

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 1971 Nr. 30

---

---

A. TITEL

*Overeenkomst inzake inschrijving van binnenschepen,  
met Protocollen;  
Genève, 25 januari 1965*

B. TEKST

De Franse tekst van Overeenkomst en Protocollen is geplaatst in  
*Trb.* 1966, 228.

C. VERTALING

D. GOEDKEURING

E. BEKRACHTIGING

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1966, 228.

J. GEGEVENS

Zie *Trb.* 1966, 228.

Voor het op 26 juni 1945 te San Francisco tot stand gekomen  
Handvest der Verenigde Naties zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1969, 104.

---

De Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties heeft op 21 juli 1964 een toelichtende nota betreffende het ontwerp van de onderhavige Overeenkomst, met Protocollen, gepubliceerd. De tekst van deze nota luidt als volgt:

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE  
COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

*Sous-Comité des transports par voie navigable  
Groupe de travail du droit fluvial*

**Note explicative sur le projet de Convention  
relative à l'immatriculation des bateaux de navigation  
intérieure et les projets de Protocoles annexés**

*Note du Secrétariat*<sup>1)</sup>

1. Sous l'égide de la Société des Nations, l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, Dantzig, la France, la Hongrie, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Pologne, la Suisse, la Tchécoslovaquie et la Yougoslavie avaient signé, le 9 décembre 1930, une Convention concernant l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, les droits réels sur ces bateaux et autres matières connexes. Au titre de ces „autres matières connexes”, la Convention traitait de l'exécution forcée et spécifiait que la validité et les effets de la saisie conservatoire étaient réglés par la loi du pays où cette saisie avait lieu. Dans son Acte final la Conférence qui avait élaboré la Convention avait, en outre, émis le voeu qu'une Convention sur la saisie conservatoire fût conclue dans un proche avenir.

2. La Convention de 1930 ne fut ratifiée que par la France. Lorsqu'à la suite d'une décision du Comité des transports intérieurs une réunion spéciale pour les problèmes de voies navigables se tint à Genève, au printemps de 1955, les Pays-Bas se déclarèrent prêts à ratifier également le texte de 1930, mais les autres représentants estimèrent que ce texte avait besoin d'être révisé. Certains estimaient que le seul intérêt d'un Accord international sur l'immatriculation était de permettre de définir les effets internationaux des droits réels inscrits et d'unifier dans la mesure du possible le droit privé en matière de propriété, d'hypothèque et de privilèges, le tout afin d'affermir le crédit sur les bateaux; pour eux, il était donc indiqué d'élaborer une Convention unique, à adopter obligatoirement dans sa totalité et portant à la fois sur l'immatriculation et sur les droits réels, ainsi que, dans la mesure où une entente pourrait intervenir,

<sup>1)</sup> La présente note a été rédigée par le Secrétariat comme suite à la demande du Groupe de travail du droit fluvial à sa quatorzième session (TRANS/SC 3/41, paragraphe 22).

sur la saisie conservatoire et l'exécution forcée. D'autres représentants jugeaient qu'une Convention limitée à l'immatriculation aurait un intérêt par elle-même et que, les bateaux immatriculés dans certains pays ne pouvant faire l'objet ni de droits réels autres que la propriété ni de mesures d'exécution forcée, on ne pouvait demander à ces pays d'adhérer à des clauses traitant de ces matières; à leur avis, toutefois, droits réels, saisies conservatoires et mesures d'exécution forcée étant inscrits sur les registres d'immatriculation, il fallait prévoir une liaison entre le texte traitant de l'immatriculation et ceux traitant des droits réels, de la saisie conservatoire et de l'exécution forcée. Finalement, il fut décidé de préparer une Convention sur l'immatriculation, assortie de deux protocoles facultatifs auxquels les Parties contractantes pourraient adhérer par des déclarations, l'acceptation du protocole sur la saisie conservatoire et l'exécution forcée n'étant toutefois possible qu'aux pays déclarant accepter le protocole sur les droits réels.

3. Sans attendre la fin de ces discussions au sein du Groupe de travail du droit fluvial, celui-ci avait été chargé d'élaborer, en partant du texte de 1930, un nouveau projet de Convention sur l'immatriculation et l'Institut international pour l'unification du droit privé avait bien voulu accepter de faire préparer par son Comité d'étude pour l'unification du droit fluvial des projets de textes sur les privilèges, hypothèques et autres droits réels ainsi que sur la saisie conservatoire et l'exécution forcée. Les textes élaborés par l'Institut, et que son Conseil de direction approuva respectivement en avril 1960 et en avril 1962, furent soumis au Groupe de travail du droit fluvial. La mise au point par ce Groupe du projet de Convention sur l'immatriculation et des Protocoles sur les droits réels, la saisie conservatoire et l'exécution forcée se poursuivit au cours de huit sessions successives qui s'échelonnèrent de 1959 à 1964. Le projet définitif a été diffusé sous la cote W/TRANS/SC3/49/Rev.2 - W/TRANS/WP33/31/Rev.2.

4. En 1930, avait également été conclue une Convention sur les mesures administratives propres à attester le droit au pavillon des bâtiments de navigation intérieure; cette Convention n'était pas non plus entrée en vigueur. Le Groupe de travail du droit fluvial discuta de l'opportunité de réglementer le droit pour un bateau de navigation intérieure d'arborer un drapeau national, ainsi que de l'utilité de définir la nationalité des bateaux de navigation intérieure. Des doutes furent exprimés sur la possibilité pour un bateau de navigation intérieure - à la différence des navires de mer - d'avoir une nationalité, ainsi que sur l'existence pour ces bateaux d'un droit au pavillon entraînant des effets juridiques, et il apparut que la définition de la nationalité d'un bateau de navigation intérieure n'aurait guère d'intérêt que dans la mesure où on se réfère à cette nationalité pour les règlements de police, l'admission de bateaux étrangers sur

le réseau national de voies navigables, les statistiques, etc. En conclusion de ses discussions et malgré les réticences de quelques délégations, le Groupe de travail jugea inutile de régler ces problèmes, que ce soit dans la Convention sur l'immatriculation ou dans un autre instrument international.

### Commentaires sur le projet de Convention lui-même

#### A. Généralités

5. L'objet essentiel de la Convention est, comme en 1930, d'imposer l'immatriculation et d'interdire les doubles immatriculations en vue de faciliter l'application des règlements de navigation intérieure et d'affermir le crédit sur les bateaux. En 1930, on n'avait en aucune façon réussi à unifier les possibilités offertes et les exigences imposées par les législations nationales pour l'immatriculation; dans la nouvelle Convention il en est de même, à ceci près qu'on interdit aux pays contractants d'immatriculer des bateaux qui n'auraient aucun lien avec le pays ou, plus précisément, qui n'auraient pas avec le pays au moins un des trois liens énumérés au paragraphe 1 de l'article 3.

6. Pour éviter les doubles immatriculations la Convention règle les conflits positifs entre législations nationales, c'est-à-dire les cas où le bateau pourrait, en vertu de ces législations, être immatriculé dans plus d'un pays contractant; le choix du lieu d'immatriculation appartient alors au propriétaire du bateau, sous réserve d'une certaine latitude laissée à chaque Partie contractante d'exiger l'immatriculation sur ses registres des bateaux qui ont avec le pays un lien étroit bien défini. Pas plus que les textes de 1930, la Convention ne règle les conflits négatifs, c'est-à-dire le cas où des bateaux ne rempliraient dans aucun des pays contractants les conditions fixées par la législation nationale pour pouvoir être immatriculés; en l'absence d'unification de ces conditions, on ne peut en effet éviter de tels conflits, mais il est raisonnable de penser qu'ils sont destinés à rester théoriques.

