

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1970-1971

Annexe au procès-verbal de la séance du 15 octobre 1970.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées (1), sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, autorisant la ratification de la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, signée à Genève le 25 janvier 1965, et de ses deux protocoles annexes,

Par M. Raymond BOIN,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. André Montell, *président* ; Raymond Boin, Jean Périquier, Pierre de Chevigny, *vice-présidents* ; Jean de Lachomette, Georges Repiquet, le général Antoine Béthouart, *secrétaires* ; Edmond Barrachin, Maurice Bayrou, Jean Bène, Charles Bosson, Serge Boucheny, Marcel Boulangé, Louis Brives, Roger Carcassonne, Maurice Carrier, Léon Chambaretaud, Jacques Duclos, Baptiste Dufeu, Pierre Giraud, Robert Gravier, Raymond Guyot, Louis Jung, Michel Kauffmann, Emmanuel Lartigue, Guy de La Vasselais, Jean Lecanuet, Jean Legaret, Marcel Lemaire, Jean Lhospied, Ladislav du Luart, Louis Martin, Michel Maurice-Bokanowski, Gaston Monnerville, Roger Morève, André Morice, Léon Motais de Narbonne, Dominique Pado, Henri Parisot, Vincent Rotinat, Abel Sempé, Edouard Soldani, Pierre-Christian Taittinger, Jacques Vassor, Michel Yver.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 1112, 1193 et in-8° 251.

Sénat : 296 (1969-1970).

Traités et Conventions. — Commission économique pour l'Europe (O. N. U.) - Navigation fluviale - Navires.

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi qui nous est soumis a pour objet d'autoriser la ratification de la Convention signée à Genève le 25 janvier 1965, concernant l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure.

Une première convention de cet ordre avait été signée en 1930 sous l'égide de la Société des Nations mais, faute de ratification par les Etats signataires, elle n'était jamais entrée en vigueur ; l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure apparaît cependant de plus en plus comme une nécessité pour permettre notamment l'identification des bateaux, l'organisation de la police des voies d'eau, la mise en place d'un système de crédit et le contrôle de la capacité de la flotte.

Le présent texte mis au point par le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe a été signé par l'Autriche, la Belgique, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas, la République fédérale d'Allemagne, la Suisse et la Yougoslavie, c'est-à-dire en réalité par tous les pays riverains du Rhin et du Danube ; c'est en effet la navigation sur ces deux fleuves internationaux qui sera essentiellement visée par la Convention.

*

* * *

La Convention du 25 janvier 1965 impose l'immatriculation des bateaux de plus de 20 tonnes métriques pour les transports de marchandises et celle des autres bateaux dont le déplacement est supérieur à 10 mètres cubes. Elle interdit les doubles immatriculations en vue de faciliter l'application des règlements de navigation intérieure. Par l'article 2, les parties contractantes s'engagent à tenir des registres qui, bien qu'établis conformément à la législation nationale, doivent répondre aux dispositions de la Convention.

L'article 3 fixe les conditions à remplir pour qu'une partie contractante puisse admettre l'immatriculation d'un bateau sur ses registres. Toutes les indications relatives à un même

bateau doivent se trouver sur un même registre. Le propriétaire du bateau qui doit faire la demande d'immatriculation doit indiquer que le bateau n'est pas immatriculé sur un autre registre.

La Convention est assortie de deux protocoles relatifs l'un aux droits réels sur les bateaux de navigation intérieure, le second à la saisie conservatoire et à l'exécution forcée concernant les bateaux de navigation intérieure. Usant du droit qui est reconnu à l'article 19 du premier protocole, la France a rejeté la dernière phrase de l'alinéa b du paragraphe 2 du protocole, qui refuse l'exercice du droit des créanciers privilégiés sur les indemnités dues par l'assureur du bateau en cas de perte ou d'avarie.

La Convention qui nous est soumise ne soulève pas de problème particulier. Elle a obligé les Etats signataires à apporter certaines modifications aux dispositions de leur droit interne; cela explique le long délai qui s'est écoulé entre la signature et la ratification.

Aussi votre Commission des Affaires étrangères vous demande-t-elle d'adopter, sans autre délai, le projet de loi autorisant la ratification de la Convention du 25 janvier 1965.

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)

Article unique.

Est autorisée la ratification de la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, signée à Genève le 25 janvier 1965, et de ses deux protocoles annexes, dont le texte est annexé à la présente loi.

ANNEXES

I

CONVENTION

relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure.

Article 1^{er}.

1. Pour l'application de la présente Convention :

a) L'expression « bureau d'immatriculation » désigne tout bureau qui tient un registre prévu à l'article 2 de la présente Convention ;

b) Sont assimilés aux bateaux les hydroglisseurs, les bacs, ainsi que les dragues, grues, élévateurs et tous engins ou outillages flottants de nature analogue.

2. Il est entendu que le terme « propriétaire » du bateau employé dans la présente Convention doit se comprendre au sens de la législation nationale de la Partie contractante sur un registre de laquelle le bateau est immatriculé.

Article 2.

1. Les Parties contractantes s'engagent à tenir des registres pour l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure. Ces registres, établis conformément à la législation nationale, doivent répondre aux dispositions de la présente Convention.

2. Chacune des Parties contractantes détermine les conditions et les obligations d'immatriculation sur ses registres dans la mesure où ces conditions et obligations ne sont pas fixées par la présente Convention.

3. Tous ceux qui le requièrent ont le droit de se faire délivrer, contre paiement des frais, des extraits certifiés conformes des inscriptions portées sur le registre, ainsi que, dans la mesure où les inscriptions renvoient à des documents annexes déposés au bureau d'immatriculation, des extraits certifiés conformes de ces documents.

Article 3.

