à supprimer l'article 6.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) estime aussi que la proposition de M. Nauta est justifiée, étant donné que l'article 6 est mal à sa place dans la Convention. En effet, la question de la responsabilité du propriétaire se pose également dans tous les cas d'avarie causée par la faute du bateau. Aussi, serait-il plus opportun de réserver le règlement de la question discutée par la Conférence et de ne l'introduire que dans une convention de portée plus vaste, relative à la responsabilité des propriétaires de bateaux. M. Sitensky conclut qu'on pourrait donc supprimer dans cette Convention la règle de l'article 6 et laisser à chaque État la liberté de régler la question selon ses intérêts.

M. LAVATSCHER (Autriche) tient à ajouter que, à son avis, l'établissement de la responsabilité du bateau pour l'abordage causé par un pilote obligatoire ne semble pas fondé, en raison des considérations suivantes : le bateau peut même se trouver dans le cas d'éprouver un dommage

par la faute d'un pilote obligatoire. Dans ce cas, le dommage éprouvé incombe au bateau. Il semble alors tout à fait juste que le bateau soit libéré de la responsabilité dans le cas où le dommage causé par le pilote obligatoire est éprouvé par d'autres personnes, compte tenu du fait qu'il s'agit d'une institution publique.

M. SULKOWSKI (Pologne) résume les différentes questions soulevées. Le propriétaire du bateau est-il responsable en cas de pilote obligatoire ? Au contraire, la responsabilité envers la victime est-elle limitée au pilote ou bien, enfin, l'État est-il responsable du dommage causé par le pilote ? A son avis, l'article 6 vise seulement le cas de la responsabilité du propriétaire.

M. ROSSETTI (Italie) affirme de nouveau que le cas où le propriétaire est exonéré de sa responsabilité en cas de pilote obligatoire ne se présente pas en pratique. M. Vogels a répondu à cet argument en lui opposant le texte de la loi allemande ; or, ce n'est pas le texte d'une loi qu'il avait demandé, mais bien l'existence d'une pratique. A cette loi, qu'il ne connaît pas, il peut toutefois opposer la Convention sur l'abordage maritime, où l'Allemagne a admis le principe de la responsabilité. Mais à la pratique qu'il a affirmée, aucune autre pratique en sens contraire n'a pu lui être opposée. Et cela est bien naturel, car une telle pratique, à l'heure actuelle, n'existe pas sur les rivières européennes.

Aussi M. Rossetti ne saurait-il accepter ni la proposition néerlandaise ni les propositions autrichienne et allemande.

M. DE VOS (Belgique) estime qu'il convient de formuler une distinction de fait et de droit. Il est évident que si le pilote est substitué au capitaine et s'il assume la responsabilité de celui-ci, on ne saurait plus admettre le principe de l'article 6. Mais M. de Vos ignore, à vrai dire, s'il existe une autorité qui admette que la responsabilité du pilote soit substituée à celle du patron du bateau.

En droit, M. de Vos considère, comme M. Ripert, que le propriétaire d'une chose en est responsable d'une manière générale envers des tiers ; tel est le cas en ce qui concerne, par exemple, les automobiles et les avions. Il estime que le texte de l'article 6 doit être maintenu intégralement.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) est d'avis que la question discutée ne devrait pas être tranchée par un vote et que la seule solution est de la laisser ouverte, en donnant toutefois aux législations des différents États la possibilité de décider souverainement.

M. ROSSETTI (Italie) croit qu'il convient qu'une majorité se dégage au sujet des principes qui sont actuellement discutés, quitte à voir certains États signer sans restrictions la Convention, tandis que d'autres la signeraient avec des réserves, à l'instar de ce qui s'est passé à Bruxelles.

M. RIPERT (France) estime que la question posée est grave. Si l'on supprime, en effet, l'article 6, chaque État restera libre de régler souverainement la question de la responsabilité au cas de pilotage, ce qui diminuera l'importance de la Convention.

D'autre part, M. Ripert estime qu'une convention diplomatique doit prévoir elle-même ses réserves, sans quoi il est impossible de formuler celles-ci au moment de la signature.

M. SULKOWSKI (Pologne) déclare à M. Rossetti que, selon l'article additionnel, la disposition de la Convention de Bruxelles relative à la limitation de la responsabilité du propriétaire n'est pas encore entrée en vigueur. Or, en vue de faciliter la signature générale de la présente Convention, la meilleure solution consisterait à se rallier à la proposition de M. Nauta. Ne pourrait-on d'abord voter sur cette proposition qui tend à la suppression de l'article 6 ?

Le PRÉSIDENT estime que le mieux serait de commencer par voter sur les propositions allemande et autrichienne. Il fait remarquer que la délégation allemande s'est ralliée à l'amendement de la délégation autrichienne et que, d'autre part, la délégation néerlandaise, tout en se prononçant pour la suppression, a précisé qu'elle ne soumettait pas un amendement.

M. SULKOWSKI (Pologne) dit que, dans ces conditions, il reprend la suggestion néerlandaise pour la soumettre formellement comme amendement de la délégation polonaise.

Le PRÉSIDENT met aux voix la proposition autrichienne, appuyée par la délégation allemande.  
*Cette proposition est rejetée.*

Le PRÉSIDENT met aux voix la proposition polonaise.  
*Cette proposition est rejetée.*

Le PRÉSIDENT demande s'il y a encore une opposition à l'article 6 sous sa forme actuelle.

M. NAUTA (Pays-Bas) fait observer qu'il reste une autre possibilité : celle de faire une réserve. C'est ainsi que l'on a procédé pour la Convention de Bruxelles. Il demande que les États signataires, tout en acceptant la Convention, aient le droit de faire une réserve sur la mise en vigueur de l'article 6.

M. RIPERT (France) rappelle que, dans la Convention de Bruxelles, la réserve portait non pas sur la disposition elle-même, mais sur la date de l'entrée en vigueur de cette disposition. Si, à

l'occasion de chaque article, les diverses délégations demandaient la possibilité de faire une réserve, on aboutirait à une convention qui ne serait pas la même pour tous les pays.

Le PRÉSIDENT met aux voix le texte du projet.

*L'article 6 est adopté tel qu'il est rédigé dans le projet.*

#### Article 7.

Le PRÉSIDENT rappelle que la délégation allemande demande que l'article 7 soit rattaché à l'article 3, comme deuxième alinéa de cet article. La proposition ayant déjà été approuvée en principe, l'amendement allemand peut être considéré comme adopté, sous réserve de renvoi au Comité de rédaction.

M. ROSSETTI (Italie) insiste pour que l'on adopte le texte proposé, tel qu'il a été rédigé par la délégation allemande, comme second alinéa de l'article 3, ce texte étant beaucoup plus clair que celui du projet.

*La suggestion du délégué de l'Italie est approuvée.*

#### Article 8.

Le PRÉSIDENT rappelle que la Chambre de Commerce internationale (voir annexe 1, page 256) propose que, par analogie avec les dispositions de la Convention de Bruxelles, le capitaine et l'équipage du bateau abordeur soient tenus de porter secours dans toute la mesure du possible au bateau abordé. Des explications complémentaires sur cette proposition ont été données par M. Holban, représentant de la Chambre dans une lettre en date du 24 novembre 1930 (voir annexe 1, appendice, page 256).

M. ROSSETTI (Italie) explique que la question soulevée par la Chambre de Commerce internationale avait provoqué d'assez longues discussions au sein du Comité préparatoire. Personnellement, il était de ceux qui se ralliaient à cette manière de voir ; si elle n'a pas été retenue dans le projet, c'est parce que certaines délégations ont affirmé que leur législation intérieure n'admettait pas pareille obligation. Si, toutefois, la proposition est reprise devant la Commission, elle aura toute la sympathie de la délégation italienne. En droit maritime, la question ne se pose même pas. Dans un droit en formation tel que le droit routier, la notion du secours est déjà admise en ce qui concerne les automobilistes.

Le PRÉSIDENT rappelle les commentaires sur les articles 8 et 9 de la Convention de Bruxelles, qui se trouvent dans le rapport du Comité pour l'unification du droit fluvial<sup>1</sup>.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie), tout en étant d'accord sur le principe de la proposition de la Chambre de Commerce internationale, doute qu'elle entre dans le cadre du projet de Convention. Elle relève plutôt du domaine du droit public et le projet ne vise que la responsabilité des dommages causés aux bateaux de navigation intérieure, ce qui est une matière de droit privé ; son caractère serait essentiellement modifié par l'acceptation de la proposition en discussion.

Le PRÉSIDENT pense cependant que l'on pourrait trouver une solution transactionnelle consistant à faire une recommandation s'adressant aux pays ayant introduit cette notion dans leur législation et à ceux qui seraient prêts à l'y introduire.

M. ROSSETTI (Italie) dit que la proposition de la Chambre de Commerce internationale a un précédent dans la Convention de Bruxelles sur l'abordage. Cette Convention de droit maritime est exactement le pendant du projet en discussion, en sorte que la mesure proposée aurait bien sa place dans ce projet. On objecte, cependant, que ce qui est bon en mer n'est pas bon sur un fleuve, où l'on n'est pas exposé aux mêmes dangers, etc. De l'avis de M. Rossetti, c'est une thèse pour le moins bizarre d'admettre qu'un capitaine puisse causer un accident à un bateau et l'abandonner sans secours, même si cela se passe sur une rivière. La proposition n'est pas non plus une innovation, puisqu'elle s'appuie sur un usage en vigueur en mer depuis au moins un siècle et demi. S'il était possible de l'introduire dans la matière du droit fluvial, on réaliserait un grand progrès dans l'ordre humanitaire.

M. DASCOVICI (Roumanie) appuie la proposition de la Chambre de Commerce internationale. Dans son article 67, la loi roumaine, relative à l'organisation de la marine commerciale, applicable tant à la navigation maritime qu'à la navigation intérieure, prévoit expressément cette mesure, ainsi que des sanctions sévères contre le capitaine qui passerait outre.

M. ROSSETTI (Italie) explique que, dans le programme des travaux futurs du Comité du droit fluvial de la Société des Nations, figure l'élaboration d'une Convention sur l'assistance et le sauvetage. Il faut évidemment sérier les questions, mais la Convention future sur l'assistance et le sauvetage ne pourrait modifier la Convention sur l'abordage, en sorte qu'il est utile d'y introduire la notion du sauvetage dès maintenant.

<sup>1</sup> Voir document C.541a).M.195a).1929.VIII, page 36.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) rappelle que, dans les pays où l'obligation d'assistance est dès maintenant prévue, celle-ci repose toujours sur une base plus large : celle de l'obligation de porter assistance dans tous les cas, où un bateau se trouve en danger, et non pas seulement en cas d'abordage. C'est pourquoi il n'est pas d'avis que la place de cette disposition soit dans le projet actuel. Sur le fond, tous sont d'accord.

M. RIPERT (France) est également très favorable à la proposition dans son principe. Mais la question est très complexe. Il ne suffit pas d'inscrire l'obligation : il faut également prévoir les sanctions, ainsi que la rémunération des services éventuellement rendus par le capitaine prêtant assistance. Dans la Convention de Bruxelles, on n'a inscrit que l'obligation, mais dans la même session à laquelle cette convention a été adoptée, il a été conclu une autre convention prévoyant l'assistance. Cette question n'est pas à l'ordre du jour de la Conférence actuelle. Tout en marquant sa sympathie pour la proposition en discussion, la Conférence pourrait, ou bien la soumettre à une étude approfondie, ou bien la transformer en une recommandation générale aux États de prévoir l'assistance dans leur législation interne, en attendant la conclusion d'une convention sur l'assistance. Il préférerait cette dernière solution.

M. ROSSETTI (Italie) dit que sa proposition consisterait à reconnaître, en principe, l'obligation de porter secours. Comme on l'a fait dans d'autres cas, on dirait, dans un protocole de clôture — bien que M. Rossetti soit, en principe, opposé à ces protocoles de clôtures — que cette disposition ne sera pas obligatoire avant qu'une convention sur l'assistance ne soit entrée en vigueur.