#### B. Commentaires article par article

##### Article premier

7. D'après le paragraphe 1.b) qui assimile aux bateaux „les hydroglisseurs, les bacs, ainsi que les dragues, grues, élévateurs et tous les engins ou outillages flottants”, l'immatriculation de ces divers engins est obligatoire alors qu'en 1930 elle était facultative (voir la troisième phrase du paragraphe 1 de l'article 4 et l'article 6); on a jugé cette obligation nécessaire en raison de la valeur élevée de ces engins. Le paragraphe 1.b) est calqué sur le texte de la Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation

intérieure (Genève, 15 mars 1960), à ceci près que les radeaux et les sections mobiles de ponts de bateaux sont laissés en dehors de l'énumération, ce qui les exempte de l'obligation d'être immatriculés, et que l'on ne mentionne pas les „petites embarcations”, le paragraphe 2 de l'article 3 dispensant les Parties contractantes d'imposer l'obligation de les immatriculer. Il avait un moment été envisagé de spécifier dans le paragraphe 1.b) qu'on visait seulement les engins destinés à être utilisés sur les voies navigables, mais on a jugé cette précision superflue.

8. Le paragraphe 2 de l'article premier est le fruit de longues discussions. La conception juridique de la propriété diffère en effet selon les pays; le texte adopté vise à préciser qu'au sens de la Convention le terme „propriétaire” doit se comprendre, là où il n'existe pas de propriétaire dans l'acception capitaliste du terme, comme désignant les entreprises qui ont la direction de l'exploitation du bateau et en sont les armateurs.

## Article 2

9. Le paragraphe 1 reproduit l'article premier de la Convention de 1930; ce qui concernait la publicité des registres a, toutefois, été reporté au nouveau paragraphe 3.

10. Il a été jugé utile de bien poser au paragraphe 2, ainsi qu'à l'article 10 (paragraphe 1), le principe général que les conditions et les obligations d'immatriculation et de radiation des immatriculations sont définies par la législation des Parties contractantes dans les limites permises par la Convention. Dans le texte de 1930, le principe était le même, mais il était moins nettement exprimé.

11. Le paragraphe 3 comporte des modifications sensibles par rapport à l'article premier du texte de 1930. D'une part, il n'est plus précisé que les registres sont publics, ce que certains craignaient de voir interpréter comme une obligation d'affichage et ce qui, en tout cas, était contraire à la pratique de nombreux pays, où l'on ne consulte pas le registre mais où l'on se renseigne sur son contenu et éventuellement on en demande un extrait. D'autre part, certains pays ayant insisté pour limiter aux véritables intéressés la délivrance d'extraits du registre, il a été prévu à l'article 21 de la Convention que les Parties contractantes pourront se réserver la latitude de ne délivrer d'extraits du registre qu'aux demandeurs établissant la vraisemblance de l'existence d'un intérêt de leur part à obtenir de tels extraits. Enfin, il a été jugé opportun de préciser qu'on peut obtenir des extraits des documents déposés au bureau d'immatriculation et auxquels renvoie l'inscription; il va de soi que cette possi-

bilité ne s'étend pas aux documents dont le registre donne la référence mais dont l'essentiel est déjà reproduit dans l'inscription elle-même.

### Article 3

12. Comme il est indiqué au paragraphe 5 ci-dessus, le paragraphe 1 de l'article 3 définit le lien minimal qui doit exister entre le bateau et le pays d'immatriculation. Certaines délégations auraient voulu un texte plus rigoureux interdisant qu'une personne physique ressortissante d'un pays où elle ne réside pas puisse faire immatriculer son bateau dans ce pays; ç'eût été un renversement complet du texte de 1930 qui permettait à chaque Partie contractante non seulement de prévoir une telle immatriculation, mais même de l'exiger dans le cas où le bateau naviguait exclusivement sur ses eaux. Ainsi qu'il est expliqué au paragraphe 23 ci-après, on a refusé aux Parties contractantes la possibilité d'édicter une telle exigence, mais on n'est pas allé jusqu'à leur interdire de procéder dans ce cas à l'immatriculation sur demande du propriétaire du bateau.

13. Dans certains pays, le régime de l'immatriculation est basé sur la notion de la nationalité du bateau; le texte du paragraphe 1 ne va pas à l'encontre de ce régime et permet évidemment aux Parties contractantes qui le désireront de ne prévoir l'immatriculation sur leurs registres que des bateaux qu'elles considèrent comme ayant leur nationalité.

14. C'est intentionnellement qu'à l'alinéa a) il est parlé du lieu d'où l'exploitation du bateau est habituellement dirigée et non pas seulement du lieu d'où elle est dirigée et qu'à l'alinéa c) il est parlé de siège et non pas de siège social des personnes morales ou des sociétés commerciales. Cette dernière remarque vaut pour d'autres passages de la Convention et des Protocoles.

15. Il va de soi que le mot „propriété” employé à la fin du paragraphe 1 doit être interprété comme visant aussi la nue-propriété. La même remarque vaut pour la propriété au sens du Protocole n° 1 relatif aux droits réels.

16. Il avait un moment été envisagé d'ajouter au début du paragraphe 1 „Sous réserve des dispositions de l'article 5” afin d'éviter l'apparence d'une contradiction avec ce dernier article, mais on a jugé cette précision superflue, l'article 5 ne pouvant être interprété autrement que comme laissant à chaque Partie contractante la latitude de ne pas tenir compte des exigences prévues au paragraphe 1 de l'article 3 lorsqu'elle fixe les conditions dans lesquelles un bateau en cours de construction sur son territoire peut ou doit être immatriculé sur ses registres.

17. Le paragraphe 2 doit se lire en relation avec le paragraphe 1 de l'article 4. L'ensemble correspond aux dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 4 de la Convention de 1930 mais est présenté sous une forme un peu différente.

18. La fixation dans ce paragraphe 2 des limites (20 tonnes métriques de port en lourd et 10 m<sup>3</sup> de déplacement) au-dessous desquelles cesse l'obligation d'immatriculation a donné lieu à de longues discussions; on avait envisagé de prévoir des limites distinctes pour les engins flottants, les remorqueurs, les pousseurs, les bateaux à passagers, etc., mais on a finalement préféré la simplicité.

19. A l'article 21 de la Convention, il est prévu pour les Parties contractantes la possibilité de formuler une réserve sur l'obligation d'immatriculer 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. Par section attenante de voie d'eau, on a visé notamment le Rhin à sa sortie du Lac de Constance. Une demande de prévoir une possibilité de réserve similaire pour tous les bateaux naviguant sur des voies d'eau ne communiquant pas avec un réseau de voies internationales n'a pas été retenue.

20. Le paragraphe 3 correspond aux paragraphes 2 et 3 de l'article 3 de la Convention de 1930. L'idée de l'établissement d'un registre central pour tous les bateaux immatriculés dans tous les pays contractants avait été évoquée mais, pour des raisons pratiques, n'a pas été retenue.