1. Une Partie contractante ne pourra admettre l'immatriculation d'un bateau sur ses registres que si l'une au moins des conditions suivantes est remplie :

a) Le lieu d'où l'exploitation du bateau est habituellement dirigée se trouve sur le territoire de cette Partie contractante ;

b) Le propriétaire du bateau étant une personne physique, cette personne est un ressortissant de cette Partie contractante ou a sa résidence habituelle sur le territoire de cette Partie contractante ;

c) Le propriétaire du bateau étant une personne morale ou une société commerciale, cette personne morale ou cette société a son siège ou la direction principale de ses affaires sur le territoire de cette Partie contractante, étant entendu que les conditions b et c ci-dessus ne seront pas considérées comme remplies pour un bateau en copropriété lorsque des personnes remplissant ces conditions n'ont pas au moins la moitié de la propriété du bateau.

2. Chacune des Parties contractantes s'engage à prescrire que, sous réserve des dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 4 de la présente Convention, soit immatriculé sur ses registres tout bateau remplissant les conditions prévues par sa législation en conformité des dispositions du paragraphe 1 du présent article pour pouvoir y être immatriculé. Cette obligation des Parties contractantes n'existe, toutefois, ni pour les bateaux affectés au transport des marchandises dont le port en lourd est inférieur à 20 tonnes métriques ni pour les autres bateaux dont le déplacement est inférieur à 10 mètres cubes.

3. Chacune des Parties contractantes s'engage à prendre les mesures nécessaires pour qu'un bateau ne puisse se trouver immatriculé simultanément sur plus d'un de ses registres. Toutefois, cette disposition ne met pas obstacle à l'établissement de registres centraux où les inscriptions sur les registres locaux se trouvent reproduites.

Article 4.

1. Si un bateau remplit des conditions telles qu'il puisse ou doive, d'après les législations nationales, être immatriculé sur les registres de plusieurs Parties contractantes, il ne peut être immatriculé que sur les registres d'une seule de ces Parties et le propriétaire a le choix du pays où le bateau sera immatriculé.

2. Aucune des Parties contractantes ne peut exiger l'immatriculation sur ses registres d'un bateau remplissant les conditions fixées par sa législation pour l'immatriculation lorsque ce bateau est immatriculé dans un pays qui n'est pas Partie contractante et que, dans ce pays, il remplit l'une des conditions prévues au paragraphe 1 de l'article 3 de la présente Convention.

3. Toutefois, chacune des Parties contractantes a le droit d'exiger que les personnes physiques qui sont ses ressortissants et les personnes morales et sociétés commerciales dont le siège se trouve sur son territoire immatriculent sur ses registres les bateaux leur appartenant pour plus de moitié, lorsque leur résidence habituelle ou, dans le cas de personnes morales ou de sociétés commerciales, la direction principale de leurs affaires se trouve sur son territoire.

Article 5.

1. Chaque Partie contractante a la faculté de prévoir les conditions dans lesquelles un bateau en cours de construction sur son territoire peut ou doit être immatriculé sur ses registres. L'article 8 de la présente Convention ne s'applique pas à ces immatriculations.

2. Un bateau en cours de construction sur le territoire d'une Partie contractante ne peut être immatriculé que sur les registres de cette Partie contractante.

Article 6.

1. L'obligation prévue au paragraphe 2 de l'article 3 de la présente Convention ne vise pas les bateaux qui n'ont pas été immatriculés en cours de construction en conformité des dispositions de l'article 5 de la présente Convention et qui, après achèvement de leur construction, se rendent dans le pays où ils devront être immatriculés.

2. L'obligation prévue au paragraphe 2 de l'article 3 de la présente Convention ne vise pas non plus les bateaux provenant d'un pays qui n'est pas Partie contractante et se rendant dans le pays où ils devront être immatriculés.

Article 7.

1. Toutes les inscriptions relatives à un même bateau doivent se trouver sur un même registre.
2. Toute inscription sur un registre doit être datée ; il en est ainsi même si l'inscription consiste à modifier ou à radier une inscription antérieure.

Article 8.

1. L'immatriculation a lieu à la demande du propriétaire du bateau et celui-ci doit présenter les pièces justificatives nécessaires. La demande doit indiquer soit que le bateau n'est pas immatriculé ailleurs, soit, s'il est déjà immatriculé, le bureau où il l'est ; elle doit indiquer, en outre, tout bureau où le bateau aurait été immatriculé antérieurement.
2. Chaque bureau d'immatriculation doit inscrire tout bateau qu'il immatricule sous un numéro distinct, les numéros ainsi délivrés formant une série continue.
3. L'inscription sur le registre doit comprendre au moins les indications suivantes :
 - a) Nom ou autre désignation du bateau ;
 - b) Type du bateau, matériaux dont est faite la coque, année et lieu de construction et, pour les bateaux à propulsion mécanique, même auxiliaire, nature et puissance de la machine ;
 - c) Port en lourd (en tonnes métriques) ou déplacement (en mètres cubes), tel qu'il est indiqué au certificat de jaugeage, ou, dans l'éventualité où il n'est pas requis de certificat de jaugeage, tel qu'il résulte des indications fournies et de la méthode de calcul de la jauge à partir de ces indications qui est appliquée dans le pays où l'immatriculation est demandée ;
 - d) Nom et adresse ou domicile du propriétaire et, en cas de copropriété, part de chacun des copropriétaires.

Article 9.

1. Si des modifications surviennent dans les faits qui font l'objet d'inscriptions au registre conformément à l'article 8 de la présente Convention, l'inscription en doit être demandée au bureau d'immatriculation par le propriétaire et celui-ci doit présenter les pièces justificatives nécessaires, ainsi que le certificat prévu à l'article 12 de la présente Convention et le duplicata s'il en a été délivré un.
2. Toutefois, chaque Partie contractante peut prévoir dans sa législation que, lors du transfert de la propriété d'un bateau, la modification de l'inscription peut ou doit être demandée par la personne qui acquiert le bateau.
3. Si le bateau périt, est démoli ou devient définitivement inapte à la navigation, le propriétaire est tenu de demander au bureau d'immatriculation l'inscription de ce fait au registre ; il doit justifier sa demande et présenter le certificat prévu à l'article 12 de la présente Convention ainsi que le duplicata s'il en a été délivré un.

