

10728

Message
du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant
l'approbation de conventions internationales
relatives à la navigation intérieure

(Du 4 novembre 1970)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur, par le présent message, de soumettre à votre approbation:

- la Convention du 25 janvier 1965 relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, avec le Protocole n° 1 relatif aux droits réels sur les bateaux de navigation intérieure;
- la Convention du 15 février 1966 relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure et
- la Convention du 15 mars 1960 relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure.

Ces trois conventions sont le résultat des travaux que la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies a exécutés dans le domaine de l'unification du droit européen en matière de navigation intérieure. Des efforts visant au même but avaient déjà été entrepris sous l'égide de la Société des Nations; ils avaient abouti à la signature de deux conventions de même nature; faute d'être ratifiées par les Etats qui y étaient parties, ces conventions n'apportèrent pas l'unification du droit recherchée, mais eurent une certaine influence sur les législations nationales et sur la doctrine. Le 9 décembre 1930, la Suisse a signé à Genève une Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, aux droits réels sur ces bateaux et à différentes matières y afférentes, ainsi qu'une Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure, conventions qui ne sont toutefois pas entrées en vigueur, puisqu'elles n'ont pas été ratifiées. La Convention du 27 novembre 1925 relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure, en vigueur à l'époque dans tous les Etats spécialement intéressés à la navigation intérieure, eut davantage de succès. La Suisse l'a ratifiée le 2 juillet 1927 (RS 13 315).

Le Comité des transports de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, à Genève, a examiné en 1955 s'il serait encore possible de ratifier les conventions de 1930 sous leur forme originelle. La majorité des Etats intéressés s'est toutefois prononcée en faveur d'une nouvelle élaboration de ces textes. Une commission juridique de la Commission économique a été chargée de ce travail et a établi, de 1959 à 1965, les projets de conventions qui furent soumises pour signature aux Etats membres de la Commission économique pour l'Europe. Une délégation suisse a activement participé à l'élaboration de ces textes. La Convention de 1925 relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure, encore en vigueur, fut également revue par un comité ad hoc de la Commission économique aux fins de l'adapter à l'évolution technique qui s'est poursuivie dans le domaine du jaugeage des bateaux. La nouvelle convention de 1966 doit remplacer celle de 1925.

La Suisse est intéressée à l'unification du droit sur le plan international dans le domaine des transports; elle a toujours soutenu les efforts entrepris dans ce sens. En ce qui concerne la navigation intérieure, ce sont les questions touchant la navigation internationale sur le Rhin qui ont la plus grande importance pour notre pays, dont la propre flotte participe dans des proportions fort appréciables à cette navigation. Les représentants de la Suisse au sein de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, à Strasbourg, ont toujours encouragé et soutenu les efforts visant à réaliser la pleine uniformité du régime juridique en matière de navigation sur le Rhin et l'application d'un traitement uniforme aux bateaux de tous les Etats riverains et de la Belgique. Ces principes ressortent en effet des dispositions essentielles des Actes révisés de 1868 relatifs à la navigation du Rhin. Mais la Suisse s'est également employée à l'unification de la réglementation de la navigation sur les lacs frontières; elle a conclu avec les Etats voisins des conventions y relatives. Les trois nouvelles conventions internationales que nous vous soumettons complètent dans le domaine du droit civil et celui du droit administratif l'unité du droit en matière de navigation intérieure.

La Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, avec le protocole y afférent qui a trait aux droits réels sur ces bateaux, ainsi que la Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure, ont été signées par la Suisse dans le délai prévu. Ces conventions entrent en vigueur dès que cinq Etats ont déposé leur instrument de ratification. En ce qui concerne la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, la France, la République fédérale d'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas ont déclaré vouloir y adhérer et la ratification par les gouvernements de ces Etats devrait intervenir dans un avenir rapproché. Quant à la Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure, ouverte récemment à la signature, les intentions des autres Etats riverains du Rhin et de la Belgique n'ont pas encore été exprimées officiellement, mais on peut aussi compter en l'occurrence sur une ratification. Pour la Suisse, il est de toute importance que les deux conventions soient ratifiées par tous les Etats

riverains du Rhin et la Belgique, de manière que l'unité du droit soit sauvegardée dans le domaine de la navigation rhénane. C'est pourquoi le dépôt des instruments de ratification par la Suisse interviendra au moment où il sera certain que les autres Etats riverains du Rhin et la Belgique sont disposés à les ratifier.

La Convention du 15 mars 1960 relative à l'unification de certaines règles d'abordage n'a pas été signée par la Suisse durant le bref délai imparti pour la signature parce qu'il fallait préalablement déterminer, sur le plan interne, les effets que cette convention pourrait avoir sur le droit national et, plus particulièrement, sur les services concédés de transport de personnes par bateau. Entretemps, la convention est entrée en vigueur après que la France, les Pays-Bas, l'Autriche, la Yougoslavie et l'Union des Républiques soviétiques socialistes eurent déposé leurs instruments de ratification. La Belgique et la République fédérale d'Allemagne ont soumis la convention à l'approbation de leurs parlements. L'unité du droit dans le domaine de la navigation rhénane sera donc bientôt assurée. Pour la Suisse, il s'agira d'adhérer à la convention lorsque les conseils législatifs auront donné leur approbation.

I. La Convention du 25 janvier 1965 relative à l'immatriculation de bateaux de navigation intérieure et le Protocole n° 1 relatif aux droits réels sur les bateaux de navigation intérieure

1. Cette convention comprend trois parties, la première étant constituée par le texte de la convention proprement dite, la seconde par un Protocole n° 1 relatif aux droits réels sur les bateaux de navigation intérieure et la troisième par un Protocole n° 2 relatif à la saisie conservatoire et à l'exécution forcée. Chaque Etat peut, au moment où il signe la Convention, déposer son instrument de ratification ou d'adhésion, ou à tout moment ultérieur déclarer qu'il accepte le Protocole n° 1 et, s'il a fait cette déclaration, préciser qu'il accepte également le Protocole n° 2. Les protocoles sont considérés comme partie intégrante de la convention dans les rapports entre les parties contractantes qui ont fait une déclaration de même teneur (art. 15). Si l'on a adopté cette réglementation singulière et quelque peu étrangère au droit conventionnel international, c'est que les Etats dont les flottes de navigation intérieure sont la propriété ne témoignaient de l'intérêt que pour une convention touchant l'immatriculation administrative des bateaux, alors que d'autres Etats avaient surtout intérêt à l'unification des droits réels sur les bateaux de navigation intérieure, ainsi qu'à leur publicité, notamment pour renforcer le crédit hypothécaire. La division de la matière en une convention et en deux protocoles doit aussi permettre de tenir compte des différentes conceptions en ce qui concerne la reconnaissance de la propriété privée et les droits réels, et faciliter l'adhésion de tous les Etats représentés au sein de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies. Il n'est pas nécessaire, de la sorte, qu'ils soient tenus d'adopter simultanément tous les textes et, selon leur régime économique, des clauses conventionnelles touchant la propriété ou des droits réels

sur les bateaux de navigation intérieure, qui seraient contraires à leur ordre juridique interne. Pour des Etats comme la Suisse, dont l'intérêt va surtout à l'unification du droit en matière de droits réels sur les bateaux de navigation intérieure, il eût été plus opportun que la convention fût établie autrement. Toutefois, il était inévitable de faire une concession pour qu'une réglementation s'étendant à l'ensemble de l'Europe pût être instaurée.