#### Article 4

21. Le paragraphe 1 est déjà commenté au paragraphe 17 ci-dessus; la dernière phrase du paragraphe 3 de l'article 4 de la Convention de 1930 n'a pas été reprise, ayant été jugée superflue, mais il va de soi que le propriétaire du bateau peut toujours revenir sur le choix du lieu d'immatriculation qu'il a fait et effectuer alors les formalités de transfert prévues à l'article 11.

22. D'après le texte de 1930, tout bateau qui remplissait, dans un pays contractant au moins, les conditions prévues pour pouvoir être immatriculé devait être immatriculé dans un pays contractant. Cette obligation, qui concerne à la fois les Parties contractantes et les propriétaires de bateaux, subsiste dans le nouveau texte, mais avec une exception pour les bateaux qui sont immatriculés dans un pays non contractant et qui ont avec ce pays au moins un des trois liens visés au paragraphe 5 ci-dessus. Cette exception a été apportée en vue d'éviter le plus possible les doubles immatriculations, même entre pays contractants et pays non contractants.

23. Le paragraphe 3 correspond au paragraphe 4 de l'article 4 du texte de 1930 et à la clause du Protocole-annexe de 1930 sur la nationalité des bateaux. Le paragraphe 5 de l'article 4 du texte de 1930 n'a pas été repris; est ainsi supprimée, conformément à ce qui est dit ci-dessus au paragraphe 12, la latitude qui avait en 1930 été laissée à chaque Partie contractante d'exiger que soient immatriculés sur ses registres les bateaux exclusivement affectés à la navigation sur ses eaux et appartenant pour plus de moitié à une personne physique qui est son ressortissant mais ne réside pas habituellement sur son territoire.

#### Article 5

24. Cet article correspond à l'article 7 et au paragraphe 3 de l'article 9 du texte de 1930. Toute la question de l'immatriculation des bateaux en construction dans un pays est maintenant laissée à la législation nationale de ce pays. Il est prévu qu'un bateau en construction ne peut être immatriculé que sur les registres du pays où il est en construction; d'après le texte de 1930 des accords entre Etats pouvaient en disposer autrement, mais on a jugé qu'en raison de la reconnaissance à l'étranger des effets des inscriptions sur les registres le besoin de tels accords ne se ferait pas sentir.

#### Article 6

25. Ces dispositions étaient évidemment indispensables dans la pratique; elles correspondent à l'article 5 de la Convention de 1930 mais sont plus précises.

#### Article 7

26. On a rassemblé dans les deux paragraphes de cet article ce qui était éparé dans divers articles de la Convention de 1930. Il était nécessaire d'avoir ici un article général puisque les inscriptions dont il est question visent aussi bien les inscriptions prévues dans la Convention que celles prévues dans les Protocoles annexes. Il va de soi que les inscriptions relatives à un même bateau doivent être reliées entre elles; si l'on n'a pas dit qu'elles doivent former une suite ininterrompue c'est parce que les inscriptions relatives aux diverses catégories de droits réels peuvent, tout en étant reliées entre elles, être apposées sur des pages distinctes du registre (voir article 4 du Protocole relatif aux droits réels).

#### Article 8

27. Le texte de 1930 (articles 9 et 10) a subi quelques modifications de forme et de fond. On a jugé utile de faire indiquer les bureaux où le bateau aurait été immatriculé antérieurement; on a



estimé superflu d'exiger que la demande d'immatriculation du bateau soit présentée par écrit; on n'a pas précisé que, si le propriétaire est une personne morale ou une société commerciale, il faut indiquer la dénomination et le siège social, les mots „nom et adresse ou domicile du propriétaire” devant s'interpréter comme se référant à des indications suffisantes pour retrouver les propriétaires intéressés (par exemple, nom de la ville pour les grosses sociétés, port d'attache ou adresse postale pour les artisans). D'autre part, après discussion, il n'a pas semblé nécessaire de spécifier si la puissance à indiquer est celle des seules machines de propulsion ou le total de celles des machines de propulsion et des machines auxiliaires et il n'a pas non plus été jugé utile de mentionner la longueur et la largeur du bateau puisque ces indications figurent sur le certificat de jaugeage. Le cas a été prévu où le bateau n'aurait pas de certificat de jaugeage car, d'après le projet de Convention à l'étude pour remplacer la Convention de 1925 sur le jaugeage, ce dernier ne sera pas obligatoire pour certains engins astreints à être immatriculés.

#### Article 9, paragraphes 1 et 2

28. La rédaction du paragraphe 1 a été alignée autant que possible sur celle du paragraphe 1 de l'article 8. Le paragraphe 2 remplace le paragraphe 1 de l'article 17 de la Convention de 1930.

#### Article 9, paragraphe 3, et article 10, paragraphe 1

29. Il a paru plus clair de traiter à part le cas des bateaux devenus inaptes à la navigation, au lieu de n'en parler, comme en 1930 (article 11), que sous forme incidente. Obligation est faite au propriétaire d'un bateau démolé, coulé ou devenu inapte à la navigation de faire inscrire ce fait au registre; de plus, chaque Partie contractante peut, en vertu du paragraphe 1 de l'article 10, prévoir les conditions et les obligations d'une radiation d'office. Le paragraphe 1 de l'article 10 s'applique aussi aux conditions et aux obligations de radiation dans le cas où le bateau cesse de remplir les conditions pour pouvoir être immatriculé dans le pays.

#### Articles 10 et 11

30. Les textes ont été allégés et précisés par rapport à ceux de la Convention de 1930 (articles 15 et 45). D'une part, il a été jugé inopportun de préciser les détails de la procédure de transfert car leur modification éventuelle n'eût été possible qu'en recourant à la procédure de révision de la Convention, inévitablement lourde; on s'est donc borné à autoriser les bureaux à communiquer directement entre eux. D'autre part, pour éviter toute période de transition au cours de la quelle le bateau pourrait n'être inscrit sur aucun registre

ou être au contraire inscrit sur deux registres différents, on a légèrement modifié la procédure prévue en 1930.

31. On a traité le problème des transferts d'immatriculation de façon à sauvegarder toujours les droits des tiers qui bénéficient d'inscriptions conformément aux Protocoles annexes, mais à permettre aux pays pour qui ces Protocoles sont sans intérêt de devenir Parties à la Convention; la règle uniforme fixée par le paragraphe 2 de l'article 10 prévaut, le cas échéant, sur les conditions de radiation fixées par les législations nationales conformément au paragraphe 1 du même article.

32. La procédure adoptée ne comportant plus, comme en 1930, un avis de non-opposition au transfert donné par le bureau où le bateau est immatriculé, il a été inutile de mentionner, comme on l'avait fait en 1930 (article 15, paragraphe 3, dernière phrase), qu'un bureau ayant notifié son absence d'opposition au transfert pourra néanmoins ne pas procéder à la radiation si une procédure d'exécution forcée intervient après notification.

33. On peut remarquer qu'il y a conflit entre les obligations d'immatriculation du paragraphe 3 de l'article 4 et le droit d'opposition au transfert de l'immatriculation donné aux bénéficiaires d'inscriptions par le paragraphe 2 de l'article 10, mais ce conflit ne résulte pas d'une erreur des rédacteurs de la Convention: l'obligation du paragraphe 3 de l'article 4 subsiste et peut avoir des conséquences pénales pour ceux qui, en raison du paragraphe 2 de l'article 10, ne pourront obtenir le transfert.