Article 10.

1. Chaque Partie contractante fixera les conditions auxquelles il peut ou il doit être procédé à la radiation de l'immatriculation d'un bateau inscrit sur ses registres.

2. Toutefois, si le bateau a fait l'objet d'inscriptions au bénéfice de tiers, il ne peut être procédé à la radiation que si aucun des bénéficiaires de ces inscriptions ne s'y oppose.

Article 11.

1. Un bateau immatriculé sur un registre d'une Partie contractante ne peut être immatriculé sur un registre d'une autre Partie contractante que selon la procédure suivante de transfert d'immatriculation :

a) Le bureau d'immatriculation qui reçoit du propriétaire la requête de nouvelle immatriculation procède aux inscriptions requises, y compris celles qui sont au bénéfice de tiers, mais mentionne sur le registre que les effets de ces inscriptions sont subordonnés à la condition que l'immatriculation antérieure du bateau soit radiée ;

b) Le bureau d'immatriculation sur le registre duquel le bateau était immatriculé antérieurement procède à la radiation sur présentation de l'extrait du registre de la nouvelle immatriculation et délivre une attestation de radiation mentionnant la date de cette radiation. En dehors du cas prévu au paragraphe 2 de l'article 10 de la présente Convention et du cas où le transfert de l'immatriculation serait incompatible avec les exigences de la sécurité publique, ledit bureau ne peut refuser la radiation que si, en vertu du paragraphe 3 de l'article 4 de la présente Convention, le bateau doit être immatriculé sur son registre ou sur un autre registre de son pays ;

c) Sur présentation de l'attestation de radiation, le bureau de la nouvelle immatriculation radie sur son registre la mention qu'il y avait apposée conformément à l'alinéa a du présent paragraphe, y inscrit la date de la radiation de l'immatriculation antérieure et délivre le certificat prévu à l'article 12 de la présente Convention.

2. Pour l'application du présent article, les bureaux d'immatriculation des Parties contractantes sont autorisés à correspondre directement entre eux. Les correspondances peuvent être rédigées dans la langue du bureau expéditeur.

Article 12.

1. Pour tout bateau immatriculé le bureau d'immatriculation délivre un certificat reproduisant les inscriptions effectuées sur le registre en application des paragraphes 2 et 3 de l'article 8 de la présente Convention. Ce certificat porte l'indication du bureau qui le délivre et de la partie contractante à laquelle ressortit ledit bureau.

2. Si des inscriptions qui avaient été reportées sur le certificat sont modifiées sur le registre, conformément à l'article 9 de la présente Convention, le certificat sera lui-même modifié.

3. Le certificat doit pouvoir être présenté à toute réquisition des autorités compétentes.

4. Un duplicata, lorsqu'il en est délivré par le bureau d'immatriculation, peut tenir lieu de certificat. Ce duplicata doit être désigné comme tel et mention de sa délivrance doit être faite sur le certificat.

Article 13.

La présente Convention n'est pas applicable aux bateaux affectés exclusivement à l'exercice de la puissance publique.

Article 14.

1. Chaque Partie contractante prendra les mesures nécessaires pour que, à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur en ce qui la concerne,

a) 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 la présente Convention ;

b) Les nouvelles immatriculations et les radiations d'immatriculation résultant des dispositions de l'article 3 de la présente Convention soient achevées.

2. A titre transitoire, les certificats délivrés par une Partie contractante avant l'expiration du délai la concernant mentionné au paragraphe 1 du présent article pour un bateau immatriculé sur ses registres seront admis jusqu'à l'expiration de ce délai comme équivalents aux certificats prévus à l'article 12 de la présente Convention.

Article 15.

1. Tout pays peut déclarer, au moment où il signe la présente Convention ou dépose son instrument de ratification ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, qu'il accepte le Protocole n° 1 ci-joint relatif aux droits réels sur les bateaux de navigation intérieure ; au moment où il fera cette déclaration ou à tout moment ultérieur, il pourra déclarer qu'il accepte également le Protocole n° 2 ci-joint relatif à la saisie conservatoire et à l'exécution forcée concernant les bateaux de navigation intérieure.

2. Le Protocole n° 1 sera considéré comme partie intégrante de la Convention dans les rapports entre les Parties contractantes qui auront fait une déclaration au sujet de ce Protocole en application des dispositions du paragraphe 1 du présent article et il en sera de même du Protocole n° 2 dans les rapports entre les Parties contractantes qui auront fait aussi une déclaration au sujet de ce Protocole. Toutefois, si la déclaration d'un pays est faite après que ce pays est devenu Partie contractante à la Convention, le Protocole auquel s'applique la déclaration ne sera considéré comme partie intégrante de la Convention dans les rapports entre cette Partie contractante et les autres Parties contractantes ayant fait la même déclaration qu'à l'expiration du quatre-vingt-dixième jour qui suivra la notification de la déclaration au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

3. Toute partie contractante qui aura fait une déclaration en application des dispositions du paragraphe 1 du présent article pourra à tout moment la retirer par notification adressée au Secrétaire général ; le retrait d'une déclaration au sujet du Protocole n° 1 vaudra retrait de la déclaration qui a pu être faite au sujet du Protocole n° 2. Le ou les Protocoles pour lesquels une Partie contractante notifie le retrait de sa déclaration cesseront d'être en vigueur en ce qui concerne cette Partie contractante douze mois après la date de cette notification.