Dans le Protocole n° 2, l'essai a été tenté d'unifier sur le plan international la saisie conservatoire et l'exécution forcée concernant les bateaux de navigation intérieure. Après avoir entendu les représentants des milieux intéressés, nous n'avons pu nous résoudre à signer également ce Protocole n° 2 et à vous le soumettre pour approbation. Ce protocole n'apporte, comparativement à l'état juridique actuel, aucun avantage aux créanciers hypothécaires ni aux propriétaires de bateaux; en effet, il ne s'applique pas à la poursuite par voie de faillite, alors qu'en Suisse, tous les propriétaires de bateaux de la navigation rhénane immatriculés et, à l'étranger, la plupart des propriétaires de bateaux, sont soumis à la poursuite par voie de faillite. Le protocole rend plus difficile de procéder à la saisie conservatoire d'un bateau que de recourir, selon le droit suisse en vigueur, au séquestre de biens appartenant à des personnes domiciliées à l'étranger, surtout lorsqu'il s'agit d'exécuter une obligation garantie par un droit de gage; la reconnaissance internationale d'une hypothèque ne permettrait guère, en effet, d'apporter la preuve que les droits du créancier sont mis en péril. Inversement, le protocole prévoit aussi que chaque séquestre effectué à l'étranger devrait être reconnu en Suisse, même s'il était contraire à notre ordre public. Le Protocole n° 2 intervient plus encore dans le domaine que régissent nos prescriptions sur l'exécution forcée. La saisie et la réalisation du gage ne seraient possibles qu'à l'endroit où le bateau se trouve momentanément, ce qui est contraire aux règles de compétence qu'établissent les articles 37, 52, 54, 55, 56 et 57 de la loi de 1923 sur le registre des bateaux. La nouvelle réglementation ne servirait donc pas les intérêts de nos instituts hypothécaires. Notre droit en matière de poursuite pour dettes permet au créancier hypothécaire de requérir la poursuite et la main-levée d'une opposition afin d'obtenir la saisie d'un bateau immatriculé en Suisse. A l'étranger, où le bateau peut se trouver au moment de la saisie, une main-levée de l'opposition prononcée en Suisse ne serait toutefois pas reconnue. Le créancier devrait donc toujours intervenir juridiquement à l'endroit où se trouve le bateau, ce qui pourrait être contraire à la règle voulant que les personnes établies en Suisse soient soumises à la juridiction de leur lieu de domicile. Notre droit connaît l'unité de la procédure d'exécution au lieu de l'ouverture de la poursuite. Le Protocole n° 2 s'y opposerait. En ce qui concerne l'exécution forcée sur un bateau, ce protocole prévoit la reconnaissance internationale sans que l'ordre public soit réservé, même lorsqu'une décision judiciaire sur laquelle se fonde une exécution forcée à l'étranger ne peut être reconnue en Suisse. Il importe, pour ces raisons, de renoncer à approuver le Protocole n° 2.

2. La Convention n'est pas applicable aux bateaux de navigation intérieure affectés exclusivement à l'exercice de la puissance publique (art. 13). En

outre, elle permet de faire la réserve qu'elle ne sera pas appliquée aux bateaux naviguant sur les lacs ou sur les sections attenantes de voies d'eau et appartenant aux administrations nationales ou assurant des services concédés (art. 21, let. c).

Cette réserve a été prévue à la demande de la Suisse, car il n'eût pas été possible d'accepter que la convention fût appliquée aux entreprises suisses concessionnaires pour le transport de personnes ou aux bateaux des Chemins de fer fédéraux. Ces services de navigation sont soumis à la régle des postes et à la législation sur les chemins de fer, notamment en ce qui concerne la constitution de gages (LF du 25 septembre 1917 concernant la constitution de gages sur les entreprises de chemins de fer et de navigation et la liquidation forcée de ces entreprises). Il a déjà été fait état de cette réserve lors de la signature de la Convention. En ce qui concerne l'obligation d'immatriculer les bateaux, la Convention s'applique, pour les bateaux affectés au transport des marchandises, à ceux dont le port en lourd est de 20 tonnes ou plus (art. 3, 2^e al.). Or notre loi sur le registre des bateaux exige déjà l'immatriculation des bateaux à partir de 15 tonnes. Dans ces conditions, la Convention ne crée pas d'obligation supplémentaire. Aux termes de la Convention (art. 1^{er}, 1^{er} al., let. b), les hydroglisseurs, les bacs, ainsi que les dragues, grues, élévateurs et tous engins ou outillages flottants de nature analogue sont assimilés aux bateaux; ils ne doivent cependant être immatriculés que si leur déplacement est d'au moins 10 tonnes (art. 3, 2^e al.). En outre, les petits bateaux ne tombent pas sous le coup de la réglementation instituée par la Convention. Le Protocole n° 1 relatif aux droits réels ne s'applique qu'aux bateaux immatriculés.

3. La Convention vise surtout des objectifs de caractère administratif. Elle contient des clauses qui obligent les parties contractantes à tenir des registres pour l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure (art. 2, 1^{er} al.), à prescrire l'immatriculation des bateaux remplissant les conditions prévues (art. 3, 2^e al.), à empêcher qu'un bateau ne soit immatriculé plusieurs fois (art. 4, 1^{er} al.) et à donner un caractère public au registre (art. 2, 3^e al.). En outre, elle oblige les Etats contractants à n'immatriculer que des bateaux dont les conditions d'exploitation ou de propriété indiquent l'existence de rapports réels, même faibles, avec le pays d'immatriculation (art. 3, 1^{er} al.), soit que le port d'attache se trouve dans ce pays, soit que le propriétaire en soit originaire ou y ait élu domicile. La loi sur le registre des bateaux de 1923 tient déjà compte de toutes ces obligations imposées par la Convention. Toutefois, comme celle-ci établit, sans aucune restriction, le caractère public du registre, alors que le droit suisse exige, selon l'article 970 du code civil, que ceux qui veulent consulter le registre justifient d'un intérêt, il a été prévu à l'article 21, lettre b, que les parties contractantes peuvent faire une réserve permettant de tenir compte de cette situation; la Suisse a déjà fait usage de cette possibilité lors de la signature. Les dispositions de la Convention qui ont trait au mode d'immatriculation et aux indications que doit contenir le registre (art. 7, 8, 9 et 10) correspondent à celles de la loi sur le registre des bateaux. La disposition de l'article 10, 2^e alinéa,