34. La proposition avait été présentée, mais n'a pas été retenue, de prévoir que, même si la législation nationale précise qu'en cas de copropriété la majorité des copropriétaires peut seule disposer du bien, tout copropriétaire peut s'opposer au transfert de l'immatriculation.

35. La deuxième phrase du paragraphe 1.b) de l'article 11 mentionne que le transfert d'immatriculation peut être refusé s'il est incompatible avec les exigences de la sécurité publique; ce texte correspond à la clause I qui figurait au Protocole-annexe de 1930.

36. Bien entendu, le bureau où la nouvelle immatriculation est requise a le droit de refuser l'immatriculation si les conditions posées par sa législation nationale pour qu'un bateau soit immatriculé ne sont pas remplies, ainsi que d'exiger des documents justificatifs dans la forme requise par sa législation nationale, par exemple de réclamer la production de titres de propriété revêtus d'une certaine forme.

## Article 12

37. Le paragraphe 2 répare une omission évidente commise en 1930. Le paragraphe 3 remplace la disposition de l'article 13 du texte de 1930 selon laquelle le certificat d'immatriculation devait se trouver à bord du bateau; le nouveau texte est plus souple et permet notamment de conserver à terre le certificat d'immatriculation des engins flottants.

38. Il n'a pas été jugé nécessaire de préciser explicitement qu'en cas de radiation de l'immatriculation le certificat doit être restitué; une telle prescription aurait fait double emploi avec la possibilité laissée par l'article 10 aux législations nationales de fixer les conditions de la radiation et avec l'obligation prévue au paragraphe 1 de l'article 9 de modifier le certificat en cas de modification dans les faits qui font l'objet d'inscription. De même, il a été jugé superflu de préciser que, dans le cas où le certificat est restitué ou modifié, le duplicata doit être également restitué ou modifié.

## Article 13

39. Cet article correspond à l'article 43 de la Convention de 1930 mais parle seulement de „bateaux affectés exclusivement à l'exercice de la puissance publique” et non plus „de bateaux affectés exclusivement à l'exercice, à un titre quelconque, de la puissance publique”. On a jugé que les mots „à titre quelconque” pouvaient donner lieu à équivoque; au surplus, ils ne figuraient pas à l'article similaire (article 9.a)) de la Convention sur l'abordage. Il va de soi que cet article s'applique incontestablement aux bâtiments de guerre.

40. Dans certains pays les bateaux de service appartenant à l'Etat ne sont pas astreints à l'immatriculation, par exemple les brise-glace en République fédérale d'Allemagne; la possibilité a donc été prévue à l'article 21 de formuler une réserve sur l'applicabilité de la Convention à ces bateaux.

## Article 14

41. Cet article s'inspire des paragraphes 1 et 2 de l'article 47 de la Convention de 1930. Toutefois l'alinéa b) du paragraphe 1 est nouveau; il a été jugé nécessaire, d'une part pour tenir compte du cas de la Belgique où il n'existe pas encore d'immatriculation, d'autre part pour ménager le délai nécessaire aux modifications dans les lois nationales qu'exigera, le cas échéant, le paragraphe 1 de l'article 3. On a réduit à un an le délai transitoire de trois ans; le nouveau délai a été jugé suffisant compte tenu du temps qui s'écoulera avant la ratification et de la possibilité pour chaque pays d'adopter, en même temps que la loi de ratification, les dispositions législatives internes nécessaires.

*Remarques diverses*

42. Le nouveau projet de Convention ne retient pas

a) l'article 14 de la Convention de 1930 exigeant que le bateau porte son nom ou sa devise et son numéro d'immatriculation; on a jugé que la question ressortissait des codes de navigation et était traitée dans le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI); cela a entraîné la suppression du paragraphe 3 de l'article 47;

b) l'article 16 de la Convention de 1930 relatif à la compétence pour la poursuite et la répression des infractions à la Convention; on a jugé préférable de laisser cette compétence au droit commun, le texte de 1930 n'apportant d'ailleurs guère de précisions;

c) les articles 44, 45 (2) et 46 de la Convention de 1930; ces articles ont été jugés superflus et, en particulier, la procédure prévue par l'article 46 a été estimée trop longue. Le Groupe de travail a toutefois demandé au Secrétariat d'établir, en demandant aux gouvernements les renseignements nécessaires, la liste des textes de lois ou de règlements nationaux concernant l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et les références des brochures ou journaux officiels où figurent ces textes, ainsi que de tenir à jour, lorsque la Convention sera entrée en vigueur, la liste des bureaux d'immatriculation des Parties contractantes et des indicatifs de ces bureaux;

d) la clause II du Protocole-annexe de 1930 sur la sauvegarde des traités, actes et conventions qui régissent les voies d'eau internationales ou d'intérêt international. On a jugé que, ou bien cette clause n'ajouterait rien au texte, ou bien elle pourrait être interprétée comme permettant de déroger à la Convention par accords spéciaux sur toutes les voies d'eau internationales.

43. On avait envisagé un moment de dire dans la Convention ou dans les Protocoles annexes que toute mention sur le registre prend effet à l'égard des tiers dès qu'elle est inscrite, mais on y a renoncé car on aurait ainsi donné à cette mention un caractère constitutif, ce qui aurait été en contradiction avec le régime juridique en vigueur dans plusieurs pays.

44. De très longues discussions ont eu lieu sur le cas de la faillite, lors de l'élaboration du projet de Protocole sur la saisie conservatoire et l'exécution forcée. Il a paru impossible de régler, dans une Convention ou dans des Protocoles limités aux bateaux de navigation intérieure, l'effet international des faillites, ne serait-ce que pour ne pas risquer de se trouver en contradiction avec les accords internationaux de portée générale qui ont été ou seront conclus à ce

sujet. On verra plus loin aux paragraphes 79 à 81, 84, 89 et 107 ce qui a été fait pour le Protocole sur la saisie conservatoire et l'exécution forcée; dans la Convention proprement dite et dans le Protocole sur les droits réels il a été décidé de ne prévoir aucune clause spéciale. Il en résulte évidemment une lacune dans le cas où un bateau immatriculé dans un pays contractant A et appartenant à une personne qui y est déclarée en faillite serait acheté de gré à gré dans un pays contractant B; l'acquéreur pourra se voir refuser d'être reconnu par le pays A comme propriétaire du bateau alors que le pays B ne pourra être tenu de continuer à reconnaître l'immatriculation dans les registres du pays A du bateau qui a fait l'objet d'une vente sur son territoire. Toutefois, la même lacune existe dès à présent et, si dans ce cas la Convention n'améliore pas la situation, elle ne l'aggrave pas.

### **Projet de Protocole relatif aux droits réels sur les bateaux de navigation intérieure**

#### *A. Généralités*

45. Le texte de 1930 avait cherché à unifier partiellement les législations nationales concernant la propriété, l'usufruit, les hypothèques et les privilèges, et non pas seulement à définir l'effet international de ces droits. Le projet de convention préparé par l'Institut (W/TRANS/WP33/18) avait été conçu dans le même esprit. Mais, en raison des difficultés que soulevait cette unification, le texte qu'a mis au point le Groupe de travail traite essentiellement de l'effet international des droits en cause et ne comporte unification des législations nationales que sur les quelques points où cela a paru indispensable pour l'affermissement du crédit sur les bateaux.