Article 16.

1. La présente Convention est ouverte à la signature ou à l'adhésion des pays membres de la Commission économique pour l'Europe et des pays admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de cette Commission.

2. Les pays susceptibles de participer à certains travaux de la Commission économique pour l'Europe en application du paragraphe 11 du mandat de cette Commission peuvent devenir Parties contractantes à la présente Convention en y adhérant après son entrée en vigueur.

3. La Présente Convention sera ouverte à la signature jusqu'au 31 décembre 1965 inclus. Après cette date, elle sera ouverte à l'adhésion.

4. La présente Convention sera ratifiée.

5. Les instruments de ratification ou d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 17.

1. La présente Convention entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après que cinq des pays mentionnés au paragraphe 1 de l'article 16 auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion.

2. Pour chaque pays qui la ratifiera ou y adhérera après que cinq pays auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour qui suivra le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion dudit pays.

Article 18.

1. Chaque partie contractante pourra dénoncer la présente Convention par notification adressée au secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. La dénonciation prendra effet douze mois après la date à laquelle le secrétaire général en aura reçu notification.

Article 19.

La présente Convention ne cessera d'être en vigueur que si le nombre de parties contractantes se trouve ramené à moins de deux.

Article 20.

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de la présente Convention que les Parties n'auraient pu régler par voie de négociations ou par un autre mode de règlement pourra être porté, à la requête d'une quelconque des Parties contractantes intéressées, devant la Cour internationale de justice, pour être tranché par elle.

Article 21.

1. Tout pays peut, au moment où il signe la présente Convention ou dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer :

a) Qu'il ne se considère pas lié par l'article 20 de la présente Convention en ce qui concerne le renvoi des différends à la Cour internationale de justice. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l'article 20 envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve ;

b) Que ses bureaux d'immatriculation ne délivreront d'extraits définis par le paragraphe 3 de l'article 2 de la présente Convention qu'aux demandeurs établissant la vraisemblance de l'existence d'un intérêt de leur part à obtenir de tels extraits ;

c) Qu'il n'appliquera pas la présente Convention pour les bateaux naviguant sur les lacs ou sur les sections attenantes de voies d'eau et appartenant aux administrations nationales de chemins de fer ou assurant des services concédés ;

d) Qu'il n'appliquera pas la présente Convention aux bateaux affectés seulement à un service gouvernemental non commercial.

2. Tout pays qui, en vertu de l'article 15 de la présente Convention, déclarera accepter le Protocole n° 1 ci-joint pourra formuler en même temps la réserve sur ce Protocole qu'autorise ledit Protocole.

3. A l'exception des réserves visées au paragraphe 1 du présent article, aucune réserve à la présente Convention ne sera admise. Les pays qui feront une déclaration en vertu de l'article 15 de la présente Convention ne pourront, à l'exception de la réserve visée au paragraphe 2 du présent article, formuler aucune réserve sur le ou les Protocoles ci-joints qu'ils déclarent accepter.

4. Toute partie contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe 1 ou au paragraphe 2 du présent article pourra à tout moment lever cette réserve par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 22.

1. Après que la présente Convention aura été en vigueur pendant trois ans, toute Partie contractante pourra, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence en vue de réviser la présente Convention. Le secrétaire général notifiera à toutes les Parties contractantes la demande qu'il aura reçue en leur demandant de lui faire connaître, dans le délai de quatre mois, si elles sont ou non d'accord pour la convocation demandée ; il convoquera une conférence de révision si le nombre de Parties contractantes ayant demandé cette convocation, ou ayant, dans le délai de quatre mois, signifié leur accord sur cette convocation, atteint au moins le quart du nombre total des Parties contractantes.

2. Toutefois, dans le cas où la convocation d'une conférence est demandée dans les conditions prévues au paragraphe 1 du présent article en vue de réviser seulement les Protocoles joints à la présente Convention ou l'un d'entre eux, ladite conférence sera convoquée :

Si le nombre de Parties contractantes ayant demandé la convocation de la conférence, ou ayant, dans le délai de quatre mois, signifié leur accord sur cette convocation, atteint au moins la moitié du nombre total des Parties contractantes ;

Ou si le nombre de celles des Parties contractantes qui sont liées par le ou les Protocoles en cause et qui ont demandé la convocation de la conférence, ou qui ont, dans le délai de quatre mois, signifié leur accord sur cette convocation, est au moins de deux et au moins égal au quart du nombre des Parties contractantes liées par ce ou ces Protocoles.

3. Pour qu'une proposition d'amendement à un Protocole joint à la présente Convention soit considérée comme acceptée, il suffit qu'elle le soit par toutes les Parties contractantes liées par ce Protocole.

Article 23.

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera aux pays visés au paragraphe 1 de l'article 16 de la présente Convention ainsi qu'aux pays devenus Parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 16 :

- a) Les déclarations ou notifications reçues conformément aux paragraphes 1 et 3 de l'article 15 ;
- b) Les ratifications et adhésions en vertu de l'article 16 ;
- c) Les dates auxquelles la présente Convention entrera en vigueur conformément à l'article 17 ;
- d) Les dénonciations en vertu de l'article 18 ;
- e) L'abrogation de la présente Convention conformément à l'article 19 ;
- f) Les déclarations et notifications reçues conformément aux paragraphes 1, 2 et 4 de l'article 21.

Article 24.

1. La présente Convention est faite en un seul exemplaire en langues française et russe, les deux textes faisant également foi.