Le PRÉSIDENT constate que la Commission est saisie d'une suggestion de M. Ripert et d'une proposition plus large de M. Rossetti, proposition qui, d'ailleurs, répond aux sentiments humanitaires de tous les délégués.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) croit que la proposition de M. Ripert est mieux fondée, du fait que, dans la convention future, il ne s'agira pas seulement de secours en cas d'abordage, mais de tous les cas où un bateau se trouve en danger ; cette convention traitera évidemment les questions de sanctions et de rémunération. Mieux vaut laisser la question sur sa base la plus large.

M. VOGELS (Allemagne) déclare que la délégation allemande se rallie à la proposition de M. Ripert.

M. RIPERT (France) explique que, selon sa proposition, la Conférence, en séance plénière, émettrait un vœu invitant les États à introduire dans leur législation l'obligation de porter secours en cas d'abordage, en attendant la conclusion d'une convention sur l'assistance.

M. ROSSETTI (Italie) serait bien obligé de se rallier à cette proposition s'il s'agissait de réaliser l'unanimité. Toutefois, il se produirait ce fait un peu bizarre que les mesures prévoyant l'assistance matérielle en cas d'abordage, qui trouvent leur juste place dans la Convention de Bruxelles sur l'abordage, se trouveraient en droit fluvial dans une convention sur l'assistance.

M. RIPERT (France) fait remarquer que cette solution est plus logique.

M. ROSSETTI (Italie) dit que si la Conférence adopte à ce sujet une recommandation qui serait signée comme tous les autres actes de la Conférence, il se rallie à la proposition de M. Ripert, tout en préférant, en principe, une disposition positive telle que celle de Bruxelles.

Le PRÉSIDENT dit qu'il est curieux que la Convention de Bruxelles, dans son article 9, contiennent à ce sujet une disposition catégorique, alors qu'en matière fluviale, où les dangers d'abordage sont beaucoup plus sérieux et plus fréquents et où le secours est bien plus facile, la Convention resterait muette à ce sujet.

M. ROSSETTI (Italie) constate que, d'après des explications que lui a donné M. Ripert, lors des discussions de Bruxelles, la disposition a été introduite dans la Convention sur l'abordage parce qu'il n'y avait pas accord sur le texte plus large relatif au secours et à l'assistance ; ici, la situation est renversée : toutes les délégations sont favorables à une convention générale sur le secours et le sauvetage, mais non à une disposition visant les cas d'abordage.

Le PRÉSIDENT croit que la proposition de M. Rossetti répond plus clairement au sentiment de presque toutes les délégations et la recommande particulièrement à l'attention de la Conférence.

M. RIPERT (France) ne voudrait pas empêcher l'unanimité de se réaliser. Toutefois, il lui semble que la mesure proposée alourdirait la Convention ; au surplus, elle n'est pas applicable immédiatement.

M. VOGELS (Allemagne) appuie les remarques du délégué de la France.

M. DE RUELLE (Belgique) appuie la proposition de M. Rossetti pour les mêmes motifs que le président. Une disposition a été insérée à cet égard dans la Convention de Bruxelles sur l'abordage, indépendamment de la Convention sur l'assistance, parce qu'il s'agissait d'une situation spéciale et d'une obligation plus impérieuse entre abordés qu'entre navires quelconques : il fallait établir un lien juridique plus étroit entre bâtiments abordeurs et bâtiments abordés. Le délégué de la Belgique se rangera d'ailleurs à l'avis de la majorité.

M. PANTITCH (Yougoslavie) se rallie à l'idée de mentionner l'obligation de porter assistance, d'autant plus que cette obligation est prévue par la loi yougoslave.

M. DASCOVICI (Roumanie) dit que, tous étant d'accord sur le principe, il ne voit pas de raison pour écarter une proposition qui se rapproche davantage de la proposition de Bruxelles.

M. HAAB (Suisse) appuie également la proposition italienne.

Le PRÉSIDENT demande s'il y a encore quelque avis contraire.

M. RIPERT (France) dit qu'évidemment, en principe, il n'y a pas d'avis contraire. Cependant, lorsque l'on adopte un article de convention, il faut qu'il soit très précis, même si l'on en renvoie l'application à plus tard. Or, le texte qui a été adopté à Bruxelles, dont M. Ripert donne lecture, est fort détaillé. M. Ripert se demande si, sans avoir étudié cette disposition de très près, on peut l'introduire dans la présente Convention. La seule utilité d'une recommandation est qu'elle ne présenterait pas d'inconvénient. Il craint que l'adoption de la proposition italienne n'entraîne un danger.

M. ROSSETTI (Italie) ne voudrait pas reproduire en totalité l'article de la Convention de Bruxelles, car les dispositions de détail pourront trouver leur place dans la convention future. Il suffirait de maintenir la première partie de l'article de Bruxelles, de façon à poser le principe, puis, dans le protocole de clôture, on déclarerait que les dispositions de l'article 4 ne constituent pas une obligation internationale tant que la question n'aura pas été traitée dans toute son ampleur par la future convention.

M. DE RUELLE (Belgique) approuve cette proposition. Il y aura ainsi pour les États une obligation morale de prendre les mesures nécessaires.

Le PRÉSIDENT constate que la *proposition italienne est adoptée* et qu'elle sera renvoyée au Comité de rédaction.

Il ouvre ensuite la discussion sur l'article 8 du projet.

#### *Premier alinéa.*

Le PRÉSIDENT rappelle que la législation roumaine prévoit le protêt. Cependant, la délégation roumaine fait le sacrifice de cette disposition dans l'intérêt de l'unification.

*Le premier alinéa est adopté sans modification.*

#### *Deuxième alinéa.*

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) fait remarquer, que dans la pratique, en conséquence du deuxième alinéa, un bateau endommagé pourrait souvent ne pas recevoir les dédommagements qui lui sont dus. D'après cet alinéa, il n'y a pas de présomption légale de faute, et c'est le bateau endommagé qui devrait toujours apporter la preuve. Or, en fait, il est très difficile au capitaine de ce bateau de savoir ce qui a pu se passer sur le bateau abordeur. Au contraire, le capitaine du bateau ayant causé le dommage pourrait beaucoup plus facilement démontrer qu'il n'a pas commis de faute.

M. ROSSETTI (Italie) constate que, d'après le délégué tchécoslovaque, il devrait y avoir présomption légale de faute quant à la responsabilité du bateau abordeur, mais la question se pose de savoir quel est l'abordeur et quel est l'abordé, question bien difficile à trancher, de sorte que la modification proposée équivaudrait à ne rien dire.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) dit que sa proposition consisterait à supprimer le deuxième alinéa.

M. ROSSETTI (Italie) fait ressortir les incertitudes de la notion de présomption légale. C'est pour exclure ces complications qu'a été adopté le texte du projet. Étant donné la diversité des notions sur la présomption de faute, on serait loin d'aboutir à une législation uniforme.

M. DE RUELLE (Belgique) appuie les observations du délégué de l'Italie. Il ne faudrait pas essayer de faire, en matière de navigation, ce que certains voudraient introduire, par exemple, en ce qui concerne les automobiles, et partir de l'idée que le bateau constitue en lui-même un instrument dangereux et qu'il est présumé en faute s'il se produit un accident. Les conférences de droit maritime et fluvial ont beaucoup discuté la question de la présomption légale de faute et c'est à juste titre que celle-ci a été écartée. Cette mesure n'exclut d'ailleurs pas certaines présomptions *prima facie*, par exemple celle qui pèse sur le bateau en mouvement par rapport au bateau immobilisé.

M. ROSSETTI (Italie) fait observer qu'il s'agit là de présomptions morales et non légales.

M. DE RUELLE (Belgique) en convient. Il ajoute que ceux qui ont une certaine expérience des affaires d'abordage admettront que les règles actuelles n'offrent pas de grandes difficultés d'application pour les tribunaux.

M. DASCOVICI (Roumanie) insiste pour le maintien du texte actuel.

*Le deuxième alinéa est adopté.*

*L'article 8 est adopté dans son ensemble, sous réserve de renvoi au Comité de rédaction du premier alinéa.*

#### Article 9.

*Premier et deuxième alinéas.*

Le PRÉSIDENT rappelle la proposition de la délégation allemande, ainsi conçue :

« Les premier et deuxième alinéas seraient remplacés par le texte suivant :

« Les actions en réparation de dommage et les actions en recours admises par la présente Convention se prescrivent par un an. Le délai court à partir du dernier jour de l'année au cours de laquelle la créance est devenue exigible. »

M. VOGELS (Allemagne) explique pourquoi les milieux intéressés ont insisté pour que la délégation allemande présente cet amendement. En navigation fluviale, les cas d'abordage sont beaucoup plus fréquents qu'en mer, à cause de l'exiguïté des eaux. Une compagnie de navigation intérieure allemande en a compté jusqu'à trois cents par an. Pour les juristes des compagnies de ce genre, il est extrêmement désagréable d'avoir à rechercher dans chaque cas si le délai de prescription est révolu. Le seul but de l'amendement est de simplifier le travail des compagnies en fixant une expiration de délai unique pour tous les cas survenus dans l'année. En fait, il arrivera que les délais varient, dans les différents cas, d'un à deux ans, mais il n'est pas nécessaire, en matière de navigation fluviale, que les délais soient toujours de deux ans, contrairement à ce qui se passe pour la navigation maritime, où les navires restent parfois très longtemps à l'étranger sans revenir à leur port d'attache. Peut-être d'autres délégations n'ont-elles pas à cette question le même intérêt pratique qui apparaît en Allemagne, mais en tout cas, l'amendement allemand n'est nuisible aux intérêts de personne.

M. ROSSETTI (Italie) dit qu'il ne serait pas compétent pour se prononcer sur la durée du délai, qu'il soit d'un an ou de deux ans ; par contre, il lui semble injuste de prévoir dans certains cas un délai de 364 jours et dans d'autres cas un délai de 729 jours. Celui dont la créance serait exigible le 31 décembre 1930, par exemple, serait dans une situation bien plus désavantageuse que celui dont la créance serait exigible le 1<sup>er</sup> janvier 1931. Il faut donner aux intéressés les mêmes droits et les mêmes obligations. D'autre part, les calculs ne sont pas plus difficiles à faire dans un cas que dans l'autre et M. Rossetti ne voit pas l'avantage réel de la proposition allemande.

M. RIPERT (France), tout en reconnaissant qu'en matière de prescription tout délai est arbitraire, fait remarquer d'abord que, selon une règle générale admise dans tous les pays, une action se prescrit à partir du moment où elle est née et, en second lieu, que, même dans la navigation fluviale, on est obligé d'appliquer les dispositions de la Convention de Bruxelles, quand il y a abordage entre un bâtiment de mer et un bateau fluvial. En prévoyant des délais différents, on augmenterait les difficultés pratiques.

M. PANTITCH (Yougoslavie) appuie les observations de M. Ripert.

M. VOGELS (Allemagne) fait observer que le système proposé par la délégation allemande n'est pas nouveau, puisqu'il existe dans le Code civil allemand depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1900 et qu'il a fort bien fonctionné en trente ans d'application. Les milieux intéressés allemands ont beaucoup insisté pour que ce système soit introduit dans une convention internationale. D'ailleurs, les États riverains du Danube ont les mêmes intérêts, car sur ce fleuve, la navigation est presque exclusivement exercée par des compagnies, et celles-ci ont le même intérêt que les compagnies allemandes. Sur ce dernier point, il n'a pas été formulé d'objection. En ce qui concerne la différence entre l'amendement allemand et la convention de Bruxelles, M. Vogels fait observer qu'elle correspond à la différence entre la navigation maritime et la navigation fluviale, dans laquelle les abordages sont beaucoup plus fréquents et les difficultés de se mettre en rapport avec la partie adverse beaucoup moins grandes. Il ne s'agit pas, en réalité, d'une question de fond, mais d'une question d'obligeance. Les milieux allemands ayant un grand intérêt à l'adoption de cet amendement, M. Vogels renouvelle sa proposition avec l'espoir qu'elle sera adoptée, à moins qu'elle ne soulève des objections sérieuses.