#### *B. Commentaires article par article*

##### Article premier

46. La définition donnée ici a pour but de faciliter la rédaction du Protocole. On n'a pas repris dans cet article ce qui est dit à l'article 1.b) de la Convention sur l'assimilation aux bateaux des hydroglisseurs, des bacs, etc. puisque, le Protocole étant partie intégrante de la Convention dans les rapports entre les Parties contractantes liées par le Protocole, le terme „bateau” employé dans le Protocole doit s'entendre au sens de l'article 1.b) de la Convention.

##### Article 2

47. Pour la raison indiquée au paragraphe précédent le Protocole ne s'applique pas aux bateaux auxquels la Convention elle-même ne s'applique pas, notamment aux bateaux affectés exclusivement à l'exercice de la puissance publique que l'article 13 de la Convention exclut du champ d'application de la Convention.

48. On avait un moment envisagé de préciser dans cet article que les droits réels suivent le bateau en quelques mains qu'il passe, mais cette addition a été jugée superflue, la chose allant de soi; il ne s'agissait là, d'ailleurs, que d'une des caractéristiques des droits réels.

### Article 3

49. La rédaction adoptée ne signifie pas que tout privilège est considéré comme un droit réel. Elle permet aux Parties contractantes, conformément aux dispositions de certaines législations nationales, d'attacher un effet de droit réel à la saisie conservatoire mais elle ne leur impose pas de le faire. On notera que le droit de rétention n'est pas traité à cet article 3; en revanche, il est dit à l'article 7 du Protocole sur la saisie conservatoire et l'exécution forcée qu'un droit de rétention sur le bateau ne fait pas obstacle à la saisie conservatoire ou à la vente forcée.

50. Certains pays avaient proposé de prévoir au Protocole que les bateaux appartenant à l'Etat ne peuvent faire l'objet d'usufruit, d'hypothèques ou de privilèges. Cette proposition n'a pas été retenue. Il va de soi qu'aucune Partie contractante au Protocole n'est tenue de prévoir la possibilité d'un usufruit ou d'hypothèques sur les bateaux appartenant à l'Etat. Il va de soi aussi que le Protocole ne peut affecter le régime juridique des bateaux immatriculés dans les pays qui ne sont pas Parties contractantes au Protocole. Mais il a paru impossible que, dans les rapports entre Parties contractantes au Protocole, les clauses relatives aux privilèges ne jouent pas à l'égard de ceux des bateaux appartenant à un Etat contractant auxquels s'applique le Protocole.

### Articles 4 et 5

51. Ces articles n'interdisent pas aux Parties contractantes de régler les inscriptions à faire au registre en cas de mort du titulaire d'un droit réel mais on a estimé inutile de traiter des inscriptions à faire dans ce cas, le but du Protocole étant seulement de définir l'effet international des inscriptions.

52. Il va de soi que, devant le silence du Protocole à ce sujet, les Parties contractantes peuvent régler l'inscription des demandes en justice ou des décisions judiciaires, provisoires ou définitives.

53. Il en est de même pour l'inscription des affrètements ou locations dépassant une certaine durée et pour l'inscription des loyers payés d'avance pour une certaine durée. Si l'on n'a pas jugé utile de définir l'effet international de ces inscriptions, c'est en raison du faible intérêt pratique des cas en cause.

## Article 6

54. Le texte adopté permet que deux inscriptions aient le même rang sur le registre. On y parle de „l'ordre des inscriptions qui résulte du registre” plutôt que „du moment où l'inscription est demandée”; cette dernière formule aurait pu être interprétée comme imposant dans certains cas un ordre différent de celui prévu par la pratique ou par la loi nationale pour régler l'ordre d'inscription dans le registre. Le texte couvre le cas de cession de rang entre bénéficiaires de droits réels; pour être opposable aux tiers, la modification de rang doit, en effet, être inscrite au registre soit en tant que telle, soit par radiation des anciennes inscriptions et nouvelles inscriptions.

## Article 7

55. Il est parlé ici du „montant de l'hypothèque” et non plus, comme en 1930, du „montant de la créance”; dans le cas où l'hypothèque est prise à concurrence d'un certain montant maximal, c'est, en effet, ce montant qu'il faut inscrire et il a été jugé inutile et peu pratique d'inscrire, en plus du montant de l'hypothèque, le montant de la créance, qui, lui, peut varier. Après discussion, on a retenu les termes „conditions d'exigibilité” déjà employés en 1930. Il va de soi que les termes „nom et adresse ou domicile” du créancier désignent, pour les personnes morales et les sociétés commerciales, la dénomination et le siège social.

## Article 9

56. Le paragraphe 1 comporte une certaine unification de l'étendue de l'hypothèque, malgré la latitude qu'il laisse aux Parties contractantes. Les paragraphes 2 et 3 précisent ce à quoi s'applique la reconnaissance internationale de l'hypothèque. On s'était demandé s'il ne faudrait pas prévoir au paragraphe 2, comme condition de la reconnaissance internationale de l'extension de l'hypothèque aux frais ou aux indemnités dus en vertu d'un contrat d'assurance, que l'inscription sur le registre mentionne cette extension, mais on a, après discussion, renoncé à cette addition.

## Articles 11, 12 et 13

57. Les discussions sur ces articles ont été particulièrement longues. Le texte adopté constitue un compromis. L'article 11 réalise une certaine unification des législations nationales; les créances qui y sont énumérées primeront partout les hypothèques. Quant aux autres créances, réserve faite des droits spéciaux qui font l'objet de l'article 12 mais qui ne sont pas à proprement parler des privilèges, elles ne seront privilégiées dans un pays que si elles le sont à la fois dans ce pays et dans le pays d'immatriculation.

58. A propos de l'article 11.b) on avait longuement discuté si les créances du personnel devaient être privilégiées à concurrence du montant correspondant à une durée de six mois ou d'un an. La reconnaissance d'un privilège aux contributions du bateau aux avaries communes, prévue à l'article 11.c), n'a été acceptée qu'après un long débat. Au paragraphe 2 de l'article 12, le terme „enlèvement” des bateaux échoués, désamarrés ou coulés couvre le cas où l'épave a été détruite ou découpée sur place.

59. Certains pays auraient voulu voir étendre la liste des créances qui priment partout les hypothèques aux créances du chef de renflouement, aux créances du fait de dommages corporels du capitaine ou de toute autre personne au service du bateau causés par accident de navigation, aux créances du fait de dommages corporels aux passagers et aux primes d'assurance arriérées. Certains auraient voulu inclure aussi dans la liste, mais seulement dans le cas où le fait constitutif de la créance est antérieur à l'inscription de l'hypothèque, les créances du chef de dommages aux marchandises et aux bagages ou du chef de dommages causés par accident de navigation à d'autres bâtiments ou a des biens meubles ou immeubles. Un accord à ce sujet s'étant révélé impossible, on avait un moment envisagé d'énumérer ces diverses créances – ou certaines d'entre elles – dans une liste spéciale et de prévoir qu'elles priment les hypothèques, sauf sur le territoire des Parties contractantes qui auraient formulé une réserve à ce sujet. Il a finalement paru préférable de renoncer à toute énumération et de se borner au système défini à l'article 13. Ce faisant, on a en même temps renoncé à unifier en quoi que ce soit, dans les articles 14 et 15, la liste, l'assiette et la priorité respective des privilèges qui ne priment pas partout les hypothèques.

#### Article 14

60. L'article 14 (paragraphe 1 et 2) comporte une certaine unification de l'assiette des privilèges qui partout priment les hypothèques.