2. Au moment où il dépose son instrument de ratification de la présente Convention ou son instrument d'adhésion, tout pays peut déposer auprès du secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies la traduction du texte de la Convention dans une langue autre que le français ou le russe ou déclarer qu'il adopte une traduction déjà déposée. Ce dépôt ou cette déclaration signifie que, pour le ou les pays qui ont déposé le texte en cause ou ont déclaré l'adopter, ce texte aura valeur de traduction officielle, mais, en cas de manque de concordance entre ledit texte et les textes français et russe, seuls ces derniers feront foi. Le secrétaire général notifiera à tous les pays qui ont signé la présente Convention ou ont déposé leur instrument d'adhésion les textes déposés et les noms des pays qui les ont déposés ou ont déclaré les adopter.

Article 25.

Après le 31 décembre 1965, l'original de la présente Convention sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qui en transmettra des copies certifiées conformes à chacun des pays visés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 16 de la présente Convention.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Fait à Genève, le 25 janvier 1965.

II

PROTOCOLE N° 1
relatif aux droits réels sur les bateaux
de navigation intérieure

CHAPITRE I^{er}

Dispositions générales.

Article 1^{er}.

Au sens du présent Protocole on entend par « Parties contractantes » celles des Parties contractantes à la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure qui sont liées par ce Protocole.

Article 2.

Le présent Protocole s'applique aux droits réels sur tout bateau de navigation intérieure, même en construction, échoué ou coulé, qui est immatriculé sur un registre d'une Partie contractante.

Article 3.

Les seuls droits réels dont un bateau peut faire l'objet sont la propriété, l'usufruit, l'hypothèque et le privilège, les Parties contractantes restant libres, toutefois, d'attacher un effet de droit réel à la saisie conservatoire.

CHAPITRE II

De la propriété, de l'usufruit et des hypothèques.

Article 4.

1. Les Parties contractantes assurent l'inscription des droits de propriété, d'usufruit et d'hypothèque relatifs à un bateau sur le registre d'immatriculation de ce bateau.

2. Sont considérés comme faisant partie d'un registre d'immatriculation les registres tenus séparément pour l'inscription de droits réels sur les bateaux immatriculés sur ledit registre, à condition que les inscriptions relatives à chaque bateau comportent des références réciproques entre ces registres et le registre d'immatriculation.

Article 5.

Le droit de propriété, l'usufruit et l'hypothèque inscrits sur un registre d'une Partie contractante seront reconnus sur le territoire des autres Parties contractantes dans les conditions prévues au présent chapitre.

Article 6.

Lorsque se pose une question de priorité entre des droits réels visés au présent chapitre, elle est réglée par l'ordre des inscriptions qui résulte du registre.

Article 7.

En ce qui concerne l'hypothèque, l'inscription doit indiquer au moins :

- a) Le montant de l'hypothèque et, si les intérêts s'ajoutent à ce montant, le taux des intérêts ;
- b) Le nom et l'adresse ou le domicile du créancier ;
- c) Les conditions d'exigibilité ou un renvoi au document, déposé au bureau d'immatriculation, qui les détermine.

Article 8.

Lorsque, conformément à la législation de la Partie contractante sur un registre de laquelle une hypothèque a été inscrite, le créancier hypothécaire a été envoyé en possession du bateau en exécution d'une clause, figurant au registre, de l'acte constitutif de l'hypothèque, les droits que cet envoi en possession lui confère sur le territoire de ladite Partie contractante sont reconnus comme un effet de l'hypothèque sur le territoire de toutes les autres Parties contractantes pour autant que l'envoi en possession est inscrit au registre.

Article 9.

1. L'hypothèque s'étend aux objets qui sont à demeure attachés au bateau par destination et qui appartiennent au propriétaire du bateau ; la législation du pays d'immatriculation peut, toutefois, permettre des conventions contraires entre les parties.

2. Si l'hypothèque s'étend, en conformité de la législation du pays d'immatriculation, au fret ou aux indemnités dues en vertu d'un contrat d'assurance du bateau couvrant le risque de perte ou d'avarie, elle sera reconnue au sens de l'article 5 du présent Protocole comme s'étendant à ce fret ou à ces indemnités.

3. La reconnaissance de l'hypothèque au sens de l'article 5 du présent Protocole ne s'étend pas, outre le bateau, à d'autres éléments que ceux prévus aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

Article 10.

Les règles relatives aux droits réels visés au présent chapitre sont déterminées par la législation du pays d'immatriculation, à l'exception de celles qui sont fixées par le présent Protocole et de celles qui s'appliquent au transfert de propriété, ou à l'extinction d'autres droits réels, à la suite d'une exécution forcée.

CHAPITRE III

Des privilèges.

Article 11.

Les créances suivantes jouissent sur le bateau d'un privilège qui prime les hypothèques :

a) En cas de saisie, les frais de conservation depuis la saisie, y compris les frais de réparations indispensables à la conservation du bateau ;

b) Les créances résultant des contrats d'engagement du capitaine ou des autres membres de l'équipage, étant entendu que celles qui portent sur des traitements, salaires ou rémunérations ne sont privilégiées qu'à concurrence du montant correspondant à une durée de six mois ;

c) Les créances du chef d'assistance ou de sauvetage, ainsi que les contributions du bateau aux avaries communes.

Article 12.

1. Toute Partie contractante peut prévoir dans sa législation qu'en cas de vente forcée d'un bateau les frais de justice causés par la procédure de la vente sont prélevés sur le produit de la vente avant distribution de ce produit aux créanciers, même privilégiés ou hypothécaires ; elle peut comprendre dans les frais de justice en cause les frais de garde et les frais de distribution du produit de la vente, mais ne peut y comprendre les frais de la procédure d'obtention du titre exécutoire.

2. Toute Partie contractante peut prévoir dans sa législation qu'en cas de vente d'un bateau échoué, désemparé ou coulé que des autorités publiques ont fait enlever dans l'intérêt public les frais d'enlèvement sont prélevés sur le produit de la vente du bateau par préférence aux droits des créanciers, même privilégiés ou hypothécaires.

Article 13.