Le PRÉSIDENT dit que, si la question ne devait se placer que sur le terrain de l'obligeance, elle serait certainement résolue par l'affirmative, toutes les délégations étant certainement désireuses de montrer leur déférence à l'égard de la délégation allemande. Toutefois, en sa qualité de délégué de la Roumanie, il doit présenter une observation générale : Sur le Danube maritime, de Braila jusqu'à la mer Noire, où la navigation est mixte, la Roumanie applique la Convention de Bruxelles, qui prévoit un délai de deux ans. Comment la Roumanie pourrait-elle donner satisfaction à la proposition allemande sans se mettre en opposition avec une convention qu'elle a signée ?

M. RIPERT (France) précise qu'il n'y aurait pas contradiction entre deux conventions, mais complication du fait de l'adoption de deux prescriptions différentes.

*La proposition allemande est rejetée.*

*Les premier et deuxième alinéas de l'article 9 sont adoptés.*

*Troisième alinéa.*

*Cet alinéa est adopté.*

*Quatrième alinéa.*

M. RIPERT (France) dit que, à moins qu'une délégation n'insiste pour le maintien de la réserve formulée dans cet alinéa, il préférerait la voir supprimée ; elle n'avait d'ailleurs été introduite dans la Convention de Bruxelles que sur la demande de la délégation britannique.

M. VOGELS (Allemagne) et M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) appuient la suggestion de M. Ripert.

M. NAUTA (Pays-Bas) insiste sur le maintien du quatrième alinéa. Il faut éviter qu'un bateau abordeur puisse échapper aux poursuites de l'abordé. Toutefois, il propose de remplacer les mots « eaux territoriales » par « eaux nationales ».

M. RIPERT (France) fait remarquer qu'il n'est pas nécessaire d'arrêter le bateau abordeur pour intenter l'action ; il suffit de citer le propriétaire devant le tribunal. Le délégué de la France n'insistera pas sur la suppression de l'alinéa, si une autre délégation désire le maintenir.

M. DE RUELLE (Belgique), appuyé par M. ROSSETTI (Italie) propose de dire simplement : « dans les eaux de l'État » sans les qualifier de « territoriales », « nationales » ou autrement, étant donné la difficulté de la question.

M. DASCOVICI (Roumanie) propose de dire : « sur le territoire de l'État ».

M. ROSSETTI (Italie) dit que cela équivaldrait à rouvrir les discussions de La Haye. Mieux vaut garder l'expression la plus large : « dans les eaux de l'État ».

Le PRÉSIDENT se demande si la question ne devra pas être envoyée au Comité de rédaction, qui chercherait l'expression la plus appropriée.

M. RIPERT (France) ne voit pas où réside la difficulté. Il s'agit, dans cette disposition, de l'impossibilité de saisir un bateau. Le demandeur ne peut évidemment réclamer la saisie que dans les eaux où cette saisie est possible ; si la saisie n'est pas possible, la mesure ne joue pas.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) fait remarquer qu'à la fin du quatrième alinéa, on tranche indirectement la question de la compétence du tribunal devant lequel le bateau endommagé peut porter l'action : on prévoit la compétence du tribunal de l'État dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement. Or, le demandeur peut aussi bien porter l'action devant le tribunal de l'État de l'abordeur, devant le tribunal du lieu de l'abordage, etc. Ne faudrait-il pas modifier le texte de cet alinéa de façon qu'il tienne compte de la possibilité de porter l'action devant un tribunal autre que celui visé dans le texte actuel ?

M. RIPERT (France) reconnaît que la portée de cet alinéa est difficile à interpréter pour ceux qui n'ont pas été au courant des discussions de Bruxelles. Cet alinéa ne touche nullement à la compétence. Dans la plupart des pays, on peut introduire l'action sans arrêter le bateau. Mais on a fait observer à Bruxelles que, dans certains pays, il était nécessaire d'arrêter le bateau pour pouvoir introduire l'action. C'est pourquoi certains États ont demandé cette réserve. La législation française a adopté la même disposition, mais elle est parfaitement inutile en France. Elle n'intéresse que les pays où l'on n'admet l'ouverture d'une action qu'après que le navire a été arrêté.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) dit qu'il y a là une raison de plus en faveur de la suppression de l'alinéa. Si on le maintient, pourquoi ne citer qu'un cas de juridiction ? Il serait alors préférable d'élargir la portée du texte en tenant compte de la possibilité de saisie dans les différents pays.

Le PRÉSIDENT fait remarquer qu'une délégation a insisté sur le maintien du quatrième alinéa. Peut-être pourrait-on tenir compte de la suggestion du délégué de la Tchécoslovaquie en complétant l'article.

M. RIPERT (France) répond que plus on complètera cet alinéa, plus on le compliquera. Cette disposition, en fait, ne gêne personne. Il ne s'agit, en réalité, que d'une réserve au profit de la procédure de certains États : mais elle ne modifie en rien la portée de la Convention.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) n'insiste pas sur sa motion.

*Le quatrième alinéa est adopté, le mot « territoriales » étant supprimé.*

#### *Article 10.*

M. RIPERT (France) demande qu'il soit bien entendu que le texte doit s'entendre ainsi : « .... les présentes dispositions ne portent point atteinte aux règles, telles qu'elles sont ou seront établies dans chaque pays.... ».

Le PRÉSIDENT dit que l'interprétation de M. Ripert est juste et sera consignée au procès-verbal.  
*L'article 10 est adopté.*

*Article 11.*

M. PANTITCH (Yougoslavie), au sujet des mots « par inobservation des règlements », fait observer qu'il y a des cas où il peut s'agir de règlements nationaux et internationaux, par exemple sur le Danube.

M. RIPERT (France) explique que l'article 11, copié sur la Convention de Bruxelles, n'a nullement pour but de prévoir des infractions à des règlements, mais seulement l'application des règlements au cas où, sans que deux bateaux se soient rencontrés, il y a eu un dommage causé. Le texte serait tout aussi clair si l'on supprimait les mots en question.

M. ROSSETTI (Italie) approuve la première observation du délégué de la France, mais non la suppression des mots en question. On veut prévoir le cas où un abordage ne s'est pas produit, mais aurait pu se produire, par exemple à cause d'une vitesse excessive. En supprimant les mots « soit par inobservation des règlements », on pourrait viser, par exemple, le cas d'un bateau laissant tomber le chargement d'une grue sur un autre bateau. Il faut préciser qu'il ne s'agit que de cas de fautes nautiques. L'expression générale « inobservation des règlements » montre qu'il s'agit de tous les règlements applicables en l'espèce, qu'ils soient nationaux ou internationaux.

Le PRÉSIDENT ajoute qu'en fait, cela se ramène toujours à des règlements nationaux, puisque les conventions internationales font l'objet, dans chaque pays, d'un décret ou d'une loi.

M. PANTITCH (Yougoslavie) n'insiste pas sur son observation.

Le PRÉSIDENT désire savoir où rentrerait le cas des ouvrages d'art dont il parlait la veille. A son avis, l'énumération limitative de l'article 11 ne doit pas priver les États de se voir accorder les dommages nécessaires au cas où des travaux d'art seraient endommagés.

M. ROSSETTI (Italie) répond que, dans l'article 11, on a seulement voulu régler une question ambiguë en cas d'abordage. Sur le genre de dommages dont parle le président, les États ont leurs règlements, qui sont applicables.

Le PRÉSIDENT dit que cette explication, confirmée par la Commission, sera consignée au procès-verbal.

*L'article 11 est adopté.*

*Article 12.*

M. ROSSETTI (Italie), rappelant les longues discussions auxquelles l'énumération de l'article 12 a donné lieu devant le Comité pour l'unification du droit fluvial, demande que cette énumération soit maintenue telle quelle, sous réserve de l'adjonction des mots : « Au sens de la présente Convention. »

*Cette adjonction est approuvée.*

M. YOVANOVITCH (Yougoslavie) voudrait compléter l'énumération par les indications suivantes : « les ferry-boats, les pontons d'accostage, les ateliers de réparation flottants, les hangars flottants, les moulins flottants et les bains flottants ».

M. ROSSETTI (Italie) explique que les ferry-boats rentrent dans la catégorie des bacs. Pour les autres indications, elles sont comprises dans les mots « tous engins et outillages flottants de nature analogue ». Si l'on n'a pas parlé des moulins flottants, c'est parce que sur le Danube il y a une tendance, dont les navigateurs se félicitent, à les voir disparaître et que l'on craignait, en les mentionnant, de consacrer leur maintien.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie), considérant qu'à l'article 12 on parle des hydroglisseurs et d'« engins analogues », se demande si ce texte ne pourrait donner lieu à des doutes et si l'on ne pourrait comprendre parmi ces derniers aussi les hydroplanes, ce qui, à son avis, serait dangereux, étant donné que les abordages avec des hydroplanes relèveront d'une autre convention.

M. DASCOVICI (Roumanie) se demande si l'on peut assimiler les radeaux aux bateaux. S'il n'y a pas d'opposition, il propose de supprimer les mots « les radeaux » de l'énumération.

M. ROSSETTI (Italie) explique qu'au Comité pour l'unification du droit fluvial, on a exclu les hydravions comme n'étant pas destinés à la navigation sur les fleuves ; le cas des hydroglisseurs est différent. S'il arrive un accident du fait d'un hydroplane, la question est laissée à la jurisprudence, et en tout cas elle sera réglée par d'autres Conventions internationales qui traitent de la navigation aérienne.

M. DE DIETRICH DE SACHSENFELS (Hongrie) fait observer que bien souvent les hydroplanes partent d'un fleuve, et l'on sait combien, sur le Danube, par exemple, ils compliquent la manœuvre des bateaux. Il est donc d'avis que, pour le moment, on devrait mentionner les hydroplanes, qui peuvent être la cause d'un abordage entre deux bateaux.

M. ROSSETTI (Italie), tout en approuvant la justesse de la remarque du délégué de la Hongrie, attire l'attention sur les mots « de nature analogue ». La jurisprudence dira si les dispositions sont applicables ou non.

Le PRÉSIDENT demande si la Commission est d'accord sur la suppression des radeaux dans l'énumération.

M. MÜLLER (Tchécoslovaquie) s'oppose à cette suppression, les radeaux pouvant être directement la cause d'abordage.

Le PRÉSIDENT fait remarquer que l'on ne saurait faire entrer les radeaux dans la dénomination de bateaux et qu'ils ne présentent vraiment pas le caractère des autres engins énumérés à l'article 12.

M. RIPERT (France) répond qu'il ne s'agit pas de fixer la qualité de ces engins, mais de régler les cas d'abordage. Plus l'énumération sera longue, mieux cela vaudra dans l'intérêt des bateaux endommagés.

M. VOGELS (Allemagne) appuie la remarque du délégué de la France. Il insiste sur le maintien de l'article 12 tel quel. Un abordage causé par un radeau est, en fait, analogue, du point de vue de la réparation des dommages, à un abordage causé par un autre bateau.

Le PRÉSIDENT maintient que la condition de navigation des radeaux est tout à fait différente de celle des autres engins et qu'il lui paraît personnellement difficile de les considérer comme entrant dans la catégorie d'engins présentant plus ou moins les caractéristiques des bateaux. Dans le règlement international du Danube, les radeaux ne sont d'ailleurs pas astreints aux mêmes mesures que les autres engins flottants.