a toutefois une certaine importance; en effet, elle prescrit qu'il ne peut être procédé à la radiation de l'immatriculation d'un bateau que si aucun des bénéficiaires d'inscriptions faites en faveur de tiers ne s'y oppose, alors que l'article 19, 3^e alinéa, de la loi sur le registre des bateaux se borne à exiger que le transfert du port d'attache ne lèse pas les droits des bénéficiaires d'inscriptions. Sur ce point, il sera nécessaire d'adapter le droit national à la Convention. Une autre innovation importante est apportée par l'article 11 de la Convention, qui prévoit le transfert d'immatriculation d'un bureau d'un Etat au bureau d'un autre Etat sans qu'il en résulte une interruption dans la validité des droits réels. L'article 15, 3^e alinéa, de la loi sur le registre des bateaux établit une disposition semblable, qui n'a toutefois jamais été appliquée. Selon la Convention, une immatriculation conditionnelle peut avoir lieu dans le registre du nouvel Etat d'immatriculation, la validité de cette immatriculation étant subordonnée à la radiation de l'immatriculation antérieure du bateau. Lors de cette radiation, l'immatriculation dans le nouveau registre devient automatiquement valide. Il est ainsi possible d'assurer le transfert d'un bateau grevé d'hypothèques d'un registre suisse dans un registre d'un pays étranger ou vice-versa sans que les droits réels nés sous l'empire d'un droit étranger doivent être reportés dans le nouveau registre, ce qui serait difficile en raison des différences des conditions juridiques selon le droit national applicable. D'après la procédure prévue par l'article 11, l'approbation de tous les bénéficiaires d'inscriptions, requise pour la radiation de l'immatriculation antérieure, peut être donnée dès que les bénéficiaires ont la certitude que des droits équivalents sont déjà inscrits dans le nouveau registre et que cette inscription a automatiquement pleine validité à partir du moment où l'immatriculation antérieure est radiée. Le droit suisse devra reprendre la nouvelle procédure de transfert d'une immatriculation; pour que cette procédure puisse être suivie dans la pratique, il sera nécessaire d'y adapter le tarif des émoluments. En ce qui concerne le certificat d'immatriculation, les dispositions de la Convention (art. 12) correspondent à celles du droit suisse. Quant à la possibilité que prévoit l'article 5 d'immatriculer également des bateaux en cours de construction, la Suisse n'aura pas l'occasion d'en faire usage aussi longtemps qu'il ne se trouvera pas sur son territoire de chantiers de construction de gros bateaux de transport de marchandises, ni aussi longtemps qu'il n'est pas nécessaire d'hypothéquer des bateaux en construction. Tant qu'un nouveau bateau en voie de construction dans un chantier n'a pas été immatriculé, il est soumis aux dispositions touchant la propriété mobilière; l'entreprise de construction peut obtenir la garantie nécessaire par son droit de rétention. Pour ce qui est des modifications du droit national auxquelles il faudra procéder pour l'adapter aux clauses de la Convention, nous vous renvoyons au message séparé qui vous est remis à l'appui du projet de loi modifiant la loi sur le registre des bateaux.

4. Le Protocole n° 1 relatif aux droits réels sur les bateaux de navigation intérieure s'applique à tous les bateaux qui sont immatriculés dans un registre d'un Etat contractant. Comme droits réels qui peuvent grever un bateau, la

Convention mentionne de manière exhaustive la propriété, l'usufruit, l'hypothèque et le privilège (art. 3). La réserve selon laquelle il est possible d'attacher un effet de droit réel à la saisie conservatoire est sans importance pour notre droit national. A l'exception des privilèges, la convention correspond à notre législation, qui connaît les mêmes droits réels et leur inscription (art. 31 à 51 de la loi sur le registre des bateaux). La Convention assure la publicité des droits réels par leur inscription au registre; ce principe correspond à celui qui est fixé dans le droit immobilier du code civil suisse, dont les dispositions s'appliquent également aux bateaux immatriculés. Une disposition importante est celle qui prévoit la reconnaissance des droits réels inscrits dans tous les Etats contractants, ce qui est de nature à renforcer le crédit hypothécaire (art. 5). Sur le plan du droit international privé, la Convention renvoie au droit du pays d'immatriculation (art. 10), ce qui contribue également à clarifier les conditions juridiques. C'est ainsi que le créancier hypothécaire d'un bateau suisse sait que son hypothèque est reconnue selon le droit suisse dans tous les Etats contractants. En ce qui concerne le rang des droits réels, la Convention déclare que la priorité entre ces droits est réglée par l'ordre des inscriptions qui résulte du registre (art. 6), sans que le système de la case hypothécaire fixe doive être abandonné. Pour les hypothèques, les conditions minimales relatives à leur inscription au registre sont fixées par la Convention (art. 7). L'étendue de la garantie n'est pas prescrite de manière uniforme, de sorte que l'article 818 du code civil reste complètement applicable aux hypothèques suisses sur bateaux. En revanche, l'étendue des effets de l'hypothèque est réglée d'une manière uniforme (art. 9); les dispositions y relatives correspondent toutefois à celles de l'article 43 de la loi sur le registre des bateaux. Les hypothèques légales prévues à l'article 51 de la loi sur le registre des bateaux, qui ne peuvent également naître que par inscription dans le registre, sont, elles aussi, reconnues en vertu de la Convention. Seuls les droits de gage sans inscription au registre foncier, selon les articles 808 et 810 du code civil, qui sont également applicables aux bateaux, ne peuvent plus être maintenus à cause de la convention; il faut les transformer en privilèges sur les bateaux.

5. Les législations en matière de navigation intérieure, notamment celles des Pays-Bas, de la Belgique, de la France et de l'Allemagne, connaissent comme les droits maritimes l'institution des privilèges, droits de gage légaux qui grèvent le bateau afin de garantir réellement certains droits nés de l'activité de navigation; ces privilèges priment, pour la plupart, même les hypothèques précédemment inscrites. Les privilèges constituent un moyen plus ancien que les hypothèques d'obtenir des crédits sur les bateaux. En outre, lorsque, selon le droit national, l'armateur n'est responsable que sur son bateau, les privilèges constituent le corollaire de cette limitation, les créances limitées devant être satisfaites prioritairement sur le bateau. Ces privilèges portent atteinte au crédit hypothécaire car ils peuvent naître partout au cours d'un voyage du bateau et de façon inattendue; il ne règne en outre aucune entente quant au droit national d'après lequel il importe d'apprécier la naissance et l'effet de ces