61. L'idée avait été émise, mais n'a pas été retenue, de plafonner au taux légal d'intérêt les intérêts qui jouissent d'un privilège en vertu du paragraphe 1.

62. Le passage du paragraphe 2 précisant que l'extension du privilège aux indemnités s'applique même après transmission ou mise en gage de ces indemnités n'a été retenue qu'avec une certaine hésitation, la remarque ayant été faite que ces indemnités avaient pu être transmises en gage de bonne foi. En revanche, l'accord a été rapide sur la dernière phrase du paragraphe 2.b) qui exclut du champ d'application des privilèges les indemnités d'assurance tous risques.



Finalement, un article 19 a été inséré au Protocole, qui permet aux Parties contractantes de formuler une réserve sur ce paragraphe 2.b).

63. Il avait été envisagé de préciser qu'en cas de vente forcée du bateau le privilège peut être exercé seulement sur le produit de la vente mais cette addition a été jugée superflue, la chose allant de soi.

64. Le paragraphe 3 a donné lieu à des discussions prolongées; certains auraient préféré prévoir comme règle uniforme que les privilèges énumérés à l'article 11 ne s'étendent pas au fret; d'autres auraient voulu voir imposer, toujours comme règle uniforme, qu'ils s'étendent au fret en cas de vente forcée. On a finalement adopté une solution de compromis.

#### Article 15

65. L'article 15 comporte unification du rang des privilèges, mais seulement pour les créances privilégiées énumérées à l'article 11.

#### Article 16

66. Cet article ne s'applique également qu'aux créances énumérées à l'article 11. Si l'on y parle de créances „nées pendant l'exploitation du bateau" et non pas „nées de l'exploitation du bateau", c'est pour que le texte ne risque pas d'être interprété comme visant seulement pour origine de la créance le fait que le bateau a été exploité par un tiers.

#### Article 17

67. Le paragraphe 1 fixe une règle d'extinction uniforme, mais seulement pour les créances privilégiées énumérées à l'article 11. Pour l'extinction on avait envisagé un délai de six mois mais, comme il peut s'agir de relations internationales, un délai d'un an a été préféré. On avait envisagé aussi de préciser que le créancier privilégié devra faire valoir son droit, en ce qui concerne le bateau et les objets à son bord, selon les conditions et les formes déterminées par la loi du pays d'immatriculation, mais on y a renoncé.

68. Pour faciliter l'application de l'article 13, on avait envisagé d'obliger les Parties contractantes à déclarer au Secrétaire général des Nations Unies, au moment où elles ratifient la Convention, les créances qui, dans leurs législations, priment les hypothèques et à notifier ultérieurement toute modification de la loi qui interviendrait, mais on a craint qu'un tel système comporte malgré tout des lacunes et soit ainsi plus nuisible qu'utile.

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

*A. Généralités*

69. Bien que, dans la pratique, saisie conservatoire et exécution forcée soient relativement rares, la conclusion d'un instrument international sur la saisie conservatoire et l'exécution forcée a été jugée nécessaire pour faciliter le crédit sur les bateaux en le renforçant grâce à une publicité efficace.

70. Le Protocole n'a pas recherché l'unification des législations nationales sur les saisies et les exécutions forcées concernant les bateaux de navigation intérieure. En l'absence d'unification générale des règles de saisie et d'exécution forcée, une telle unification partielle aurait entraîné dans le droit de chaque pays une divergence difficilement admissible entre les règles de saisie et d'exécution selon qu'elles portent sur des bateaux ou sur d'autres biens.

71. Tout ce qui n'est pas réglé dans le Protocole ressortit évidemment aux législations nationales et on a estimé superflu de le dire expressément.

*B. Commentaires article par article*

**Article premier**

72. Les commentaires donnés ci-dessus au paragraphe 46 pour l'article premier du Protocole sur les droits réels s'appliquent également ici.

73. Une définition des termes „saisie conservatoire” et „exécution forcée” au sens de la Convention a été jugée nécessaire en raison de la différence de portée de ces termes dans les législations nationales. Pour la définition de la saisie conservatoire, le critère retenu a été l'immobilisation matérielle du bateau; une mesure visant seulement à empêcher la modification des inscriptions au registre n'est donc pas une saisie conservatoire au sens de la Convention. Pour la définition de l'exécution forcée, le critère retenu est que la mesure tende à la vente du bateau; une mesure d'expropriation ou une mesure visant à la constitution forcée d'une hypothèque ne sont donc pas des mesures d'exécution forcée au sens de la Convention.

74. Il est précisé à l'article 1.b) que la saisie conservatoire peut être demandée pour sauvegarder non seulement la réalisation d'une créance mais encore la réalisation de tout autre droit, réel ou non, du requérant; on peut imaginer, par exemple, que la saisie conserva-

toire d'un bateau affrété à temps soit demandée parce que le contrat d'affrètement limite la zone où le bateau peut naviger alors que l'affréteur s'apprête à se rendre hors de cette zone.

75. Comme, dans certains pays, les mesures d'urgence constituant saisie conservatoire au sens du Protocole n'ont pas à être autorisées au préalable par l'autorité judiciaire, mais ont seulement à être validées par cette autorité, il a été prévu à l'article 10, auquel renvoie cet article 1.b), que l'autorisation de l'autorité judiciaire peut consister en une validation. Les législations belge et néerlandaise permettant l'exécution forcée sur titre exécutoire sans autorisation de l'autorité judiciaire, on s'est borné à l'alinéa c) à dire que la mesure d'exécution forcée avait à être „prévüe” par la législation d'une Partie contractante et non pas à être „autorisée” par cette législation.

76. Compte tenu de la rédaction de l'article 3, il n'a pas été jugé utile de dire à l'article 1.c) que l'exécution forcée ne couvre pas la procédure de faillite; on a également estimé superflu de spécifier que ce terme ne couvre pas l'obtention du titre exécutoire.

## Article 2

77. La majorité du Groupe de travail aurait désiré que le Protocole s'appliquât non seulement aux bateaux immatriculés dans les pays contractants mais à ceux qui auraient dû l'être selon les dispositions des lois nationales des Parties contractantes conformes à la Convention ou même à ceux qui sont immatriculés dans des pays non contractants. On a dû, toutefois, reconcer à cette extension, car on a jugé indésirable que le champ d'application du Protocole sur la saisie conservatoire et l'exécution forcée fût plus étendu que celui du Protocole sur les droits réels et on a dû constater que l'application de ce dernier Protocole à des bateaux non immatriculés dans les pays contractants n'aurait pas de sens, le Protocole ne traitant que de la reconnaissance des inscriptions sur les registres des pays contractants ou de la priorité des créances privilégiées sur les droits inscrits.

78. Le Protocole n'est pas applicable aux bateaux affectés exclusivement à l'exercice de la puissance publique puisque ces bateaux sont exclus du champ d'application de la Convention à laquelle le Protocole est annexé. Les pays dont la législation ne connaît pas la saisie exécutoire et l'exécution forcée avaient proposé que le Protocole ne soit pas non plus applicable aux autres bateaux appartenant à l'Etat mais les pays intéressés par le Protocole n'ont pas jugé désirable de prévoir une clause à cet effet. Celle-ci eût, d'ailleurs, été inopérante à l'égard des bateaux appartenant aux Etats qui ne sont pas Parties au Protocole puisque ces Etats n'auraient pu s'en réclamer.