M. ROSSETTI (Italie) ne voit pas de raison d'exclure d'un règlement sur la responsabilité des dommages, les radeaux qui sont souvent si nuisibles à la navigation. Au surplus, les propriétaires des radeaux eux-mêmes peuvent bénéficier de cette mesure. Il y a eu récemment sur l'Elbe un procès à ce sujet. On pourrait, à la rigueur, envisager une autre solution consistant à ne donner aucun exemple et à dire simplement : « Au sens de la présente Convention sont compris, sous la dénomination de bateaux, tous engins et outillages flottants. »

M. DE DIETRICH DE SACHSENFELS (Hongrie) dit qu'il voulait faire la même proposition que le délégué de l'Italie.

M. VOGELS (Allemagne) regrette de ne pouvoir appuyer la proposition du délégué de l'Italie et insiste pour le maintien de l'article 12 sous sa forme actuelle. Avec la nouvelle proposition, on ne saurait quel sens précis donner à l'article 12. Il faut énumérer les cas les plus douteux et M. Vogels ne voit aucune raison pour changer un seul mot à la rédaction actuelle.

M. MÜLLER (Tchécoslovaquie), répondant aux remarques du président, dit que le flottage se fait non seulement sur les petits cours d'eau, mais aussi sur les grands fleuves, par exemple sur l'Elbe, où les radeaux, en dérivant tout comme les bateaux, recherchent naturellement le chenal où ils peuvent causer des abordages. Il y a aussi le cas du remorquage de radeaux se déplaçant sur quatre rangs et occupant une grande partie du chenal ; il arrive même qu'un radeau, en descendant le courant, aborde un navire au mouillage. M. Müller insiste sur le maintien de l'article 12 tel quel.

M. DE DIETRICH DE SACHSENFELS (Hongrie) considère que si l'on commence une énumération, on discutera sans fin sur les éléments à y introduire ou à en exclure. Personnellement, il serait d'avis d'ajouter les hydroplanes ; il aura, toutefois, satisfaction, si l'on estime qu'ils rentrent dans la catégorie des engins « de nature analogue » ; mieux vaudrait cependant adopter une formule générale.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) est d'avis qu'en supprimant l'énumération, il régnerait une grande incertitude sur le champ d'application de la Convention. Les mots « de nature analogue » s'appliquent non pas aux bateaux, mais aux engins qui ont été dénommés dans l'article 12. Si l'on disait simplement : « sont compris sous la dénomination de bateaux tous engins et outillages flottants de nature analogue », il serait fort douteux, par exemple, que l'on vise les radeaux.

Le PRÉSIDENT estime qu'une énumération est toujours défectueuse, à moins qu'elle ne soit intentionnellement limitative. Par exemple, dans quelle catégorie est inscrit un brise-glace ?

M. ROSSETTI (Italie) répond que ce serait dans la catégorie des bateaux.

Le PRÉSIDENT fait remarquer que certains règlements spéciaux sont applicables aux radeaux et leur font une obligation de se tenir en dehors du chenal, c'est-à-dire de gêner le moins possible la navigation.

M. ROSSETTI (Italie) répond que ces règlements ne peuvent pas toujours être observés et qu'en fait, les radeaux présentent des dangers pour la navigation.

Le PRÉSIDENT, considérant qu'il faut éviter une énumération limitative et qu'un assez grand nombre de délégations désirent une expression beaucoup plus générale, se demande si l'on ne pourrait pas ne pas citer tous les engins énumérés dans l'article 12.

M. RIPERT (France) dit que s'il n'y a pas d'amendement formellement présenté, il est préférable de mettre le texte actuel aux voix.

M. DE DIETRICH DE SACHSENFELS (Hongrie) propose d'ajouter les hydroplanes.

M. RIPERT (France) dit qu'il ne pourrait signer une convention comportant cette mention. Il y a d'autres organismes s'occupant des conventions aériennes, et la question des hydroplanes soulève une quantité de questions. La Conférence actuelle doit s'occuper uniquement de l'abordage entre bateaux.

Le PRÉSIDENT rappelle que la délégation yougoslave a proposé l'insertion de plusieurs éléments nouveaux.

M. VOGELS (Allemagne) répond qu'il a été convenu que ces engins entraient dans la catégorie des « engins de nature analogue ».

M. RIPERT (France) pense que la délégation yougoslave aura satisfaction par l'insertion, dans le procès-verbal, de cette explication.

M. YOVANOVITCH (Yougoslavie) dit que cette procédure lui donne satisfaction.

M. DE DIETRICH DE SACHSENFELS (Hongrie) croit comprendre que la délégation allemande est d'accord pour l'insertion des hydroplanes.

M. VOGELS (Allemagne) désire dissiper tout malentendu ; à son avis, il n'est pas impossible que la jurisprudence accepte cette manière de voir.

Le PRÉSIDENT suggère à nouveau de supprimer les radeaux.

M. VOGELS (Allemagne) s'oppose à cette suppression au sujet de laquelle il demandera un vote.

M. RIPERT (France) prie le président de ne pas insister sur sa motion.

Le PRÉSIDENT répond que cela lui est difficile, en tant que représentant d'un pays dont le commerce des bois se fait en grande partie par radeaux.

M. RIPERT (France) explique qu'il ne s'agit nullement de faire peser sur les radeaux la même responsabilité que sur les bateaux. Les radeaux seront jugés d'après les règlements qui leur sont applicables quant aux fautes qui pourraient être commises.

M. ROSSETTI (Italie) rappelle qu'à la Commission de l'Elbe, il y a un litige sur un dommage causé à un radeau. La mesure envisagée serait donc aussi dans l'intérêt des propriétaires des radeaux.

Le PRÉSIDENT, devant l'opposition rencontrée, dit qu'il n'insiste pas sur sa motion, mais que la délégation roumaine demande l'insertion de sa réserve au procès-verbal. Il constate que l'article 12 est adopté, avec le maintien des radeaux et sans l'insertion des hydroplanes ni des adjonctions suggérées par la délégation yougoslave ; le texte sera renvoyé au Comité de rédaction.

---

## QUATRIÈME SÉANCE

*Tenue le mercredi 26 novembre 1930, à 17 heures.*

*Président : M. CONTZESCO (Roumanie).*

---

### V. Examen du projet de Convention (suite).

Le PRÉSIDENT souhaite tout d'abord la bienvenue au nouveau membre de la Commission, M. F. Andres, secrétaire au Ministère de la Justice, qui assistera la délégation tchécoslovaque en qualité de conseiller juridique.

Il invite ensuite la Commission à procéder à l'examen de l'article 13 du projet de Convention.

#### *Article 13.*

Le PRÉSIDENT rappelle que la Commission se trouve en présence d'un amendement de la délégation allemande tendant à ce que les dispositions de la présente Convention s'appliquent

également aux bateaux qui, dans un des États contractants, sont affectés exclusivement à l'exercice, à un titre quelconque, de la puissance publique (voir annexe 2, page 257).

M. VOGELS (Allemagne) dit qu'il est vrai que la Convention de Bruxelles n'a pas soumis au régime de la Convention les bateaux appartenant à un État contractant et affectés exclusivement à l'exercice de la puissance publique. C'est d'ailleurs pour cette raison que le projet de Convention élaboré par le Comité de droit fluvial les a exclus à son tour.

Mais entre 1910 et l'époque actuelle, plusieurs nouvelles conventions ont été signées à Bruxelles. La plus intéressante d'entre elles est celle du 10 avril 1926 qui a trait aux immunités des navires d'État. Cette convention n'est pas entrée en vigueur, mais elle a été signée par la majorité des États et ratifiée par un certain nombre de signataires, notamment par l'Allemagne. La délégation allemande propose que les principes de cette convention, généralement reconnus, soient introduits dans la convention actuelle.

L'article premier de la Convention de Bruxelles sur l'immunité des navires d'État déclare que les bateaux affectés exclusivement aux transports commerciaux sont considérés comme bateaux privés, idée qui est conforme au texte des experts. L'article 3 déclare que les dispositions de l'article précédent sont inapplicables aux navires de guerre et aux autres bateaux, non commerciaux, affectés exclusivement à un service gouvernemental au moment de la naissance de la créance. Cette dernière catégorie de bateaux est donc insaisissable. Ils sont enlevés à la juridiction civile. Toutefois, les intéressés ont le droit, en cas de dommage subi, de porter leur réclamation devant un tribunal de l'État propriétaire du navire, sans que cet État puisse se prévaloir de son immunité, notamment pour les actions relatives à l'abordage.

Ainsi, l'État est toujours responsable des abordages causés par ses navires, même quand il s'agit de navires affectés au service de la puissance publique.

Il serait donc illogique que la Conférence, qui s'occupe de la question de la responsabilité d'un État en cas d'abordage, adoptât un autre principe que celui suivi en 1926.

M. DE RUELLE (Belgique) déclare comprendre fort bien les préoccupations de la délégation allemande.

Il estime qu'en lisant l'article 13 du projet, on a quelque peu l'impression que le Comité de droit fluvial a voulu soit consacrer, soit réserver les immunités des navires des États contractants, alors que la Convention de Bruxelles tend à limiter ces immunités.

Mais, à vrai dire, est-il opportun que la Commission traite cette question ? Il semble que le mieux serait de supprimer l'article 13, en somme assez inutile. D'autre part, la Convention de Bruxelles sur les immunités des navires d'État n'est pas encore ratifiée. Ce serait donc anticiper que de vouloir l'appliquer dès maintenant. Pour toutes ces raisons, tout en se déclarant d'accord au sujet de l'interprétation donnée par M. Vogels, M. de Ruelle conclut que la meilleure solution serait de supprimer l'article 13.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) déclare se rallier également à l'opinion de la délégation allemande. Il estime que la réserve formulée par l'article 13 au sujet des immunités dont jouiraient éventuellement dans des États contractants les bateaux affectés exclusivement à l'exercice de la puissance publique a été inspirée essentiellement par une question de prestige. C'est une coutume internationale, en effet, de ne pas soumettre les navires affectés à l'exercice de la puissance publique au régime applicable aux bateaux privés.

Dans l'article 32 du projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial, il y a une réserve identique à celle qui figure à l'article 13 du projet en discussion. Il faudrait arriver à une concordance entre les deux textes.

En ce qui concerne la question matérielle, c'est, en effet, un principe reconnu par toutes les législations qu'en cas d'abordage causé par un bateau appartenant à un État, les dommages subis doivent être réparés.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) estime que la question des bateaux d'État est toute différente en ce qui concerne les matières traitées dans la Convention sur certaines matières de droit fluvial et en ce qui concerne l'abordage. Il est vrai que l'on ne veut pas soumettre les bateaux d'États aux prescriptions relatives à l'immatriculation et au régime hypothécaire, mais on ne peut pas, par contre, les exclure lorsqu'il s'agit de la réparation des dommages causés par l'abordage.

M. ROSSETTI (Italie) déclare qu'ainsi que l'a exposé la délégation allemande, il convient en droit de tenir compte de la Convention de Bruxelles relative aux immunités des navires d'État. Bien qu'elle n'ait pas encore été ratifiée, il n'en est pas moins vrai que l'article dont il s'agit a été adopté sans rencontrer de l'opposition.

Pourquoi, d'ailleurs, faire en l'espèce une distinction entre le droit maritime et le droit fluvial ? Il n'y a aucune raison pour que les dommages causés en cas d'abordage par un bateau appartenant à un État ne soient pas réparés lorsque les dommages causés par un navire à un État le sont.

M. DE RUELLE (Belgique) rappelle que, quant au fond, la plupart des États admettent, sans avoir encore ratifié la Convention, le principe posé par celle-ci au sujet de l'immunité des navires d'État. Mais peut-être serait-il nécessaire de faire certaines distinctions qu'on ne trouve pas dans le projet allemand.