droits de gage non inscrits. Le créancier hypothécaire n'apprend qu'à l'occasion de la réalisation forcée quels sont les privilèges grevant le bateau, qui priment son hypothèque. Il peut s'agir de montants fort appréciables dans le cas d'actions en réparation de dommages résultant d'abordages. Le droit suisse ne connaît les privilèges qu'en matière de droit maritime (art. 38 de la loi sur la navigation maritime sous pavillon suisse). Quant au droit suisse en matière de navigation intérieure, il n'a pas prévu jusqu'ici de privilèges. Nos bateaux de navigation intérieure qui circulent sur le Rhin se trouvent généralement en territoire étranger et y sont par conséquent soumis aux privilèges en vigueur dans les Etats riverains; ainsi le crédit hypothécaire est constamment exposé à la constitution de telles créances. La convention essaie d'obtenir une limitation normative du nombre des privilèges primant les hypothèques, objectif qui, s'il n'est pas complètement atteint, l'est toutefois pour une bonne part et d'une manière qui peut être considérée comme avantageuse pour la Suisse. Ensuite de la ratification du Protocole n° 1, nos bateaux de navigation intérieure ne seront plus exposés à tous les nombreux et différents privilèges que connaissent les législations étrangères; ils ne seront désormais soumis qu'à ceux qui sont énumérés dans l'article 11 du protocole, et seuls ces privilèges pourront avoir le pas sur les hypothèques. Ce sont tout d'abord les frais de conservation d'un bateau depuis la saisie, frais qui, en vertu de notre législation sur la poursuite, sont payés en premier lieu sur le produit de la vente; ainsi le privilège que prévoit l'article 11, lettre *a*, du Protocole n° 1 ne porte pas préjudice au crédit hypothécaire. Les créances résultant des contrats d'engagement de l'équipage pour une durée de 6 mois (art. 11, let. *b*) seraient également privilégiées selon notre législation sur la poursuite (art. 219 de la loi sur la poursuite pour dettes et la faillite). Or seuls les dommages-intérêts résultant de contrats de travail, qui peuvent se fonder sur l'article 339 du code des obligations et sont également privilégiés selon la Convention, peuvent représenter des montants importants. Toutefois, comme les équipages suisses sont soumis à l'assurance-accidents obligatoire, il ne faut pas prévoir que les hypothèques qui suivent soient mises en péril de manière excessive par ce privilège. Celui-ci a été admis pour des raisons d'ordre social. Le dernier groupe de privilèges comprend les créances du chef d'assistance ou de sauvetage, ainsi que les contributions du bateau aux avaries communes, qui sont nécessairement limitées à la valeur du bateau. Celui qui sauve un bateau en détresse ou fait des frais pour sauver le bateau et son chargement devrait pouvoir être dédommagé en premier lieu de ses dépenses du moment qu'il a contribué à maintenir la chose. La situation privilégiée qu'accorde le Protocole à ces créances (art. 11, let. *c*) découle de ces considérations. Comme de telles créances peuvent habituellement être assurées, le créancier hypothécaire peut prescrire au propriétaire du bateau l'obligation de conclure une assurance suffisante pour qu'un privilège éventuel ne puisse porter préjudice à son hypothèque.

D'autres créances bénéficiant d'un privilège selon les droits nationaux n'ont pas été reprises par le Protocole n° 1, de sorte que les privilèges primant les hypothèques subiront une limitation appréciable. Les avantages qui résultent

de cette limitation sont beaucoup plus importants pour la Suisse que certains désavantages qui pourraient découler de la reprise par le droit national des trois groupes de créances privilégiées ensuite de la ratification du Protocole n° 1. Sans réglementation internationale, nos bateaux de navigation intérieure seraient de toute manière soumis à ces privilèges à l'étranger ainsi qu'à tous les autres privilèges que connaissent les différentes législations nationales. Il est donc avant tout dans l'intérêt de nos instituts de crédit hypothécaire que le Protocole n° 1 soit approuvé. Sans doute faudra-t-il adapter à ce protocole notre loi sur le registre des bateaux. Nous vous soumettons les propositions de modification y relatives dans le message spécial concernant la modification de la loi sur le registre des bateaux, dont il a déjà été question plus haut.

Le Protocole n° 1 unifie aussi dans une large mesure les effets des privilèges (art. 14, 15, 16 et 17). En tant que valeurs substituées, les prestations de l'assurance en cas de perte ou d'avarie sont soustraites à l'effet des privilèges; elles sont réservées au créancier hypothécaire. La Suisse ne fera aucun usage de la possibilité d'étendre les privilèges prévus au fret (art. 14, 3^e al.) parce que les droits de gage occultes grevant des créances sont de toute manière fort discutables sur le plan juridique. Pour cette raison, la Suisse fait la réserve qu'autorise l'article 19, réserve selon laquelle elle n'appliquera pas, en cas d'exécution forcée sur son territoire, les dispositions de l'article 14, 2^e alinéa, lettre *b*, du Protocole. La déclaration y relative a déjà été faite lors de la signature. Dans la mesure où le Protocole n° 1 ne contient pas de règles uniformes concernant les privilèges, il déclare que c'est la législation du pays d'immatriculation qui est applicable, ce qui contribue également à clarifier la situation (art. 18).

Il n'a malheureusement pas été possible d'unifier de manière exhaustive les privilèges dans la convention, parce que les Etats contractants dont les législations nationales connaissent de plus amples privilèges n'étaient pas disposés à modifier davantage leur droit pour l'adapter à la Convention. C'est pourquoi le protocole n° 1 a dû, dans ses articles 12 et 13, permettre des exceptions qui n'entraînent toutefois pas de désavantages pour les bateaux suisses. En premier lieu, la législation de chaque Etat peut continuer de prévoir qu'en cas de réalisation 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. C'est là une règle que connaît également notre droit en matière de poursuite. En second lieu, le droit national peut prévoir la même règle pour les frais d'enlèvement d'une épave, lorsque l'enlèvement a été opéré dans l'intérêt public. Il ne s'agit pas ici d'un droit de gage résultant d'un privilège, mais de la couverture de frais devant être assurée par priorité sur le produit de la vente. Ainsi notre pays est également en mesure de reprendre cette réglementation. En troisième lieu, chaque Etat contractant peut prévoir dans sa législation que des privilèges autres que ceux qui sont énumérés à l'article 11 du protocole seront maintenus et primeront les hypothèques. Toutefois, il est prescrit que ces autres privilèges nationaux grevant un bateau immatriculé sur

les registres dudit Etat ne primeront les hypothèques sur le territoire d'un autre Etat contractant que si la législation de celui-ci prévoit la même priorité pour ces privilèges; de plus, un bateau immatriculé dans un Etat autre que celui de la réalisation forcée ne peut être grevé d'un privilège national primant les hypothèques que si l'Etat d'immatriculation prévoit le même privilège. Ainsi lorsque, par exemple, un bateau immatriculé en Allemagne fait l'objet d'une réalisation forcée en Suisse, les privilèges supplémentaires du droit allemand ne seront pas appliqués parce qu'ils ne sont pas prévu par le droit suisse. De même, un bateau immatriculé en Suisse ne peut être grevé de privilèges dans tout autre Etat partie au protocole que dans la mesure où il s'agit de privilèges prévus par la législation suisse, qui priment les hypothèques. Comme nous proposons que notre législation ne reprenne aucun privilège primant les hypothèques hormis ceux qui sont prévus par le Protocole, les créanciers hypothécaires sur des bateaux suisses n'ont pas à craindre que d'autres droits de gage aient, à l'étranger, le pas sur leurs hypothèques. De même, la Suisse ne doit pas reconnaître, dans une réalisation forcée sur son territoire, des privilèges allant au-delà de ceux que prévoit le protocole. Les exceptions possibles en vertu de l'article 13 de ce protocole ne touchent donc pas les bateaux immatriculés en Suisse ni notre procédure de réalisation forcée. La réglementation qu'établit le Protocole n° 1 est acceptable pour notre pays. Lorsqu'un institut bancaire suisse accorde une hypothèque sur un bateau étranger, il connaît d'avance les limites dans lesquelles le bateau peut être grevé de privilèges, ceux-ci ne pouvant aller au-delà de ce que prescrit la législation du pays où il est immatriculé.