## Article 3

79. Les discussions qui ont eu lieu sur le cas de la faillite sont déjà mentionnées ci-dessus au paragraphe 44. La lacune qui a été signalée pour le cas de vente de gré à gré à l'étranger d'un bateau appartenant à une personne déclarée en faillite se retrouve en cas de vente forcée à l'étranger d'un tel bateau, mais, alors qu'en cas de vente de gré à gré la situation actuelle ne sera pas modifiée par l'entrée en vigueur de la Convention et des Protocoles, elle l'aurait été en cas de vente forcée si l'on n'avait pas pris certaines précautions. En vertu des clauses générales du Protocole sur la saisie exécutoire et l'exécution forcée, le pays d'immatriculation du bateau aurait dû en effet, même si le propriétaire du bateau y était en faillite, reconnaître la vente forcée du bateau effectuée à l'étranger et les créanciers de la masse de la faillite, informés de l'exécution forcée en vertu de l'article 20, n'auraient pu faire valoir leurs droits sur le bateau que dans le pays de l'exécution forcée. Pour éviter d'aggraver ainsi la situation des créanciers de la masse de la faillite par rapport à ce qui se passe actuellement, il a été décidé de prévoir à l'article 3 que le 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; mention a été faite également des accords internationaux liant la Partie contractante en cause afin de faire prévaloir sur les dispositions du Protocole les dispositions des accords internationaux qui ont été ou seront conclus sur la reconnaissance internationale des effets de la faillite.

80. D'autre part, on a désiré tenir compte des particularités de la législation suisse d'après laquelle, en cas de poursuite ou de faillite, le capitaine ou patron du bateau est tenu de ramener le bateau en Suisse. Cette procédure n'est pas assimilable à la saisie-exécution et n'a donc pas été visée par le Protocole; pour le préciser, on a adopté le paragraphe 1 de l'article 3 qui sauvegarde la coexistence dans ce domaine du Protocole et de la législation suisse.

81. Bien entendu, le paragraphe 2 de l'article 3 ne doit pas être interprété comme étendant les effets d'une faillite au territoire du pays où le bateau fait l'objet d'une saisie conservatoire ou d'une exécution forcée; le seul but de ce paragraphe est de permettre aux pays sur le territoire desquels s'étendent les effets d'une faillite déclarée du propriétaire du bateau de ne pas être tenus par les paragraphes 1 des articles 9 et 19. On peut noter qu'on s'était demandé si, plutôt que d'adopter ce paragraphe 2 de l'article 3, il ne serait pas préférable de remplacer dans les paragraphes 2 des articles 9 et 19 l'expression „inexistence du droit” par „inexistence, invalidité ou inapplicabilité du droit” mais on a préféré, comme étant plus explicite, le texte du paragraphe 2.

## Article 4

82. Une très longue discussion a eu lieu sur cet article. La Suisse a beaucoup insisté pour que l'exécution soit possible dans le pays d'immatriculation. Un compromis avait été suggéré prévoyant que, dans le cas d'un créancier domicilié dans le pays d'immatriculation, la procédure d'exécution forcée pourra avoir lieu devant les autorités judiciaires de ce pays mais sans que cela exclue l'exécution dans le pays où le bateau se trouve; une telle clause aurait toutefois bouleversé si profondément le Protocole qu'elle n'a pu être acceptée. On doit noter que, si on parle à cet article 4 de „la saisie-exécution” et de „la vente forcée” et non pas de „l'exécution forcée”, c'est parce que des mesures préliminaires à la vente forcée d'un bateau sont normalement prises dans le pays d'immatriculation, ce que le Protocole ne veut pas empêcher.

## Article 5

83. La rédaction adoptée permet aux législations nationales de rendre l'inscription d'une saisie ou d'une exécution forcée constitutive des droits qu'elle mentionne mais les législations nationales peuvent tout aussi bien se borner à prévoir, par exemple, qu'une saisie n'est opposable aux tiers qu'après inscription. On notera que le texte impose d'informer de l'inscription effectuée le requérant de la saisie ou de l'exécution forcée.

84. Compte tenu du paragraphe 2 de l'article 3, le pays d'immatriculation a la latitude de prévoir dans sa législation nationale si la saisie conservatoire et l'exécution forcée sur un bateau ayant déjà fait l'objet d'une inscription de faillite au registre seront ou non inscrites également au registre.

85. Les systèmes techniques de communication pour l'application du paragraphe 2 sont si différents selon les pays qu'on a dû renoncer à les unifier dans le Protocole. L'expression „officier ministériel” employée désigne une personne nommée par les autorités, par exemple un notaire, un avoué ou un huissier, et qualifiée pour remplir sur demande des intéressés certaines tâches ou missions liées à l'exécution de dispositions légales.

## Article 6

86. Le fait que le Protocole ne confère pas par lui-même de droit réel à la personne au profit de qui est effectuée une saisie ou une exécution forcée ne signifie pas que les législations nationales ne peuvent pas conférer un tel droit.

87. La deuxième phrase de cet article 6 ne règle pas le sort réservé aux droits non inscrits au registre ou inscrits postérieurement à l'inscription de la saisie et de la procédure d'exécution; ce sont donc les législations nationales qui régleront de tels cas.

#### Article 7

88. Dans son projet (W/TRANS/WP33/24), l'Institut avait prévu que le droit de rétention sur le bateau ne fait pas obstacle non plus à la remise du bateau à l'acquéreur; pour justifier cette disposition on avait fait observer qu'en laissant au titulaire du droit de rétention la possibilité de s'opposer à la remise du bateau à l'acquéreur qui l'a acheté dans une vente forcée, on créerait en pratique un droit réel au profit de ce titulaire. Finalement, la clause proposée par l'Institut n'a pas été retenue, mais le Protocole ne peut être interprété comme s'opposant à ce que les législations nationales prévoient que le droit de rétention ne fait pas obstacle à la remise du bateau à l'acquéreur en cas de vente forcée.

#### Articles 9 et 19

89. Les dispositions du paragraphe 2 de l'article 3 priment évidemment sur les effets du paragraphe 1 de l'article 9, de même que sur les effets du paragraphe 1 de l'article 19. C'est là l'essence même de ce paragraphe 2 de l'article 3.

90. Le paragraphe 2 de l'article 9 a été adopté, de même que le paragraphe 2 de l'article 19, pour sauvegarder le principe de la chose jugée. On avait envisagé la possibilité de formuler une exception plus générale d'ordre public ou de prévoir la latitude pour les Parties contractantes de se réserver la possibilité de ne pas reconnaître les effets des saisies conservatoires ou des mesures d'exécution forcée qu'elles considéreraient comme portant atteinte à l'ordre public sur leur territoire, mais on a estimé que

– les deux cas d'exceptions d'ordre public qui se présenteront en fait, le cas de faillite et le cas de jugements antérieurs, étant déjà expressément prévus, une exception générale n'aurait guère d'importance pratique;

– une telle exception générale n'a pas besoin d'être explicitée car c'est un principe général de droit que les Parties contractantes à une Convention peuvent toujours invoquer l'exception d'ordre public pour refuser la reconnaissance des mesures prises à l'étranger qui entraîneraient sur leur territoire des effets contraires à l'équité et aux fondements du droit;

– il eût été contre-indiqué de donner la possibilité aux Parties contractantes de se réserver le droit d'opposer une exception d'ordre public, car c'eût été implicitement admettre que les Parties n'ayant pas formulé cette réserve ne pourraient pas, dans des cas exceptionnels, se prévaloir de la même exception.