M. RIPERT (France) approuve la proposition allemande quant au fond ; il constate, en effet, qu'il est exact que la Convention de Bruxelles, relative aux immunités, règle le cas d'abordage causé par les navires d'État. Mais cette convention formule une réserve que l'amendement allemand ne contient pas. En effet, aux termes de cette réserve, le demandeur qui a subi un dommage

ne peut porter son action que devant le tribunal de l'État dont relève le navire ayant causé l'abordage. Cette réserve donne satisfaction aux États qui hésiteraient à accepter l'obligation pour leurs navires de paraître devant un tribunal étranger. M. Ripert préférerait que l'article 13 soit maintenu tel quel.

M. LAWATSCHEK (Autriche) déclare que la délégation autrichienne éprouve de grandes difficultés à accepter la proposition allemande. En effet, aux termes de la Constitution autrichienne, l'État n'est responsable, en ce qui concerne les fautes commises par ses fonctionnaires, qu'en cas de dol ou de *culpa lata*. Aussi déclare-t-il se rallier aux dispositions du projet primitif.

M. WINIARSKI (président du Comité de droit fluvial) expose que le Comité du droit fluvial a pu appliquer les dispositions de la deuxième Convention de Bruxelles aux bateaux affectés à l'exercice de la puissance publique. Mais le Comité a préféré formuler une disposition de nature à couvrir le cas où les législations nationales admettent le principe de la responsabilité des bateaux appartenant aux États. Ainsi, lors de la rédaction de l'article 13, le Comité a employé à dessein le conditionnel « jouiraient », au lieu d'une formule catégorique. Le texte signifié sur la Convention ne veut pas régler cette question.

Le PRÉSIDENT constate que la Commission se trouve en présence de trois propositions divergentes : 1<sup>o</sup> la proposition allemande, qui tend à modifier le régime des immunités ; 2<sup>o</sup> celle de la délégation belge, qui vise à la suppression de l'article 13 ; 3<sup>o</sup> la proposition de la délégation française, tendant au maintien pur et simple de l'article.

Le président déclare que la proposition allemande devrait en tout cas être complétée puisque l'article de la Convention de Bruxelles fait état de certaines modalités qu'elle ne mentionne pas.

M. ROSSETTI (Italie) estime que si la Convention ne formule aucune disposition au sujet de la question des bateaux d'État, elle s'expose à ce que les dommages causés éventuellement par eux ne soient pas réparés.

En supposant, par exemple, qu'un bateau tchécoslovaque soit abordé, en Autriche, par un bateau appartenant à l'État autrichien, d'après les déclarations de M. Lawatschek, il paraît que les dommages causés par cette collision ne seraient pas réparés. Pour ces motifs, la Conférence actuelle doit régler la question et insérer une clause précise à ce sujet dans la Convention.

M. SITENSKY (Tchécoslovaquie) n'est pas d'accord avec M. Rossetti sur les conséquences de l'omission de la mention des bateaux d'État dans la Convention. Il croit que cette omission aura, au contraire, pour effet que ces bateaux seraient considérés comme tombant sous le coup de la Convention.

M. VOGELS (Allemagne) constate qu'aucune observation n'a été formulée au sujet de la question de savoir si un État impliqué dans un abordage causé par un de ses bateaux est obligé de se soumettre à une juridiction étrangère. A cet égard, il estime qu'un abordage avec un bateau appartenant à un État ne peut avoir lieu que sur le territoire de cet État même, puisque, en droit des gens, aucun bateau public (par exemple ceux affectés au service de la police et des douanes) n'a le droit de se rendre sur le territoire d'un autre État.

M. ROSSETTI (Italie) observe que M. Vogels oublie l'existence des bâtiments de guerre, qui pourtant circulent aussi sur les rivières, d'un État à l'autre.

M. VOGELS (Allemagne) répond que la Convention sur l'abordage ne s'occupe que de règles matérielles, et non de questions de procédure. Or, une règle générale prévoit qu'aucun État n'est obligé de se défendre devant un tribunal étranger. Cette règle restera intacte, même si l'on ne dit rien expressément à son sujet. M. Vogels croit que l'amendement allemand donne raison à tous les intéressés, et estime que la crainte formulée par M. Ripert est injustifiée.

M. DASCOVICI (Roumanie) estime qu'il serait possible de laisser ouverte la question de la responsabilité en matière d'abordage, en ce qui concerne les bateaux appartenant à un État et affectés à un service commercial.

M. RIPERT (France) expose que la lecture qui vient d'être faite de l'article de la Convention de Bruxelles sur les immunités, a fortifié l'argumentation qu'il avait précédemment fait valoir. Il lui semble que M. Vogels ait commis une erreur. L'article premier de la Convention de Bruxelles sur les immunités assimile les bateaux d'État aux bateaux privés *uniquement lorsqu'ils ne sont pas affectés à un service public*. En ce qui concerne ceux affectés à un service public, il est dit que s'ils ont causé un abordage, la victime éventuelle de la collision a le droit d'intenter une action judiciaire devant le tribunal de l'État auquel appartient le bateau ayant causé les dommages. Mais la Convention ne se prononce nullement sur la question de savoir quelle règle devra être appliquée devant ce tribunal pour obtenir l'indemnité réclamée. Ce sera, en l'espèce, la loi nationale qui s'appliquera. Ainsi, il est clair que les bateaux d'État ne sont pas soumis, en général, aux mêmes régimes que les autres bateaux, puisque la seule dérogation à leur régime d'immunités consiste dans le droit, pour un demandeur, de les citer devant le tribunal de l'État auxquels ils appartiennent.

M. VOGELS (Allemagne) déclare qu'au cas où la proposition de la délégation allemande serait rejetée, celle-ci demandera que l'article 13 soit supprimé.

M. DE RUELLE (Belgique) précise que, tout en restant partisan de l'idée de la suppression, il partage l'opinion de M. Ripert. Il ne faut pas, en effet, que n'importe quel bateau affecté à

l'exercice de la puissance publique puisse être cité de n'importe quelle façon devant n'importe quel tribunal.

M. ROSSETTI (Italie) estime qu'on pourrait renvoyer la question litigieuse à une conférence ultérieure qui réglerait d'autres questions inscrites au programme du Comité de droit fluvial. En attendant, il conviendrait, si l'on décide de supprimer l'article 13, d'expliquer, dans le protocole de clôture, que l'examen de la question sera repris ultérieurement.

M. WINIARSKI (président du Comité du droit fluvial) estime que si l'on supprime l'article 13, les diverses délégations en tireront des conclusions diamétralement opposées. Il conviendrait donc d'énoncer les raisons de cette suppression.

M. RIPERT (France) estime que puisque l'article 13 se borne à affirmer un état de choses existant, son maintien dans la Convention ne saurait entraîner des inconvénients. Au contraire, sa suppression provoquerait des confusions.

M. DE RUELLE (Belgique) estime que, en droit des gens tel qu'il a évolué, il ne dépend nullement de la fantaisie d'un État de se créer à lui-même des immunités. Peut-être serait-il possible de remplacer dans l'article 13 le mot « immunité » par « régime de responsabilité applicable ». Dans ce cas, les mots « à un titre quelconque » seraient supprimés.

M. ROSSETTI (Italie) objecte à cette proposition un exemple pratique. Si, à Vienne, un abordage se produit entre un bateau italien et un bateau autrichien, chaque État intéressé au règlement de cet abordage affirmera qu'il convient d'appliquer un régime de responsabilité différent, et l'on se trouvera en présence d'un conflit de lois qu'il vaut mieux éviter.

M. DE RUELLE (Belgique) répète que la doctrine tend à délimiter l'étendue des privilèges que constituent les immunités.

M. ROSSETTI (Italie) répond que la doctrine diffère suivant les tribunaux.

M. RIPERT (France) estime que la rédaction proposée par M. de Ruelle aurait l'inconvénient de signifier que la Convention ne serait pas applicable au cas visé. Il semble que le texte du document préparatoire soit moins compromettant, puisqu'il déclare que la question des immunités est réservée et laisse l'état des choses tel quel.

Le PRÉSIDENT met au vote la proposition de la délégation allemande tendant à modifier l'article 13.

*Cette proposition est rejetée.*

Dans ces conditions, le PRÉSIDENT met au vote la proposition de la délégation belge, ainsi qu'une nouvelle proposition de la délégation allemande, tendant à la suppression pure et simple de l'article 13.

*Ces deux propositions sont également rejetées.*

*En conséquence, conformément à la proposition de la délégation française, l'article 13 est maintenu sans modification.*

Le PRÉSIDENT constate que la Commission a terminé l'examen des articles du projet de Convention sur l'unification de certaines règles en matière d'abordage. Il invite ensuite la Commission à examiner la motion émanant de la délégation yougoslave, relative au champ d'application de la Convention projetée et qui avait été ajournée.

## VI. Champ d'application de la Convention.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) expose que lors du début de la discussion de la Convention, M. Yovanovitch a déclaré que, dans l'esprit de la délégation yougoslave, la Convention ne devrait être applicable que sur le réseau fluvial internationalisé ou reconnu d'intérêt international.

Cette déclaration a été inspirée par la préoccupation suivante : il existe, en Yougoslavie, deux réseaux de voies fluviales, l'un ouvert à la navigation internationale, l'autre réservé exclusivement à la navigation nationale. Or, dans certains milieux étrangers à la Conférence se manifeste la tendance d'obliger la Yougoslavie d'ouvrir également à la navigation internationale ses voies fluviales intérieures, ou même de soumettre celles-ci au régime des voies d'eau reconnues d'intérêt international.

La Yougoslavie n'est nullement disposée à se rallier à cette tendance. Elle désire, en effet, maintenir le statut actuel de ces voies navigables intérieures, statut qui consiste à les soumettre à tous égards à l'autorité et à la législation exclusives de l'État yougoslave.

Aussi, la délégation yougoslave ne voudrait-elle pas voir régler par la présente Convention les cas d'abordage qui peuvent se produire sur les eaux intérieures de son pays. Elle ne voudrait pas que de son consentement à faire régler cette matière sur les voies d'eau intérieures par une convention internationale, on puisse déduire que ces voies sont soumises à un commencement d'internationalisation.

Toutefois, afin de donner tout apaisement à la Conférence, la délégation yougoslave se déclare toute disposée à conformer la législation nationale applicable à ces voies d'eau aux conclusions qui seront incorporées dans le texte de la Convention actuellement élaborée. Mais, en aucun cas, la cause juridique de l'application de ces dispositions sur ces voies intérieures ne doit être une obligation internationale, mais uniquement la loi nationale yougoslave.

M. ROSSETTI (Italie) comprend bien les scrupules qui ont inspiré la déclaration de la délégation yougoslave. Si on limite le champ d'application de la Convention au réseau de voies navigables internationalisées ou d'intérêt international, il faudrait introduire dans la Convention une recommandation aux États pour qu'ils appliquent à leur réseau national des principes analogues à ceux de la Convention.

Le PRÉSIDENT fait remarquer que la délégation yougoslave s'engage précisément à appliquer ce principe.

M. RIPERT (France) estime qu'il est facile de délimiter avec précision la portée de la réserve yougoslave, en ce qui concerne la question particulière de l'abordage. Une convention internationale n'est utile que lorsqu'il s'agit de régler des conflits de lois ; or, si l'on s'en tenait à la rédaction de l'article premier, la Convention devrait s'appliquer au cas, par exemple, où un abordage se produirait entre deux bateaux néerlandais dans des eaux néerlandaises. Ce serait aller trop loin, et la Convention de Bruxelles s'est montrée à cet égard moins téméraire. Elle a prévu, en effet, qu'elle ne doit s'appliquer qu'en cas d'abordage survenant sur des eaux internationales entre bateaux immatriculés dans des pays différents. Il est vrai que chaque délégation désire que la législation intérieure des différents États soit mise en harmonie avec la présente Convention ; à cet égard, il ne faut pas oublier qu'il serait difficile de faire admettre aux divers parlements qu'ils n'auraient pas le droit de réglementer souverainement, dans leurs propres pays, les cas d'abordage qui pourraient se produire sur leurs réseaux nationaux de navigation. D'ailleurs, sur les eaux exclusivement réservées aux bateaux yougoslaves, il est invraisemblable que des abordages puissent se produire entre des bateaux immatriculés dans des États différents ; si, par hasard, il en était autrement, on ne saurait contraindre le Gouvernement yougoslave à s'engager à appliquer à son réseau national une convention internationale ; aussi la réserve yougoslave est-elle justifiée ; la Convention ne peut, en effet, supprimer complètement l'application des lois nationales, au cas, notamment, où des abordages se produiraient entre des bateaux immatriculés dans le même pays.