Toute Partie contractante peut prévoir dans sa législation que des créances autres que celles énumérées à l'article 11 du présent Protocole jouissent sur les bateaux d'un privilège primant les hypothèques, mais :

a) Pour un bateau immatriculé sur un de ses registres, ces créances ne jouiront sur le territoire d'une autre Partie contractante d'un privilège primant les hypothèques que si elles jouissent aussi d'un tel privilège d'après la législation de cette autre Partie contractante ;

b) Pour un bateau immatriculé sur un registre d'une autre Partie contractante, ces créances ne jouiront sur son territoire d'un privilège primant les hypothèques que si elles jouissent aussi d'un tel privilège d'après la législation de cette autre Partie contractante.

Article 14.

1. Lorsque, conformément à l'article 11 du présent Protocole, une créance bénéficie d'un privilège, les intérêts de cette créance et les frais encourus en vue d'obtenir un titre exécutoire bénéficient du même privilège.

2. Les privilèges énumérés à l'article 11 du présent Protocole s'étendent :

a) A tous les objets qui sont à demeure attachés au bateau par destination et qui appartiennent au propriétaire du bateau ;

b) Aux indemnités dues pour la perte du bateau ou pour tout dommage matériel causé au bateau et non réparé, y compris la part correspondant à un tel dommage des rémunérations d'assistance, de sauvetage ou de renflouement ou des indemnités pour avarie commune ; il en est ainsi même après transmission ou mise en gage des indemnités ou rémunérations en cause ; toutefois, ces indemnités ne comprennent pas celles qui seraient dues en vertu d'un contrat d'assurance du bateau couvrant le risque de perte ou d'avarie.

3. Toute Partie contractante peut prévoir dans sa législation qu'en cas de vente forcée sur son territoire les privilèges énumérés à l'article 11 du présent protocole s'étendent au fret.

Article 15.

1. Les créances privilégiées énumérées à l'article 11 du présent Protocole prennent rang avant celles visées à l'article 13.

2. Entre créances privilégiées énumérées à l'article 11 du présent Protocole, le rang est déterminé selon l'ordre d'énumération ; pour celles visées à l'alinéa c de l'article 11, il est dans l'ordre inverse des dates où ces créances sont nées ; en cas

d'insuffisance du produit à distribuer, celui-ci sera réparti entre les créanciers de même rang au marc le franc de leurs créances.

Article 16.

Les créances énumérées à l'article 11 du présent Protocole donnent naissance à un privilège même lorsqu'elles sont nées pendant l'exploitation du bateau par une personne autre que le propriétaire, sauf lorsque celui-ci s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et que, en outre, le créancier n'a pas été de bonne foi.

Article 17.

1. Les privilèges énumérés à l'article 11 du présent Protocole s'éteignent à l'expiration d'un délai d'un an si le créancier privilégié n'a pas fait valoir son droit en justice. Ce délai court à partir du jour où la créance devient exigible. Toutefois, pour les créances du chef d'assistance ou de sauvetage, il court à partir du jour où ces opérations sont terminées.

2. Le privilège s'éteint avec la créance.

Article 18.

La législation du pays d'immatriculation régit :

a) Les conditions et les modalités d'extinction éventuelle, en cas de vente volontaire du bateau, des privilèges énumérés à l'article 11 du présent Protocole ;

b) L'étendue, les rangs respectifs et l'extinction des privilèges visés à l'article 13 du présent Protocole ;

c) Toute autre question concernant les privilèges visés à l'article 11 ou à l'article 13 qui n'est pas réglée par le présent Protocole.

CHAPITRE IV

Réserves.

Article 19.

En application du paragraphe 2 de l'article 21 de la Convention, tout pays peut déclarer qu'il n'appliquera pas, en cas d'exécution forcée sur son territoire, les dispositions de l'alinéa b du paragraphe 2 de l'article 14 du présent Protocole.

Pour l'Autriche :

TREU.

18 juin 1965.

Pour la Belgique :

La Belgique formule les réserves prévues à l'article 21, paragraphe 1^{er}, alinéas b, c, d.

ROTHSCHILD.

Pour la France :

La France déclare accepter le Protocole n° 1 ci-joint relatif aux droits réels sur les bateaux de navigation intérieure et le Protocole n° 2, également ci-joint, relatif à la saisie conservatoire et à l'exécution forcée concernant les bateaux de navigation intérieure.

B. DE CHALVRON.

Genève, le 31 décembre 1965.

Pour le Luxembourg :

IGNACE BESSLING.

14 décembre 1965.

Pour le Royaume des Pays-Bas :

JOHAN KAUFMANN.

30 décembre 1965.

Pour la République d'Allemagne :

La République fédérale d'Allemagne déclare que :

1° Les bureaux d'immatriculation allemands ne délivreront d'extraits des documents déposés auprès d'eux et auxquels renvoient les inscriptions dans le registre qu'aux demandeurs établissant la vraisemblance de l'existence d'un intérêt de leur part à obtenir de tels extraits ;

2° Elle n'appliquera pas la présente Convention aux bateaux naviguant sur les lacs ou sur les sections attenantes de voies d'eau et appartenant aux chemins de fer fédéraux allemands.

VON KELLER.

Le 5 novembre 1965.

Pour la Suisse :

La Suisse formule les réserves suivantes en vertu des alinéas b, c, et d du paragraphe 1^{er} de l'article 21 de la Convention :

Ad b) Ses bureaux d'immatriculation ne délivreront d'extraits définis par le paragraphe 3 de l'article 2 de la Convention qu'aux demandeurs établissant la vraisemblance de l'existence d'un intérêt de leur part à obtenir de tels extraits ;

Ad c) Elle n'appliquera pas la Convention aux bateaux naviguant sur les (lacs ou sur les) sections attenantes de voies d'eau et appartenant aux administrations nationales de chemins de fer ou assurant des services concédés ;

Ad d) Elle n'appliquera pas la Convention aux bateaux affectés seulement à un service gouvernemental non commercial.