II. La Convention du 15 février 1966 relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure

1. La nouvelle Convention doit remplacer celle du 27 novembre 1925 (RS 13 315). C'est pourquoi son article 19 dispose que tout Etat partie à la Convention de 1925 est tenu de dénoncer celle-ci lors du dépôt de son instrument de ratification; un délai d'une année est prévu à cet effet. Toutefois, si la nouvelle Convention n'est pas encore entrée en vigueur, le nombre des instruments de ratification déposés n'atteignant pas encore cinq, la dénonciation peut être faite sous réserve qu'elle entre en vigueur.

En exécution de la Convention du 27 novembre 1925, le Conseil fédéral a édicté, le 1^{er} juillet 1927, son ordonnance concernant le jaugeage des bateaux de navigation intérieure (RS 7 329). En cas de ratification et d'entrée en vigueur de la nouvelle Convention de 1966, cette ordonnance devra être modifiée et adaptée à la nouvelle réglementation internationale.

2. La nouvelle Convention, qui contient les dispositions fondamentales, est complétée par une annexe renfermant les prescriptions techniques sur le jaugeage des bateaux. A son tour, l'annexe est accompagnée de quatre appen-

dices qui contiennent les modèles du futur certificat de jaugeage et des formules de communications officielles. Le chiffre 1^{er} du Protocole de signature, qui fait partie intégrante de la Convention (art. 20), dispose que les Etats contractants ne sont pas tenus d'appliquer à leur navigation intérieure les articles 2, 3 et 8 de ladite Convention. Il n'est donc pas nécessaire de faire une réserve spéciale. Pour tenir compte des services de navigation concessionnés et de la navigation sur les eaux intérieures suisses, qui ne participent pas à la navigation internationale sur le Rhin en aval de Rheinfelden, il importera de ne pas appliquer les articles 2, 3 et 8 à la navigation intérieure.

3. L'article 17 de la Convention prévoit une procédure simplifiée pour la modification de l'annexe et des appendices; en revanche, la Convention elle-même ne peut être modifiée que par la voie classique du traité international soumis à ratification. La procédure simplifiée applicable à l'annexe et aux appendices est la suivante: les projets d'amendement qui sont présentés doivent être soumis à toutes les parties contractantes qui préciseront dans les six mois si elles rejettent l'amendement proposé ou si elles ont l'intention d'accepter le projet bien que les conditions du droit interne dont dépend cette acceptation ne se trouvent pas encore remplies; dans ce dernier cas, elles pourront refuser l'amendement pendant un délai supplémentaire de neuf mois. Lorsqu'une objection est présentée dans les délais, l'amendement n'a pas d'effet; si aucune objection au projet d'amendement n'a été formulée, l'amendement est considéré comme accepté et l'annexe ou les appendices sont modifiés de manière correspondante (art. 17, 1^{er} à 6^e al.). Outre cette acceptation tacite d'amendements par les parties contractantes, l'article 17, 7^e alinéa, prévoit que les autorités compétentes des Etats parties à la Convention peuvent modifier par la voie d'un accord l'annexe et les appendices sans que la procédure de ratification doive être suivie. Lors de l'élaboration de la nouvelle Convention, la délégation suisse s'est prononcée contre cette procédure parce que l'adoption tacite d'amendements apportés à des accords internationaux donne lieu à de sérieuses objections, cela d'autant plus que l'intervention du Parlement deviendrait superflue si celui-ci devait autoriser d'avance le gouvernement à accepter tacitement des projets d'amendement. Autrement, il faudrait saisir le Parlement de l'affaire sans qu'on sache si un autre Etat va rendre l'amendement sans effet par le refus qu'il y oppose; en pareil cas, la procédure d'approbation serait utilisée en vain. C'est pourquoi on peut prévoir que cette procédure ne sera guère suivie dans la pratique et qu'on lui préférera l'accord entre administrations compétentes. On peut admettre que ces deux procédures simplifiées de modification de l'annexe et des appendices se justifient. Il s'agit en effet de prescriptions purement techniques et administratives qu'il faut pouvoir adapter rapidement à de nouvelles conditions, notamment pour améliorer les méthodes de jaugeage en tenant compte des derniers progrès réalisés. Une approbation par le Parlement dans tous les Etats contractants pourrait rendre difficile la réalisation en temps utile de telles modifications. Toutefois, une question de principe se pose en l'occurrence. L'Assemblée fédérale doit-elle se réserver le

droit d'approuver également de tels textes, qui ont un caractère purement technique, ou doit-elle au contraire, vu la nature des prescriptions qui devraient être amendées le cas échéant, autoriser – en approuvant la Convention – le Conseil fédéral à refuser ou à accepter un projet d'amendement présenté selon l'article 17, 1^{er} à 6^e alinéa? Ou bien doit-elle l'autoriser à réserver, s'il l'estime nécessaire, la procédure parlementaire d'approbation, ce que la convention permet (art. 17, 2^e al., let. b), ainsi que le droit d'approuver un accord conclu entre les administrations compétentes des Etats contractants (art. 17, 7^e al.)? Nous croyons que l'objet et la teneur des actes entrant en considération pour de tels amendements justifient qu'une telle autorisation nous soit donnée. Nous vous proposons donc d'accorder cette autorisation par votre arrêté approuvant la Convention. Comme, dans la pratique, préférence serait donnée à l'accord entre administrations qui, selon la Convention, tombe dans la compétence des autorités administratives des Etats contractants et que, dès lors, l'approbation du Parlement n'est pas nécessaire et n'est guère exigée dans les autres Etats contractants, ce serait accorder une importance beaucoup trop grande, sur les plans politique et juridique, à un accord de caractère technique, que de vouloir le soumettre à l'approbation du Parlement.