M. DASCOVICI (Roumanie) se rallie à l'opinion yougoslave, étant donné que la situation est analogue en Roumanie. Il est possible que le réseau normalement réservé à la navigation nationale soit exceptionnellement accessible aux bateaux étrangers, mais, dans ce cas, la législation roumaine doit rester souveraine.

M. HOHL (Suisse) déclare se rallier, quant au fond de la question, à l'opinion des délégations française et yougoslave. Quel intérêt y aurait-il à régler d'une manière internationale un abordage sur le territoire d'un État dont l'abordeur et l'abordé sont tous des bateaux immatriculés chez lui ?

M. NAUTA (Pays-Bas) constate que M. Ripert a parlé seulement d'un abordage entre deux ou plusieurs bateaux et des dommages qui en résultent pour les propriétaires des bateaux. La Convention de Bruxelles va plus loin, puisqu'elle règle la question des dommages causés également aux cargaisons et aux personnes qui peuvent se trouver à bord. Or, en cas d'abordage survenant sur le territoire d'un État entre deux bateaux immatriculés sur le territoire de cet État, il se peut que la cargaison endommagée appartienne au propriétaire d'un autre pays ; il convient donc de tenir compte de cette situation particulière. A cet égard, l'article premier de la Convention de Bruxelles déclare qu'en cas d'abordage entre un navire de mer et un navire auquel s'applique un intérêt étranger, les indemnités seront réglées, etc. C'est donc que la Convention de Bruxelles s'applique à ce cas. Ainsi tous les intéressés impliqués dans un abordage peuvent se prévaloir de cet article, et non seulement les propriétaires des navires. C'est donc aller trop loin que de vouloir trancher la question en termes exprès, comme on l'a proposé en se ralliant à l'opinion yougoslave.

M. RIPERT (France) constate que l'interprétation de la Convention de Bruxelles diffère dans les différents pays ; en France, « les intéressés » est interprété comme « bateaux intéressés ».

M. DE RUELLE (Belgique) constate que l'article 12 de la Convention de Bruxelles sur l'abordage, qui détermine le champ d'application de cette Convention, a été interprété diversément dans les différents pays. D'après la doctrine belge, conformément à l'opinion exposée par M. Nauta, la Convention s'applique au cas d'abordage survenant dans les eaux d'un pays entre deux navires de ce pays, si un quelconque des pays contractants autres que celui-ci a un intérêt quelconque à bord. D'autre part, il ne faut pas oublier qu'il ne s'agit pas ici d'établir un règlement de navigation, mais de poser des principes généraux pour la solution des litiges en matière d'abordage. Il ne s'agit donc pas de porter atteinte aux prérogatives de la souveraineté des États sur leurs eaux nationales.

M. RICHTER (Allemagne) demande à la Commission de ne pas restreindre le champ d'application de la Convention aux grands bateaux et aux voies d'eau internationalisées. D'ailleurs, l'Allemagne ne saurait admettre que le régime des voies d'eau d'intérêt international diffère de celui applicable aux autres parties de son territoire. Il ajoute que la méthode qui consiste à déterminer dans chaque cas d'abordage quels intérêts se trouvent à bord constitue une méthode

impraticable, en raison de la complexité de la procédure à suivre par l'examen des connaissements et autres documents de bord.

M. RIPERT (France) constate que toutes les délégations sont d'accord pour souhaiter que chaque législation nationale puisse être mise en harmonie avec la Convention. Mais la réserve de la délégation yougoslave est inspirée par un souci de prestige, de dignité nationale. Pour qu'un parlement adopte la Convention, il faut qu'il puisse prévoir nettement le champ d'application de celle-ci. Or, les abordages dont il est question impliquent tout d'abord qu'un bateau étranger est venu dans un pays déterminé. Devra-t-on, du fait même de son admission et de sa qualité d'étranger, appliquer obligatoirement la Convention à ce bateau ? En réalité, la délégation yougoslave ne veut pas que le fait d'ouvrir par tolérance une voie d'eau nationale à des bateaux étrangers implique automatiquement l'obligation, pour la Yougoslavie, d'appliquer la Convention internationale. Cela est juste. Aussi M. Ripert demande-t-il à la Commission de se rallier à la conception yougoslave.

Le PRÉSIDENT constate que la majorité de la Commission serait disposée à accepter la proposition yougoslave, soutenue par la délégation roumaine.

Le SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CONFÉRENCE se demande si la Commission n'a pas discuté à la fois deux questions tout à fait différentes et s'il ne serait pas préférable de dissiper une confusion possible.

Il semble, en effet, qu'on ait discuté à la fois sur le sens même de l'article premier, c'est-à-dire l'interprétation de cet article par les intéressés, et sur la question de l'étendue territoriale à laquelle la Convention devrait s'appliquer. Au cas où une interprétation déterminée serait acceptée par la Commission, celle-ci ne risque-t-elle pas de créer une situation sur laquelle on devrait revenir, puisqu'on serait alors apparemment en présence de difficultés plus grandes qu'elles ne le sont en réalité ? Il semble donc opportun de distinguer la question de réserve de celle plus générale de l'interprétation de la Convention.

M. WINIARSKI (président du Comité de droit fluvial) dit qu'il est possible de limiter le champ d'application de la Convention, mais, en réalité, la question soulevée par la délégation yougoslave est toute différente, car elle concerne effectivement la question de la liberté de la navigation.

Jamais, dans l'esprit du Comité de droit fluvial, la question du champ d'application de la Convention n'a été liée à celle du régime de la navigation. Dans la pensée des auteurs du projet, la Convention doit s'appliquer sur tout le territoire des États contractants, sans égard au caractère plus ou moins international du fleuve.

Aussi M. Winiarski estime-t-il que les objections soulevées par la délégation yougoslave ne sont pas fondées. Le fait que la Convention serait appliquée sur des voies purement nationales ne toucherait en rien à la question du régime de celle-ci.

M. Winiarski ajoute que le secrétaire général de la Conférence a attiré, à juste titre, l'attention de la Commission sur l'intérêt qu'il y aurait à discuter et à résoudre la question du champ d'application de la Convention indépendamment de la question du régime international ou national des voies d'eau.

Le PRÉSIDENT demande à M. Soubotitch si la déclaration de M. Winiarski est susceptible d'apaiser les appréhensions de la délégation yougoslave en certifiant que la Convention ne changerait rien au régime des eaux intérieures.

M. RICHTER (Allemagne) demande à la délégation yougoslave si elle entend qu'un État peut se réserver de ne pas appliquer la Convention sur ses eaux intérieures, ou bien si sa proposition constitue une réserve générale sans relation directe avec la question précise de l'abordage.

M. SOUBOTITCH (Yougoslavie) répond que, dans la pensée de la délégation yougoslave, un abordage qui se produit sur des eaux intérieures nationales ne doit pas être soumis à l'application de règles internationales. Il rappelle, toutefois, que le Gouvernement yougoslave est prêt à édicter des prescriptions destinées à mettre en harmonie avec la Convention la législation nationale applicable sur les eaux intérieures, mais qu'en légiférant ainsi, ce gouvernement usera simplement de son droit souverain de réglementation.

M. SUŁKOWSKI (Pologne) propose de donner satisfaction à la délégation yougoslave en insérant au Protocole final une disposition conçue à peu près comme suit : « La réglementation générale de l'abordage ne saurait être interprétée comme comportant des limitations pour les législations nationales en ce qui concerne les eaux nationales. »

M. ROSSETTI (Italie) estime que la proposition yougoslave est, non pas une réserve, mais une proposition d'amendement à l'article premier. Si cet amendement est adopté, il répète qu'il faudrait également formuler une recommandation aux États de s'inspirer de la présente Convention en établissant le règlement applicable à leurs eaux intérieures réservées à la navigation nationale.

M. NAUTA (Pays-Bas) estime qu'il suffirait de déclarer dans le Protocole de clôture que la Convention ne vise nullement l'internationalisation de voies d'eau ; on éviterait ainsi des difficultés de rédaction et il ne serait pas nécessaire de modifier les articles.

M. DASCOVICI (Roumanie) estime que c'est le terme de « navigation intérieure », dont use l'article premier, qui a donné lieu aux réserves formulées. Peut-être serait-il possible de déclarer, au

Protocole de clôture *ad* article premier, qu'en ce qui concerne le champ d'application de la Convention, celle-ci n'entend nullement toucher au régime de la navigation intérieure.

M. DE DIETRICH DE SACHSENFELS (Hongrie) se rallie aux idées de M. Winiarski. Il tient à faire remarquer que la Convention ne saurait s'appliquer, par exemple, au cas où seuls des bateaux yougoslaves navigueraient sur une voie d'eau yougoslave ; mais elle s'appliquerait, par exemple, sur la Save, où des bateaux étrangers naviguent également. En effet, la fin que se propose la Convention est de régler les conflits de lois qui peuvent surgir en cas d'abordage entre bateaux d'États différents. A cet égard, le critère essentiel à considérer n'est pas le fleuve, mais bien la nature différente des bateaux qui s'y livrent à la navigation.

M. DE RUELLE (Belgique) estime que la Commission commettrait une erreur grave si, à propos de la disposition visée, elle établissait une distinction formelle entre les eaux intérieures nationales et les eaux internationales. Les voies d'eau d'intérêt international sont soumises à un régime de navigation différent, mais il ne s'agit pas de le régler ici ; il s'agit, en l'espèce, de savoir si, en matière d'abordage entre bateaux relevant d'États différents, on appliquera ou non la même règle sur une voie nationale que sur une voie internationale. Certes, il est loisible à la Commission de donner acte à la délégation yougoslave de ses réserves, lesquelles sont dictées par des raisons spéciales ; mais il convient d'éviter de faire naître une idée qui serait la confirmation d'un principe auquel la délégation belge ne pourrait souscrire.

M. RIPERT (France) rappelle que la réserve yougoslave lui semble parfaitement fondée. La délégation yougoslave dit seulement : « Dans certains pays existent des voies d'eau exclusivement réservées aux nationaux. » Vous ne pouvez pas contester le droit d'un gouvernement de refuser l'accès de ses voies aux non-nationaux et de ne pas appliquer la Convention, lorsqu'un abordage se produit sur celles-ci. De même, si le Gouvernement français voulait décider un jour qu'un grand fleuve français, ouvert jusque-là aux étrangers, ne le sera plus désormais, pourquoi vouloir, dans ce cas, obliger ce gouvernement à appliquer la Convention ? Il suffirait donc de déclarer au Protocole de clôture que les « États contractants se réservent le droit de déclarer la Convention non applicable aux voies d'eau exclusivement réservées à leurs nationaux. »

M. VOGELS (Allemagne) rappelle que la délégation allemande ne saurait accepter une convention qui soumette les voies d'eau internationales à un régime différent de celui des autres voies d'eau de son territoire. Elle ne saurait accepter non plus la réserve formulée, puisque l'on ne peut déterminer avec précision l'étendue de son champ d'application.

M. HOHL (Suisse) déclare qu'il est possible, pour régler la question discutée, de recourir à deux critères : 1<sup>o</sup> le caractère national ou international des eaux ; 2<sup>o</sup> le caractère des bateaux, soit qu'il s'agisse de bateaux abordeurs ou abordés, qui sont immatriculés dans l'État où se produit l'abordage, soit qu'on se trouve en présence d'un ou plusieurs bateaux immatriculés dans un autre État.