#### Article 10

91. Le projet élaboré par l'Institut se contentait de dire que „l'autorisation ne peut être accordée que lorsqu'il y a danger, etc.”; ce texte permettait l'application de législations nationales prévoyant des conditions plus restrictives pour l'autorisation de la saisie conservatoire. On a préféré instituer une règle uniforme.

92. Les termes „il ne devienne aléatoire ou sensiblement plus difficile” ont été préférés, après de longues discussions, aux termes „l'exécution ultérieure ne devienne impossible ou sensiblement plus difficile”.

93. Le texte de l'Institut pour le paragraphe 2 précisait que, si le créateur est en possession d'un titre exécutoire, il ne peut procéder qu'à une exécution forcée et non pas à une saisie conservatoire. Une telle précision a été jugée susceptible d'entraîner des malentendus.

#### Article 11

94. Certaines délégations avaient proposé de prévoir que l'autorité judiciaire peut dans tous les cas autoriser la saisie conservatoire à condition d'exiger une caution ou des garanties suffisantes du requérant; en sens contraire, d'autres délégations avaient proposé de supprimer le paragraphe 2. On a jugé préférable, tout en obligeant le requérant à établir dans tous les cas la vraisemblance du danger qu'il court, de prévoir le cas où il ne peut établir la vraisemblance de son droit; il peut arriver, en effet, par exemple après un abordage donnant lieu à de longues expertises, qu'il lui soit trop difficile de démontrer cette vraisemblance.

#### Article 13

95. L'Institut avait prévu, à titre de règle uniforme, l'obligation pour le requérant de faire valoir son droit en justice, mais il avait renoncé à unifier les délais pour engager une telle action, ces délais étant très différents selon les pays. On a préféré renoncer à toute unification. L'expression „la législation règle” a été adoptée pour couvrir le cas où la législation laisse au juge le soin de fixer les délais.

## Article 15

96. Le paragraphe 1 n'empêche pas de fixer la caution à concurrence non pas seulement de la somme pour laquelle la saisie a été autorisée mais du total de cette somme et des frais et intérêts à courir pendant un certain temps. Le paragraphe 2 institue une règle de droit uniforme.

## Article 16

97. Il va de soi que le successeur au droit d'une personne doit être considéré comme couvert par la formule „réalisation du même droit”.

98. Au paragraphe 2 on vise notamment le cas où des difficultés de transfert de fonds feraient que la caution n'a pas l'efficacité qu'elle avait dans le pays où a été prononcé le retrait de l'autorisation ou la mainlevée de la saisie.

## Article 17

99. Cet article a été adopté, bien que certaines délégations aient estimé que ce qui y est dit va de soi.

## Article 18

100. Les cas où l'exploitation du bateau est autorisée sans que soit levée la saisie conservatoire sont très fréquents. Compte tenu de la définition de la saisie conservatoire donnée à l'article 1.b), on a donc estimé cet article 18 indispensable, après avoir envisagé soit de ne le garder que pour les saisies conservatoires ayant pour but la sauvegarde de droits réels, soit de laisser la question aux lois nationales.

## Article 19

101. Le paragraphe 2 peut sembler trop absolu; par exemple, si un créancier qui s'est vu refuser l'exécution forcée dans un pays, sa créance n'étant pas exigible, obtient cette exécution dans un autre pays une fois cette créance devenue exigible, il serait désirable que les effets de l'exécution forcée poursuivie dans le second pays fussent reconnus dans le premier. Pour des raisons pratiques et parce que de tels cas paraissent devoir être surtout théoriques, on a toutefois renoncé à modifier le paragraphe 2; au surplus, ce paragraphe n'empêche pas les législations nationales de reconnaître alors les effets de l'exécution forcée; il se borne à annuler l'exigence de reconnaissance des effets de cette exécution que formule le paragraphe 1.



## Article 20

102. La rédaction adoptée permet aux législations nationales de ne pas limiter l'octroi de l'autorisation d'exécution au cas où le titre présenté est exécutoire selon la loi du pays. Si l'on parle de „titre satisfaisant aux conditions, relatives à l'exécution, prévues par la législation” et non pas de „titre exécutoire”, c'est que, dans certains pays, les seuls titres exécutoires sont ceux délivrés ou sanctionnés par l'autorité judiciaire, alors que le but de l'article est de déclarer valable pour requérir l'exécution à tout titre susceptible d'exécution.

## Article 21

103. Si l'on parle au paragraphe 1.a) de „droits qui ne sont pas pris d'office en considération” c'est que certains droits sont pris d'office en considération, par exemple l'hypothèque. A la fin du paragraphe 2, on a jugé nécessaire de préciser que les obligations de ce paragraphe s'imposent au bureau d'immatriculation même si la faillite du propriétaire du bateau est inscrite à son registre.

104. Au paragraphe 2.b), on a employé l'expression „notifier ou faire notifier” pour tenir compte de la pratique française selon laquelle la notification est faite par le greffe du tribunal dont ressortit le bureau d'immatriculation.

105. On avait envisagé de prévoir que le Secrétariat des Nations Unies, dépositaire de la Convention, établirait une liste des autorités compétentes pour les diverses communications prévues à l'article 21 et que chaque Partie contractante lui communiquerait les dispositions de la législation nationale en la matière, à charge pour lui de les communiquer aux autres Parties contractantes. Mais on a craint qu'un tel système comporte malgré tout des lacunes ou des imprécisions et on y a renoncé.

106. Au paragraphe 2, les mots „contre remboursement des frais” n'ont été adoptés qu'avec quelque hésitation, la question étant, en général, déjà réglée soit par les conventions multilatérales de La Haye sur la procédure civile, soit par des conventions bilatérales, pour autant qu'il s'agisse de véritables commissions rogatoires entre autorités judiciaires.

## Article 22

107. Le paragraphe 2 a donné lieu à de longues discussions. Il a été jugé préférable d'accepter dans de tels cas, que l'on peut supposer devoir rester théoriques, une double immatriculation plutôt que d'empêcher l'acquéreur en vente forcée de faire immatriculer son bateau à son nom.

108. Si on ne parle pas, au paragraphe 1, de ce qui doit être fait par le bureau d'immatriculation dans le cas où l'exécution forcée a eu lieu dans son pays, c'est parce que certaines législations nationales imposent des conditions à remplir préalablement à la modification des inscriptions par le bureau. On a donc unifié dans le cas où il y a un problème international et laissé le reste aux législations nationales.

*Clause sur les dommages et intérêts*

109. Le projet de l'Institut prévoyait que, si la saisie s'avère injustifiée, le saisissant est tenu de réparer le préjudice causé ou saisi. On a renoncé à édicter en la matière une prescription uniforme; la question est donc laissée au droit commun.

---

Bij brieven van 1 december 1966 (Bijl. Hand. II 1966/67 - 8957 (R 571), nr. 1) is de Overeenkomst, met Procollen, in overeenstemming met artikel 60, tweede lid, van de Grondwet en artikel 24, eerste lid, van het Statuut voor het Koninkrijk medegedeeld aan de Eerste en de Tweede Kamer der Staten-Generaal, aan de Staten van Suriname en aan de Staten van de Nederlandse Antillen.

Uitgegeven de zestiende februari 1971.

*De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,*

DE JONG.