La Suisse déclare accepter le Protocole n° 1 relatif aux droits réels sur les bateaux de navigation intérieure et déclare qu'en vertu de l'article 19 dudit Protocole et du paragraphe 2 de l'article 21 de la Convention elle n'appliquera pas, en cas d'exécution forcée sur son territoire, les dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 14 dudit Protocole.

J. BURCKHARDT.

Le 28 décembre 1965.

Pour la Yougoslavie :

STANISLAV KOPCOK.

17 mai 1965.

III

PROTOCOLE N° 2

**relatif à la saisie conservatoire et à l'exécution forcée
concernant les bateaux de navigation intérieure.**

CHAPITRE I^{er}

Dispositions générales.

Article 1^{er}.

Au sens du présent Protocole on entend :

a) Par « Parties contractantes », celles des Parties contractantes à la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure qui sont liées par ce Protocole ;

b) Par « saisie conservatoire », toute mesure d'urgence autorisée conformément à l'article 10 du présent Protocole et ayant pour effet, sous réserve des dispositions de l'article 18, l'immobilisation matérielle d'un bateau pour sauvegarder la réalisation d'une créance ou de tout autre droit du requérant ;

c) Par « exécution forcée », toute mesure prévue par la législation d'une Partie contractante et tendant à la vente d'un bateau afin de satisfaire une créance ou tout autre droit du requérant ; ce terme couvre notamment la saisie-exécution et la vente forcée.

Article 2.

Le présent Protocole s'applique à la saisie conservatoire et à l'exécution forcée concernant tout bateau de navigation intérieure, même en construction, échoué ou coulé, qui est immatriculé sur un registre d'une Partie contractante.

Article 3.

1. Le présent Protocole ne s'applique pas aux procédures ne tombant pas sous les définitions des alinéas b et c de son article 1^{er}, notamment aux injonctions de ramener le bateau au lieu de son immatriculation et aux poursuites susceptibles d'aboutir à la faillite.

2. Le présent Protocole ne porte pas atteinte aux effets qui, sur le territoire d'une Partie contractante, s'attachent à la faillite en vertu de la législation de cette Partie contractante ou des accords internationaux qui la lient.

Article 4.

La saisie conservatoire, la saisie-exécution et la vente forcée ne peuvent être effectuées que dans le pays où le bateau se trouve. Sous réserve des dispositions du présent Protocole, la procédure est régie par la législation dudit pays.

Article 5.

1. Lorsque le bateau fait l'objet d'une saisie conservatoire ou d'une exécution forcée, ces mesures doivent être inscrites au registre d'immatriculation du bateau et le requérant et les béné-

ficiaires d'inscriptions antérieures doivent être informés de cette inscription. Il en est de même lorsque la saisie est levée ou qu'il est mis fin à l'exécution.

2. Lorsque l'inscription prévue au paragraphe 1 du présent article doit être faite sur un registre d'une Partie contractante autre que celle où le bateau a fait l'objet d'une saisie ou d'une exécution, elle sera demandée par l'autorité ou l'officier ministériel que désigne la législation du pays de la saisie ou de l'exécution.

Article 6.

Le présent Protocole ne confère pas de droit réel sur le bateau du fait qu'une saisie conservatoire a été autorisée ou effectuée ou qu'une procédure d'exécution forcée a été engagée. Toutefois, aucun droit inscrit au registre postérieurement à l'inscription de la saisie ou de la procédure d'exécution n'est opposable au saisissant, à la personne qui requiert l'exécution ou à l'adjudicataire.

Article 7.

Un droit de rétention sur le bateau ne fait pas obstacle à la saisie conservatoire ou à la vente forcée du bateau.

Article 8.

1. Pour l'application du présent Protocole les autorités compétentes des Parties contractantes sont autorisées à correspondre directement entre elles et les correspondances peuvent être rédigées dans la langue de l'expéditeur.

2. A la requête d'une partie intéressée, les demandes prévues au paragraphe 2 de l'article 5 du présent Protocole sont transmises par toute voie télégraphique moyennant avance des frais ; l'expéditeur doit en donner confirmation écrite.

CHAPITRE II

De la saisie conservatoire.

Article 9.

1. Toute saisie conservatoire effectuée sur le territoire d'une Partie contractante selon les dispositions du présent Protocole sera reconnue sur les territoires de toutes les autres Parties contractantes.

2. Le paragraphe 1 du présent article ne s'applique pas sur le territoire d'une Partie contractante où a été rendue une décision judiciaire passée en force de chose jugée avant l'autorisation de saisie et constatant l'inexistence du droit pour lequel la saisie a été demandée.

Article 10.

1. La saisie conservatoire d'un bateau ne peut être effectuée qu'avec l'autorisation de l'autorité judiciaire du pays où elle doit être réalisée. Cette autorisation, qui, si la loi dudit pays le prévoit, peut consister en une validation, est accordée lorsqu'il y a danger que, faute de mesures immédiates, il ne devienne aléatoire ou sensiblement plus difficile pour le requérant de sauvegarder la réalisation de son droit.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent même si le droit du requérant est un droit réel ou une créance garantie par un tel droit.

Article 11.

1. Le requérant doit établir la vraisemblance de son droit et celle du danger dont il est question à l'article 10 du présent Protocole. L'autorité judiciaire peut subordonner son autorisation à des garanties à fournir par le requérant.

2. Si les circonstances sont telles qu'on doive admettre que le requérant ne puisse, au moment où il présente sa demande, établir la vraisemblance de son droit, l'autorité judiciaire peut néanmoins autoriser la saisie conservatoire en subordonnant cette autorisation à des garanties à fournir par le requérant.

Article 12.