4. En ce qui concerne la situation juridique, la nouvelle Convention n'apporte pas de modifications aux principes fixés par le régime actuel. La reconnaissance par les autres parties contractantes des certificats de jaugeage établis par l'un des Etats parties à la convention reste assurée (art. 6); cela a une importance considérable pour la libre circulation des bateaux. La nouvelle Convention est plus sévère en ce qui concerne la durée de la validité des certificats de jaugeage. Jusqu'ici, il était prévu qu'aucun Etat contractant ne pouvait exiger le rejaugage avant que le certificat ait plus de dix ans de date, à moins que des transformations ou des modifications importantes n'aient été faites au bateau ou que celui-ci n'ait subi des déformations durables lors d'un accident. Une limitation effective de la validité des certificats de jaugeage était donc indirectement prévue. La nouvelle prescription exige en revanche que la durée de validité d'un certificat de jaugeage ne soit pas supérieure à quinze ans (art. 4). Comme les bateaux sont jaugés approximativement tous les dix ans, cette réglementation n'apporte pas d'aggravation dans la pratique. D'autre part, la validité des certificats de jaugeage pourra, à l'avenir, être prorogée de dix ans pour les bateaux destinés au transport de marchandises et de quinze ans pour les autres bateaux (art. 5). Afin d'éviter d'inutiles complications administratives et d'oiseuses vérifications techniques lors de la prorogation de la validité d'un certificat, l'article 8 de l'annexe précise quels contrôles doivent être exécutés en l'occurrence. Lorsqu'il n'y a pas eu de modifications importantes, la prorogation de la validité ne doit pas donner lieu à un rejaugage qui immobiliserait un bateau un certain temps. Comme jusqu'ici, les Etats contractants doivent désigner des services chargés de procéder au jaugeage et de jauger et rejauger les bateaux à la demande de leur propriétaire (art. 2 et 3), selon les dispositions de la Convention et de son annexe. Les autorités compé-

tentes des Etats contractants se communiquent toutes informations nécessaires sur le retrait, la prorogation ou le renouvellement de certificats de jaugeage (art. 7 et 8, annexe, art. 11). Pour éviter de fâcheuses complications administratives, une disposition transitoire prévoit que les certificats de jaugeage valables au moment de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention le resteront encore durant dix ans (art. 9). Une disposition transitoire est également prévue pour le cas où les prescriptions techniques et administratives de l'annexe seraient modifiées, afin que les certificats existants ne perdent pas immédiatement leur validité. Comme chaque jaugeage ou rejaugage peut provoquer l'immobilisation d'un bateau durant une période plus ou moins grande, les garanties nécessaires ont été prévues sur proposition de la délégation suisse. Il a surtout été possible d'obtenir que le bureau de jaugeage ou l'expert jaugeur autorisé qui a procédé au premier jaugeage ne soit pas déclaré seul compétent pour proroger la validité du certificat, mais qu'en principe chaque bureau de jaugeage d'un Etat contractant puisse la proroger. Il est ainsi possible d'éviter qu'un bateau doive faire un voyage inutile jusqu'au lieu où le premier jaugeage a été effectué. Selon l'article 15, 2^e alinéa, tout pays peut, il est vrai, déclarer que les certificats établis par ses bureaux de jaugeage pour les bateaux destinés au transport des marchandises ne pourront être prorogés ou ne pourront l'être que par ses propres bureaux. Pour la Suisse, une telle réserve ne saurait entrer en ligne de compte car il est dans notre intérêt que les certificats de jaugeage, notamment ceux qui concernent les bateaux de notre flotte du Rhin, puissent être renouvelés ou prorogés sans qu'il soit nécessaire de procéder chaque fois à un rejaugage exigeant beaucoup de temps ou que le bateau doive joindre le lieu du premier jaugeage sans cargaison.

Les innovations qu'apporte la nouvelle Convention ne sont pas telles qu'il eût été indispensable de modifier la convention actuellement en vigueur. La nécessité ou l'opportunité de la revision est plutôt apparue dans le domaine technique faisant l'objet de l'annexe; il s'agissait de tenir compte des progrès réalisés en matière de technique du jaugeage ainsi que d'unifier et de perfectionner encore davantage les méthodes en usage. Toutefois, au cours des travaux de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, les autres délégations ont demandé que la convention soit également révisée; les représentants de la Suisse ne purent s'opposer à ce désir. Dans la mesure où les autres Etats riverains du Rhin et la Belgique se décideront, comme on le prévoit, à approuver la nouvelle Convention, la Suisse devra faire de même pour sauvegarder l'unité dans le domaine de la navigation rhénane.

5. L'étalonnage d'un bateau est une condition préalable dont dépend son immatriculation. Les droits perçus dans les ports et pour le passage des écluses sont fixés d'après les indications du certificat de jaugeage. C'est également sur la base des dimensions du bateau, qui ressortent du certificat de jaugeage, que se détermine la limitation de la responsabilité. Pour les transports de marchandises en vrac, on détermine comme jusqu'ici le poids de la cargaison chargée et déchargée d'après les marques de jaugeage du bateau. Pour des raisons de

sécurité également, on se fonde sur les données du jaugeage pour la profondeur d'immersion et le franc-bord. L'effectif minimum prescrit pour l'équipage du bateau dépend de son port en lourd, lequel ressort du certificat de jaugeage. C'est pourquoi un système international et uniforme de jaugeage des bateaux, fonctionnant de manière irréprochable et garantissant des données exactes, a une grande importance pour la navigation. Les prescriptions techniques que contient l'annexe de la nouvelle convention tiennent compte de ces exigences; elles ont été modifiées par rapport à la réglementation actuelle dans la mesure où il importait de prendre en considération les expériences faites sur le plan technique.

6. Les résultats du jaugeage sont inscrits dans le certificat de jaugeage dont l'appendice 1 de l'annexe prescrit le modèle uniforme. Il n'a malheureusement pas été possible d'éviter que le nouveau certificat ne soit sensiblement plus étendu que le modèle actuel. Les spécialistes étrangers sont cependant favorables à une telle désignation détaillée du jaugeage du bateau. Les Etats contractants devront établir de nouveaux certificats de jaugeage d'après le nouveau modèle. Alors que la convention actuelle a déjà fixé dans son annexe les lettres distinctives des différents Etats contractants, qui figurent sur leurs bateaux (p. ex. les lettres «CH» pour la Suisse), la nouvelle Convention se borne à disposer que chaque partie contractante doit choisir et communiquer aux autres Etats contractants ses lettres distinctives (art. 2, 3^e al., et art. 8, 2^e al.). Les lettres distinctives doivent être annoncées au Secrétaire général des Nations Unies lors du dépôt des instruments de ratification ou d'adhésion. Si les mêmes lettres ont déjà été annoncées, il n'est pas tenu compte de cette communication. C'est pourquoi la Suisse devra annoncer assez tôt les lettres distinctives «CH».