La délégation suisse préfère adopter le deuxième critère.

M. PANTITCH (Yougoslavie) déclare que la délégation yougoslave serait satisfaite de voir la proposition de la délégation française inscrite au protocole de clôture. Il rappelle qu'il s'agit, comme l'a dit M. Ripert, d'une question de dignité nationale.

M. MÜLLER (Tchécoslovaquie) pense, comme M. Winiarski, que les appréhensions de la délégation yougoslave, inspirées par le souci de prestige national, ne sont pas fondées. Personnellement, M. Müller est pour le champ d'application le plus large possible de la Convention ; toutefois, étant donné la déclaration de la délégation yougoslave de vouloir conformer la législation nationale applicable aux voies d'eau nationales à la présente Convention, la délégation tchécoslovaque, pour lui faciliter l'adhésion à la Convention déclare être disposée à se rallier en principe à la proposition de M. Ripert, dont il conviendrait de déterminer exactement la rédaction.

M. NAUTA (Pays-Bas) déclare que, dans ces conditions, il est disposé également à se rallier à la proposition de la délégation française, tout en regrettant les réserves formulées.

M. RIPERT (France) donne lecture de sa proposition, qui est ainsi conçue :

« Les États contractants se réservent le droit, en signant la présente Convention, de déclarer que cette Convention ne sera pas applicable dans les eaux où la navigation est exclusivement réservée à leurs nationaux. »

M. DE RUELLE (Belgique) se demande s'il est utile d'étendre à tous les États la consécration d'un principe dangereux. Il vaudrait mieux, à son avis, se borner à prendre acte de la réserve de la Yougoslavie, sans plus, de façon à ne pas engager le principe.

M. HAAB (Suisse) estime que le Gouvernement fédéral a aussi un certain intérêt à cette réserve, en raison du régime applicable aux lacs intérieurs de la Suisse. Il est désirable, en effet, qu'en ce qui concerne les abordages sur ces lacs, la Convention ne soit pas immédiatement applicable, mais que la législation nationale reste en vigueur.

Le PRÉSIDENT invite la Commission à voter au sujet du principe formulé par la délégation yougoslave, en s'abstenant de formuler une décision au sujet de la rédaction du texte ; le soin

d'élaborer celui-ci sera laissé au Comité de rédaction, qui s'inspirera à cet égard du texte proposé par M. Ripert.

M. RICHTER (Allemagne) expose que, étant donné l'intérêt très médiocre que présente la Convention pour l'Allemagne, sa signature par l'Allemagne sera rendue plus incertaine si elle est entourée d'un trop grand nombre de réserves.

Le principe de la réserve formulée par la délégation yougoslave est mis aux voix.

*Ce principe est accepté, et il est décidé que le Comité de rédaction présentera une formule définitive sur la base du texte proposé par M. Ripert.*

Le PRÉSIDENT remercie la Commission d'avoir si heureusement mené à bien la tâche qu'elle s'était proposée en examinant de la façon la plus objective et en achevant dans un intervalle relativement court toutes les questions contenues dans le projet de Convention sur l'abordage.

## TROISIÈME COMMISSION

### LISTE DES ANNEXES

	Pages
1. Observations présentées par la Chambre de Commerce internationale relatives à l'assistance en cas d'abordage (avec appendice). . . . .	255
2. Amendements proposés par la délégation allemande . . . . .	256
3. Amendement proposé par la délégation autrichienne . . . . .	257

### ANNEXE 1.

[Conf./U.D.F./9.]

#### OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR LES REPRÉSENTANTS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE RELATIVES A L'ASSISTANCE EN CAS D'ABORDAGE.

En matière d'abordage, le projet de Convention présenté à cette Conférence suit, en général, les règles établies par la Convention de Bruxelles sur le même sujet, sauf en ce qui concerne les articles 8 et 9 de cette Convention. L'article 8 impose au capitaine qui a causé un abordage le devoir de prêter assistance au navire abordé. L'article 9 invite les États contractants à faire concorder leur législation nationale respective avec les dispositions ci-dessus, et à établir des sanctions à cet égard.

La Commission pour l'unification du droit fluvial de la Société des Nations a estimé utile d'écarter les dispositions de l'article 8 de la Convention de Bruxelles et a invoqué à cet effet les motifs suivants :

« Il va de soi que le capitaine ne peut pas remplir ce devoir (de prêter assistance au navire abordé) sans le concours de l'équipage. Or, en général, il n'existe pas de dispositions pénales à cet égard dans les États européens, en ce qui concerne la navigation fluviale. Dans plus d'un pays, il paraît douteux qu'il existe une telle voie d'assistance en ce qui concerne l'équipage. Pour que l'on puisse reprendre l'article 8 de la Convention de 1910, une modification assez importante de la législation nationale serait donc nécessaire. D'autre part, les cas pour lesquels l'article peut être utile en navigation intérieure sont extrêmement rares. Leur importance ne saurait prévaloir contre les difficultés pouvant résulter de la nécessité de modifier ou de compléter les lois nationales. »

La délégation de la Chambre de Commerce internationale estime qu'on peut invoquer certains arguments contre les motifs indiqués ci-dessus. En effet, d'après presque toutes les législations nationales en matière de navigation intérieure, l'équipage des bateaux est sujet aux ordres du capitaine ou du batelier, et on ne saurait citer aucun cas où l'équipage se serait opposé à porter secours à un bateau abordé. Tout au contraire, l'équipage a toujours été content de pouvoir intervenir dans de pareils cas, parce que les tarifs prévoient le paiement de salaire supplémentaire.

La Chambre de Commerce internationale, n'ayant pas eu l'occasion de participer aux travaux préparatoires de la Commission de l'unification de droit fluvial, ignore peut-être d'autres arguments qui peuvent avoir incité la Commission de passer outre aux dispositions de la Convention de Bruxelles. La Chambre internationale n'a pas eu non plus l'occasion de faire une étude approfondie sur les diverses législations nationales en la matière. Toutefois, elle tient à signaler à la Conférence le paragraphe 23 de la loi allemande sur la navigation intérieure, qui contient les stipulations suivantes :

« L'équipage est tenu de suivre les ordres du batelier, concernant le navire, et d'exécuter en tout temps tous les travaux relatifs au service ou à la cargaison. L'équipage ne doit pas quitter le bateau sans avoir obtenu la permission du batelier. Si le bateau fait naufrage, l'équipage doit faire le mieux possible pour sauver les personnes et les bagages, et pour sauver tous les objets appartenant au navire, ainsi que la cargaison, selon les ordres du batelier. »

Il est vrai que cette disposition ne se prononce pas expressément sur les cas d'abordage, mais il semble que, par analogie, elle y est aussi applicable. En tout état de cause, on peut déduire de cette disposition que l'équipage du bateau fluvial est sujet aux ordres du capitaine ou du batelier dans la même mesure que l'équipage d'un navire maritime. Il semble que l'insertion, dans le projet de Convention présenté à cette Conférence, d'une disposition analogue à celle de la Convention de Bruxelles sur l'abordage serait utile pour les raisons suivantes :

1. Il convient de rapprocher autant que possible la législation maritime et fluviale au sujet des questions se posant de façon semblable en navigation maritime et en navigation intérieure.

2. L'omission d'une disposition semblable à l'article 8 de la Convention de Bruxelles permettra de déduire par argumentum *a contrario* que le bateau en navigation intérieure et son équipage ne sont pas tenus de prêter assistance au bateau abordé.

3. Une disposition analogue à celle de la Convention de Bruxelles, sera particulièrement importante pour les voies navigables à faible circulation, où le bateau abordé restera souvent sans secours, si le bateau abordeur ne lui prête pas assistance. L'introduction d'une telle disposition serait surtout dans l'intérêt des bateliers particuliers qui, après une collision, peuvent se voir abandonnés par le remorqueur ou le bateau à vapeur qui a causé l'abordage, ces derniers devant suivre leur itinéraire fixé préalablement ou devant remorquer d'autres trains de bateaux qui les attendent.

#### Appendice.

[Conf./U.D.F./19.]

#### LETRE DU REPRÉSENTANT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE EN DATE DU 24 NOVEMBRE 1930.

Étant obligé de quitter Genève avant d'avoir pu exposer le point de vue de la Chambre de Commerce internationale, j'ai l'honneur de vous prier de bien vouloir prendre note de ce qui suit comme complément aux observations que la délégation de la Chambre a eu l'avantage de soumettre à la Commission.

La Chambre de Commerce internationale ne croit pas qu'il existe des intéressés qui ne voudraient reconnaître du moins une obligation morale de l'abordeur de porter assistance au bateau abordé. La Chambre sait que ce ne sont certainement pas *tous* les intéressés qui pourraient demander de donner voie libre à l'abordeur. La Chambre de Commerce internationale n'ayant pas eu l'occasion de participer aux travaux préparatoires et d'ouvrir, à cette époque déjà, une enquête auprès de *tous* les intéressés, la délégation à cette Conférence doit se borner à mettre en relief certains intérêts qui lui ont été signalés il y a peu de temps seulement.

Dans le Cercle des assureurs et notamment à l'Union internationale des assureurs, des voix se sont élevées contre une telle franchise. Si cette question touche directement aux intérêts des assureurs, elle touche également au patrimoine national, soit aux intérêts économiques nationaux. Qu'il y ait assurance ou non, il s'agit toujours d'une partie du patrimoine national qui se trouverait sans protection, s'il était permis à l'abordeur de suivre son chemin sans se soucier du sort du bateau qu'il a mis en détresse.

Du reste, l'insertion d'une disposition analogue à celle de la Convention de Bruxelles ne s'impose pas seulement à un point de vue économique. Il faut considérer aussi que son omission placerait la navigation intérieure sur un niveau moral inférieur à celui de la navigation maritime. Il n'est peut-être pas nécessaire d'introduire des sanctions pénales comme prévues par la Convention de Bruxelles, mais il convient de statuer au moins une obligation civile.

(Signé) Arthur HOLBAN.  
Délégué de la C.C.I.

#### ANNEXE 2.

[Conf./U.D.F./4.]

#### AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR LA DÉLÉGATION ALLEMANDE AU PROJET DE CONVENTION SUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES EN MATIÈRE D'ABORDAGE DANS LA NAVIGATION INTÉRIEURE

##### Ad article 2.

La délégation allemande propose de modifier le texte de l'alinéa 2 de l'article 2 comme suit :

« Il n'est pas dérogé à cette règle dans le cas où les bateaux ou l'un d'eux sont, soit au mouillage, soit amarrés ou autrement immobilisés au moment de l'accident. »

Cette modification a pour effet que la clause correspondante du Protocole de clôture peut être supprimée.

Ad article 3.

La délégation allemande propose d'attacher le présent article 7 à l'article 3 comme deuxième alinéa :

« En cas de remorquage, chaque bateau formant partie du convoi n'est responsable que s'il y a faute de sa part. »

Cette légère modification n'a pour but que de rendre le sens plus clair.

Ad article 6.

La délégation allemande propose le texte suivant :

« La responsabilité établie par les articles précédents ne subsiste pas dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote obligatoire. »

La disposition de Bruxelles qui prévoit cette responsabilité n'est pas entrée en vigueur.

Ad article 7.

Voir *ad* article 3.

Ad article 9.

La délégation allemande propose de remplacer les alinéas 1 et 2 par le texte suivant :

« Les actions en réparation de dommage et les actions en recours admises par la présente Convention se prescrivent par une année. Le délai court à partir du dernier jour de l'année au cours de laquelle la créance est devenue exigible. »

Cette réglementation est plus pratique et plus simple que celle du projet.

Ad article 13.