Lorsque l'autorisation de saisie conservatoire est accordée pour une certaine somme, cette somme est mentionnée dans l'autorisation.

Article 13.

La législation du pays où est autorisée la saisie conservatoire règle les cas, conditions et délais dans lesquels le requérant doit faire valoir son droit en justice.

Article 14.

Sous réserve des dispositions des articles 15 et 16 ci-après, la législation du pays où est autorisée la saisie conservatoire détermine les cas, et conditions du retrait de l'autorisation accordée et de la mainlevée de la saisie.

Article 15.

1. L'autorité judiciaire du pays où la saisie conservatoire a été autorisée retire cette autorisation ou donne mainlevée de la saisie à la demande de toute partie intéressée lorsqu'une caution ou autre garantie a été fournie, pourvu que cette caution ou garantie soit estimée satisfaisante par ladite autorité judiciaire.

2. Lorsqu'une saisie a été autorisée pour sauvegarder la réalisation d'une créance à l'égard de laquelle le débiteur pourrait invoquer une limitation de sa responsabilité, une caution ou une autre garantie sera considérée comme étant d'un montant satisfaisant si son montant est au moins égal à la somme à laquelle la responsabilité est ou sera limitée. Cette disposition s'applique également lorsque d'autres créanciers sont ou seront désignés comme bénéficiant aussi de cette même caution ou garantie.

Article 16.

1. Lorsque la saisie conservatoire d'un bateau avait été autorisée pour sauvegarder la réalisation d'un certain droit et qu'à la suite de la fourniture d'une caution ou autre garantie l'autorisation de saisie a été retirée ou mainlevée de la saisie a été donnée, il ne peut, sur les territoires des Parties contractantes, être autorisé de saisie conservatoire pour sauvegarder la réalisation du même droit, ni sur le bateau, ni sur les objets appartenant au propriétaire du bateau et attachés à demeure au bateau par destination, ni sur un autre bateau.

2. Toutefois, les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne s'appliquent pas sur le territoire de toute Partie contractante dont l'autorité judiciaire estime que, dans son pays, la caution ou garantie fournie n'a pas, ou n'a plus, l'efficacité qu'elle avait, dans le pays où la saisie avait été autorisée, au moment du retrait de l'autorisation ou de la mainlevée de la saisie.

Article 17.

La caution ou autre garantie fournie pour éviter une saisie conservatoire ou pour en obtenir la mainlevée ne constitue en aucun cas une reconnaissance du droit du requérant ou une renonciation au bénéfice d'une limitation de responsabilité.

Article 18.

L'autorité judiciaire peut régler l'exploitation du bateau sans lever la saisie conservatoire ; elle peut, à cette fin, ordonner que soit fournie une caution ou autre garantie qu'elle détermine.

CHAPITRE III

De l'exécution forcée.

Article 19.

1. Les effets qu'une exécution forcée produit sur le territoire de la Partie contractante où elle est effectuée seront reconnus sur les territoires de toutes les autres Parties contractantes.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne s'appliquent pas sur le territoire d'une Partie contractante où a été rendue une décision judiciaire passée en force de chose jugée avant l'exécution et constatant l'inexistence du droit pour lequel l'exécution a été demandée.

Article 20.

Le titre dont se prévaut une personne pour requérir l'exécution forcée du bateau doit satisfaire aux conditions, relatives à l'exécution, prévues par la législation du pays où l'exécution doit être effectuée.

Article 21.

1. Il sera procédé en temps utile :

a) A la publication de la date et du lieu de la vente forcée ainsi que du délai imparti aux intéressés pour faire valoir des droits qui ne sont pas pris d'office en considération, et ceci aussi bien dans le pays où l'exécution est poursuivie que dans celui où le bateau est immatriculé ;

b) A la communication du contenu de la publication prévue à l'alinéa a du présent paragraphe aux bénéficiaires d'inscriptions au registre d'immatriculation et aux autres intéressés connus.

2. Lorsque le bateau dont l'exécution forcée est poursuivie est immatriculé sur un registre d'une Partie contractante autre que celle de l'exécution, le bureau d'immatriculation du bateau doit, sur requête de l'autorité ou de l'officier ministériel que désigne la législation du pays de l'exécution, sans délai et contre remboursement des frais :

a) Assurer dans son pays la publication prévue à l'alinéa a du paragraphe 1 du présent article ;

b) Notifier ou faire notifier la communication prévue à l'alinéa b du paragraphe 1 du présent article aux bénéficiaires d'inscriptions au registre.

Ces obligations du bureau d'immatriculation ne sont pas affectées par les dispositions des paragraphes 2 des articles 3 et 19 du présent Protocole.

Article 22.

1. Lorsque sur le territoire d'une Partie contractante il a été procédé à l'exécution forcée sur un bateau immatriculé sur le registre d'une autre Partie contractante, le bureau d'immatriculation du bateau procède, sur présentation d'une expédition de l'acte d'adjudication, aux modifications et radiations d'inscriptions qu'exige l'application de l'article 19 du présent Protocole ; il informe de ces modifications et radiations les bénéficiaires d'inscriptions modifiées ou radiées. L'expédition de l'acte d'adjudication ne peut être délivrée que s'il n'est plus possible de revenir sur l'adjudication. L'acte d'adjudication doit le cas échéant faire ressortir les droits inscrits que ne pèrime pas l'adjudication.

2. Si le bureau d'immatriculation refuse, en vertu des paragraphes 2 des articles 3 et 19 du présent Protocole, de procéder à l'inscription du droit de propriété de l'acquéreur, le bateau peut, par dérogation aux paragraphes 1 des articles 4 et 11 de la Convention, être immatriculé sur les registres de toute autre Partie contractante sous réserve qu'il remplisse les conditions prévues par la législation de cette autre Partie contractante pour pouvoir y être immatriculé.