III. La Convention du 15 mars 1960 relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure

1. Les abordages de bateaux constituent un danger constant tant en navigation maritime qu'en navigation intérieure. Les risques de collision se sont accrus en raison du tonnage toujours plus important des bâtiments et de leur vitesse de plus en plus grande. Aussi une unification du droit en matière d'abordage s'imposait-elle tant en ce qui concerne les eaux frontières et les fleuves internationaux que sur mer. Pour ce qui est de la navigation maritime, une convention a déjà été signée en 1910; il s'agit de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, dont le domaine d'application s'étend presque à tout le globe et dont les dispositions ont été reprises par la plupart des droits nationaux. La Suisse a également ratifié cette convention et l'a reprise dans sa législation (art. 124 de la loi sur la navigation maritime). Les dispositions de ladite convention s'appliquent également, pour l'heure, à la navigation sur le Rhin en aval de Rheinfelden (art. 125 et 127

ibidem). Le droit allemand en matière de navigation intérieure, qui s'applique également à la navigation française sur le Rhin, a aussi repris les dispositions du droit maritime en matière d'abordage, qui correspondent aux règles établies par la Convention de 1910. La situation juridique est la même en Belgique et aux Pays-Bas. Pour ne pas mettre fin à cette unité du droit reposant sur la pratique, la nouvelle Convention de 1960 relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure correspond, hormis quelques exceptions, à la Convention de 1910 touchant le droit maritime en matière d'abordage, tant en ce qui concerne la forme que la teneur.

La Convention du 15 mars 1960 régit la réparation extracontractuelle du dommage survenu du fait d'un abordage entre bateaux de navigation intérieure, soit aux bateaux, soit aux personnes ou choses se trouvant à leur bord (art. 1^{er}, 1^{er} al.). Les dommages provoqués par certains manquements ou omissions sans qu'il y ait eu abordage sont assimilés aux dommages causés du fait d'un abordage (art. 1^{er}, 2^e al.) et les règles établies s'appliquent également lorsque les bateaux font partie d'un même convoi (art. 1^{er}, 3^e al.). Les radeaux, les bacs, les parties mobiles de ponts flottants, les dragues, les grues, les élévateurs, ainsi que les installations et outillages flottants analogues sont assimilés aux bateaux. Fait particulièrement important, la Convention est également applicable aux petites embarcations (art. 1^{er}, 4^e al.).

L'obligation de réparer un dommage est fondée sur le principe de la faute commise. On distingue trois cas : tout d'abord l'abordage résultant d'une faute, puis l'abordage fortuit et, en troisième lieu, l'abordage causé par la faute de plusieurs bateaux (art. 2, 3 et 4). Si le dommage est causé par la faute d'un seul bateau, la réparation du dommage incombe à celui-ci. Lorsqu'en revanche le dommage résulte d'un cas fortuit ou est dû à un cas de force majeure, ou encore si ses causes ne peuvent être établies, il est supporté par ceux qui l'ont éprouvé. Lorsque deux ou plusieurs bateaux ont concouru, par leurs fautes, à réaliser un dommage, ils répondent solidairement du dommage causé aux personnes, ainsi qu'aux bateaux qui n'ont pas commis de faute et aux choses se trouvant à bord de ces bateaux. En revanche, les bateaux qui ont concouru à réaliser le dommage répondent du dommage causé aux bateaux et aux choses se trouvant à bord de ces bateaux en proportion de la gravité des fautes respectivement commises. Quant les fautes apparaissent équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales. L'innovation qu'apporte la nouvelle Convention par rapport à celle qui a trait au droit maritime est que les bateaux fautifs répondent aussi solidairement du dommage causé aux bateaux qui n'ont pas commis de faute et aux choses se trouvant à bord de ces bateaux.

Un principe généralement reconnu par les droits nationaux en matière de navigation est que la responsabilité en cas d'abordage est une responsabilité en raison d'une faute commise. L'obligation de réparer un dommage n'existe que si celui-ci résulte d'une faute ; il n'y a pas de présomption légale de faute.

La Convention régit en outre le recours des débiteurs solidaires entre eux (art. 4, 3^e al.), la responsabilité du pilote (art. 5), le délai uniforme de prescrip-

tion de deux ans à partir de l'événement (art. 7, 1^{er} al.) et la prescription des actions en recours (art. 7, 2^e al.).

Comme les eaux intérieures se trouvent dans la souveraineté territoriale d'un Etat, la responsabilité extracontractuelle découlant d'abordages est appréciée, sur le plan du droit international privé, d'après le droit de l'Etat où l'événement a eu lieu (*lex loci delicti commissi*). On ne se fonde donc pas sur la nationalité du bateau ayant causé ou subi le dommage. Les règles qu'établit la Convention seront donc applicables, sur les eaux intérieures suisses, tant aux bateaux étrangers qu'aux bateaux suisses dès que la Suisse aura adhéré à la Convention.

2. La Convention n'autorise que peu d'exceptions quant aux bateaux auxquels elle est applicable. Une réserve est toutefois possible en ce qui concerne les bateaux affectés exclusivement à l'exercice de la puissance publique ou les voies navigables réservées exclusivement à la navigation nationale (art. 9). La Suisse possède sans doute des voies navigables qui, en raison de leur situation géographique, ne sont pratiquement ouvertes qu'à la navigation nationale, mais non des voies d'eau qui, juridiquement, seraient exclusivement réservées à la navigation nationale. Même une exception en faveur des bateaux de la police, des pompiers ou de la douane ne se justifierait pas, car leur responsabilité devrait de toute façon être déterminée selon des règles de droit s'ils causaient par leur faute des dommages à un bateau privé lors d'un abordage. S'il n'existait pas de normes spéciales dans le domaine de la navigation, ce serait l'article 41 du code des obligations établissant les conditions de la responsabilité qui serait applicable. Leur inclusion dans la Convention n'entraîne donc pas d'aggravation de la responsabilité.

Contrairement aux conventions relatives à l'immatriculation et au jaugeage des bateaux de navigation intérieure, la Convention ne prévoit pas la possibilité de ne pas l'appliquer 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 concessionnés. De même, aucune exception ne peut être faite en faveur de la petite batellerie. Comme la Convention du 9 décembre 1930, qui traitait la même matière et a été signée par la Suisse, mais n'est pas entrée en vigueur faute d'un nombre suffisant d'Etats l'ayant ratifiée, ne prévoyait pas non plus la possibilité de faire une réserve à ce sujet, il n'y avait aucune raison que la Suisse insistât pour qu'une réserve permettant d'exclure les entreprises de navigation concessionnaires fût insérée dans la nouvelle Convention. Dans un projet de message tendant à l'approbation de la Convention de 1930, le Conseil fédéral s'est prononcé en faveur de la ratification même sans l'insertion d'une telle réserve. Nous croyons que cet avis est encore valable et estimons qu'il se justifie de ne pas admettre, dans la Convention, d'autres exceptions en faveur de certaines catégories de bateaux. En effet, toutes les catégories de bateaux circulent en même temps sur une voie d'eau navigable, qu'ils appartiennent à des entreprises concessionnées ou non, ou qu'ils ne relèvent que de la petite batellerie. Les mêmes risques de collision