La délégation allemande propose le texte suivant :

« Les dispositions de la présente Convention s'appliquent aux bateaux qui se trouvent dans la propriété d'un des États contractants, même s'ils sont affectés exclusivement à l'exercice de la puissance publique. »

Cette proposition est conforme à la Convention de Bruxelles au sujet des immunités des navires d'État.

---

ANNEXE 3.

[Conf./U.D.F./10.]

AMENDEMENT PROPOSÉ PAR LA DÉLÉGATION AUTRICHIENNE A L'ARTICLE 6  
DU PROJET DE CONVENTION SUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES  
EN MATIÈRE D'ABORDAGE DANS LA NAVIGATION INTÉRIEURE

---

Article 6.

Remplacer le mot « même » par le mot « excepté ».

*Motif*: L'institution de pilotes obligatoires constituant une institution d'ordre public, il paraît très dur de rendre responsable du dommage éprouvé par d'autres personnes, du fait de l'abordage dû à la faute du pilote imposé, le bateau qui, par suite des prescriptions officielles, est obligé de le prendre à bord contre son gré.

---







# Publications de la Section des Communications et du Transit.

---

## ENQUÊTES DIVERSES.

	Fr.
LA RESTAURATION DES MOYENS DE COMMUNICATION EN EUROPE : Documents sur l'application des résolutions sur les transports, adoptés par la Conférence de Gènes. (Commission consultative et technique des communications et du transit.) (A.64.1923.VIII.) . . . . .	1.50
LA SITUATION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS EN 1921. Exposés présentés par les États ayant participé à la première Conférence générale des communications et du transit, tenue en mars-avril 1921, précédés d'une introduction du professeur Tajani (2 volumes). . . . .	20.—
Réponses des gouvernements à l'enquête sur l'application des résolutions relatives aux PASSEPORTS, FORMALITÉS DOUANIÈRES ET BILLETS DIRECTS. (Commission consultative et technique des communications et du transit.) (C.183.M.101.1922.VIII.) . . . . .	2.—
RAPPORT RELATIF A LA NAVIGATION SUR LE RHIN, présenté à la Commission consultative et technique des communications et du transit de la Société des Nations par Walker D. Hines. (Rapport établi avec le concours du major Brehon Somervell.) (C.444.M.164.1925.VIII.) . . . . .	1.—
RAPPORT RELATIF A LA NAVIGATION SUR LE DANUBE, présenté à la Commission consultative et technique des communications et du transit de la Société des Nations par Walker D. Hines (avec la collaboration du major Brehon Somervell). (C.444(a).M.164(a).1925.) . . . . .	8.—
REPORT OF THE SPECIAL COMMITTEE on the question of the Jurisdiction of the European Commission of the Danube. (With map.) (Texte anglais seulement.) (Sér. P. S.d.N. 1927.VIII.7.) . . . . .	3.—
SOUS-COMMISSION DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE. Comité de droit privé. Réponses reçues des gouvernements de divers États européens aux questionnaires sur la nationalité, la propriété, les hypothèques et les privilèges, ainsi que l'abordage concernant les bateaux de navigation intérieure. (Sér. P. S.d.N. 1926.VIII.13.) . . . . .	2.—
NOTE du Comité d'experts mis à la disposition du Gouvernement polonais par la Société des Nations sur l'assèchement des marais de la Pologne. (Sér. P. S.d.N. 1927.VIII.1.) . . . . .	1.—
RAPPORTS du Comité d'experts mis à la disposition du Gouvernement polonais par la Société des Nations sur le programme d'établissement des voies navigables en Pologne, l'utilisation des débouchés maritimes et des voies d'accès à des débouchés pour le trafic charbonnier et sur l'alimentation en eau potable de la Haute-Silésie. (Sér. P. S.d.N. 1927.VIII.2.) . . . . .	1.50
Rapport du Comité spécial pour l'ÉTUDE DE QUESTIONS DE CONCURRENCE ENTRE VOIES FERRÉES ET VOIES D'EAU soumis à la Commission consultative et technique des communications et du transit. (Sér. P. S.d.N.1929.VIII.3.) . . . . .	7.50
ADDENDUM :	
I. Extrait du Procès-verbal de la séance du Conseil des Chemins de fer du Reich, tenue à Berlin le 19 juillet 1927.	
II. « Comment réaliser entre le chemin de fer et la voie d'eau une coopération féconde pour l'économie nationale ? » par le Dr W. Spiess, directeur des Chemins de fer du Reich. (Extrait de la revue <i>Zeitschrift für Binnenschifffahrt</i> du 15 avril 1926.) (Sér. P. S.d.N. 1929.VIII.3, Addendum.)	
RAPPORT sur la sixième session du Comité permanent de la navigation intérieure, tenue à Genève du 15 au 18 mars 1929. (Sér. P. S.d.N.1929.VIII.5.) . . . . .	0.50
RELEVÉ DU TRAFIC DES PORTS DE LA MÉDITERRANÉE AVEC L'AMÉRIQUE, préparé par le secrétariat de la Commission des communications et du transit. (Sér. P. S.d.N. 1929.VIII.13.) . . . . .	1.25
ÉTUDES SUR LA SITUATION ÉCONOMIQUE, ADMINISTRATIVE ET JURIDIQUE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE INTERNATIONALE. (Sér. P. S.d.N. 1930.VIII.6) . . . . .	7.50

*Tous les prix s'entendent en argent suisse.  
Catalogue complet envoyé sur demande.*

**SERVICE DES PUBLICATIONS  
SOCIÉTÉ DES NATIONS  
GENÈVE**

# LISTE DES DÉPOSITAIRES DES PUBLICATIONS DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS

- AFRIQUE DU SUD (Union de l')**  
Maskew Miller Ltd., 29, Adderley Street, LE CAP.
- ALLEMAGNE**  
Carl Heymanns Verlag, Mauerstrasse 44, BERLIN W.8.
- ARGENTINE**  
Librería « El Ateneo », Calle Florida, 371.  
BUENOS-AYRES.
- AUSTRALIE (Commonwealth d')**  
H. A. Goddard, Ltd., 255 A, George Street, SYDNEY.
- AUTRICHE**  
Manz'sche Verlags- und Universitätsbuchhandlung,  
Kohlmarkt 20, VIENNE I.
- BELGIQUE**  
Agence Dechenne, Messageries de la Presse, S.A.,  
18-20, rue du Persil, BRUXELLES.  
Albert Dewit, rue Royale, 53, BRUXELLES.
- BRÉSIL**  
Livreria Vieira Souto, Praça Mauá 7, Sala 620,  
RIO DE JANEIRO.
- BULGARIE**  
Librairie Française et Etrangère, J. Carasso & C<sup>ie</sup>,  
Bd « Tsar Osvoboditel », N° 8, SOFIA.
- CANADA**  
League of Nations Society in Canada, 389, Wellington  
Street, OTTAWA.
- CHILI**  
Carlos Niemeyer, Librería Universal, Cas. 293,  
VALPARAISO.
- CHINE**  
Commercial Press, Ltd., 264, Paoshan Road,  
CHANG-HAI.
- DANEMARK**  
Levin & Munksgaard, Publishers, Nørregade 6,  
COPENHAGUE.
- DANTZIG (Ville libre de)**  
Georg Stilke, Buchhandlung, Langgasse 27, DANTZIG.
- ÉQUATEUR**  
Victor Janer, GUAYAQUIL.
- ESPAGNE**  
Centro Editorial « Minerva », Apartado 555, Tudescos,  
39-41, MADRID, E. 12.
- ESTONIE**  
J. G. Krüger, Ant.-Ges., 11, Riiutli t., TARTU.
- ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE**  
World Peace Foundation, 40, Mt. Vernon Street,  
BOSTON 9, Mass.
- FINLANDE**  
Akateeminen Kirjakauppa, HELSINKI.
- FRANCE**  
Librairie universitaire J. Gamber (S.A.), 7, rue Danton,  
PARIS (VI<sup>e</sup>).
- GRANDE-BRETAGNE, IRLANDE DU NORD et  
COLONIES DE LA COUBONNE**  
George Allen & Unwin, Ltd., 38, Gt. Ormond Street,  
LONDRES, W.C.1.
- GRÈCE**  
« Eleftheroudakis », Librairie internationale, place de  
la Constitution, ATHÈNES.
- HAÏTI**  
Librairie-Papeterie, M<sup>me</sup> D. Viard, angle des rues du  
Centre et des Casernes, PORT-AU-PRINCE.
- HONGRIE**  
Librairie Grill, Dorottya utca, 2, BUDAPEST.
- INDE**  
The Book Company, Ltd., College Square, 4/4A,  
CALCUTTA.
- INDES NÉERLANDAISES**  
Algemeene Boekhandel G. Kolff & Co., BATAVIA-  
WELTEVREDEN.
- IRLANDE (État libre d')**  
Eason & Son, Ltd., 79-82, Middle Abbey Street,  
DUBLIN.
- ISLANDE**  
Peter Halldorsson, REYKJAVIK.
- ITALIE**  
Anonima Libreria Italiana, Direzione Generale, Via  
Palermo 12, MILAN.  
Succursales : FLORENCE, GÈNES, NAPLES, PADOUE,  
PALERME, PAVIE, ROME, TRIESTE, TURIN.
- JAPON**  
League of Nations Tokio Office, Marunouchi-C-13,  
TOKIO.  
Maruzen Co., Ltd. (Maruzen-Kabushiki-Kaisha), 6,  
Nihonbashi Tori-Nichome, TOKIO.
- LETTONIE**  
Latvijas Telegrafa Agentura, Kr. Barona Iela, 4, RIGA.
- LITHUANIE**  
Librairie de la Société Lithuano-Française, Laisvės  
Aleja, 22, KAUNAS.
- LUXEMBOURG (G.-D.)**  
Librairie J. Heintzé, M. Hagen, successeur, 8, place  
Guillaume, LUXEMBOURG.
- NORVÈGE**  
Olaf Norli, Universitetsgaten, 24, OSLO.
- NOUVELLE-ZÉLANDE**  
The Clarté Bookshop, Walter Nash, 126, Vivian  
Street, P.O. Box 310, WELLINGTON.
- PARAGUAY**  
Librería Internacional Santiago Puigbonet, Casilla de  
Correo, 581, ASUNCIÓN.
- PAYS-BAS**  
Martinus Nijhoff, Boekhandelaar-Uitgever, Lange  
Voorhout, 9, LA HAYE.
- POLOGNE**  
Gebethner & Wolff, ulica Zgoda, 12, VARSOVIE.
- PORTUGAL**  
J. Rodrigues & Ca., Rua Aurea, 186-188, LISBONNE.
- ROUMANIE**  
« Cartea Românească », 3-5, Boul. « Academiei »,  
BUCAREST I.
- SARRE (Bassin de la)**  
Gebr. Hofer A.-G., Sortimentsabteilung, SARREBRUCK.
- SUÈDE**  
C. E. Fritze, Hofbokhandel, Fredsgatan, 2, STOCKHOLM.
- SUISSE**  
Librairie Payot & C<sup>ie</sup>, GENÈVE, LAUSANNE, VEVEY,  
MONTREUX, NEUCHÂTEL, BERNE, BÂLE.  
Librairie D<sup>r</sup> H. Girsberger & C<sup>ie</sup>, Kirchgasse, 17,  
ZURICH.
- TCHÉCOSLOVAQUIE**  
Librairie F. Topic, 11, Narodni, PRAGUE.
- TURQUIE**  
Librairie Anadolou Méarif, Boîte postale 45, ANKARA.
- YOUgosLAVIE (Royaume de)**  
Librairie internationale François Bach, 8, rue Knez  
Mihailova, BELGRADE.  
Librairie de l'Université et de l'Académie Yougoslave,  
St. Kugli, Ilica 30, ZAGREB.  
Knjigarna « Schwentner », Presernova ulica, LJUBLJANA.

Pour les autres pays, s'adresser :

**SERVICE DES PUBLICATIONS DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS  
GENÈVE (Suisse)**