existent pour tous les bateaux naviguant sur les mêmes eaux. Il ne serait donc pas justifié que chacun des bateaux impliqués dans un abordage entre deux ou plusieurs bateaux soit soumis à des règles particulières en matière de responsabilité. Il en résulterait notamment un désavantage pour ceux des bateaux qui seraient soumis à des normes plus sévères en matière de responsabilité, par exemple à une responsabilité causale. En outre, il serait difficile de déterminer, dans chaque cas, s'il importerait d'appliquer les normes de responsabilité en vigueur pour le bateau ayant causé le dommage ou celles qui sont applicables au bateau endommagé; et, en cas de faute commune, on n'arriverait guère à trouver une solution équitable lorsque l'un des bateaux impliqués dans l'abordage devrait, en principe, assumer une responsabilité causale. En d'autres matières telles que l'immatriculation et le jaugeage ou aussi pour la responsabilité en ce qui concerne les passagers et les marchandises, il est possible d'adopter différentes réglementations pour les diverses catégories de bateaux parce qu'il s'agit toujours d'apprécier des rapports juridiques entre des tiers et un seul bateau. En cas d'abordage, ce sont au contraire toujours les rapports juridiques entre deux ou plusieurs bateaux qui sont en jeu; dans ces conditions, seules des règles s'appliquant uniformément aux eaux navigables peuvent permettre une uniformisation du droit rendant son application efficace, sans qu'il soit nécessaire de distinguer entre catégories de bateaux. Pour la Suisse, ce problème a une importance particulière étant donné que le transport régulier et professionnel de personnes relève de la régie des postes et ne peut avoir lieu qu'en vertu d'une concession. C'est la législation sur les chemins de fer qui s'applique aux entreprises concessionnaires, plus spécialement la loi du 28 mars 1905 sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur et des postes. Selon l'article premier de cette loi, le propriétaire de l'entreprise répond du dommage causé à une personne au cours de la construction ou de l'exploitation d'un bateau. Cette responsabilité causale protège les tiers et les passagers. Pour ce qui est des dommages causés aux choses, la législation sur les chemins de fer (art. 11 *ibidem*) connaît aussi la responsabilité en raison de la faute commise selon le code des obligations, alors que les dommages que subissent les marchandises transportées doivent être réparés selon les prescriptions spéciales de la loi sur les transports par chemins de fer et bateaux. Si la Suisse adhère à la nouvelle Convention, la responsabilité causale des entreprises concessionnaires de navigation ne sera remplacée par la responsabilité en raison de la faute commise qu'en ce qui concerne les dommages résultant d'un abordage. En revanche, un droit uniforme sera institué en matière d'abordage pour toutes les eaux suisses et pour tous les bateaux. Des études approfondies ont montré qu'il faut donner la préférence à cette solution et que la loi sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer et de bateaux ne constitue pas un obstacle insurmontable s'opposant à l'adhésion de la Suisse à la Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage. Si la Suisse n'y adhère pas, un état de droit insatisfaisant se perpétuera. Dans ces conditions, différentes règles continueront à régir la responsabilité en cas d'abordage sur les mêmes eaux. Pour ce qui est des eaux entièrement situées en

Suisse, notamment les lacs se trouvant à l'intérieur du pays, les bateaux des entreprises concessionnaires assument actuellement une responsabilité causale; les actions en réparation de dommages subis se prescrivent par un an. Les bateaux ne bénéficiant pas d'une concession ainsi que les petites embarcations et les bateaux transportant des personnes en vertu d'une autorisation délivrée pour des courses circulaires ou de taxi n'assument en revanche une responsabilité, selon l'article 41 du code des obligations, que s'il y a faute de leur part. Pour les eaux frontières, notamment les lacs suisses partagés par la frontière, il existe même trois régimes de responsabilité. Les bateaux d'entreprises concessionnaires suisses transportant des personnes assument une responsabilité causale selon l'article premier de la loi sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur et des postes; les bateaux des compagnies concessionnaires étrangères qui transportent des personnes ne répondent d'un dommage, en vertu de la Convention de 1960, qu'en cas de faute et dans les limites d'un délai de prescription de deux ans. Quant aux bateaux suisses qui ne sont pas au bénéfice d'une concession, y compris les petites embarcations et les bateaux transportant des personnes en vertu d'une autorisation d'exécuter des courses circulaires ou de taxi, ils tombent sous le coup de l'article 41 du code des obligations, le délai de prescription étant d'un an. La nature de la responsabilité serait en outre différente selon que l'abordage a eu lieu sur la partie suisse ou sur la partie étrangère d'eaux coupées par la frontière. A l'heure actuelle, trois différents régimes de responsabilité sont également en vigueur sur le Rhin entre Rheinfelden et la frontière suisse, en aval de Bâle. Si, selon les règlements internationaux pour le Rhin supérieur, des concessions pouvaient être exigées pour le transport de personnes, de tels bateaux assumeraient une responsabilité causale en vertu de l'article premier de la loi sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur et des postes, le délai de prescription étant d'un an. En revanche, la navigation rhénane servant au transport des marchandises, ne répond qu'en cas de faute, selon les articles 125 et 127 de la loi sur la navigation maritime, fondés eux-mêmes sur les dispositions de la Convention de 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage; en l'occurrence, le délai de prescription est de deux ans. Les autres bateaux, notamment les menues embarcations, répondent selon l'article 41 du code des obligations, le délai de prescription étant d'une année.

L'entrée en vigueur de la nouvelle Convention mettrait fin à cette fragmentation du droit en ce qui concerne la situation juridique en cas d'abordage; dès lors, le régime de responsabilité institué par la Convention de 1960, prévoyant la responsabilité en raison de la faute commise et un délai de prescription de deux ans, s'appliquerait de manière uniforme à l'ensemble des eaux suisses.

Par désir d'être brefs, nous n'avons pas parlé ci-dessus des différences existant en ce qui concerne la responsabilité solidaire et la part de responsabilité des bateaux lorsque des dommages ont été causés à des personnes et à

des choses par la faute de plusieurs bateaux. Or ces différences exigent également une uniformisation des règles. Les avantages qu'apporterait une adhésion à la nouvelle convention sont certainement plus importants que les inconvénients, même s'il en résulte que les bateaux d'entreprises concessionnaires n'assument plus une responsabilité causale en cas d'abordage. De toute façon, il est rare qu'une collision ait lieu sur des eaux intérieures sans qu'il soit possible d'établir que l'un ou l'autre des bateaux a commis une faute. De tels cas ont plutôt un caractère purement théorique. En ce qui concerne les bateaux d'entreprises concessionnaires qui transportent des personnes, il sera précisément possible de déterminer la faute – si faute il y a eu – étant donné que les accidents font toujours l'objet d'une enquête de police. Il importe de souligner avec toute la netteté voulue que la responsabilité qu'assument les bateaux d'entreprises concessionnaires envers les passagers se trouvant à bord n'est modifiée en rien par la Convention. Ces passagers peuvent comme jusqu'ici invoquer la responsabilité causale selon l'article premier de la loi sur la responsabilité civile des chemins de fer et bateaux à vapeur et des postes. De même, la compagnie continue de répondre des dommages causés aux marchandises transportées selon les prescriptions y relatives de la législation sur les chemins de fer. Les nouvelles règles qu'établit la Convention en matière de culpabilité n'interviendront qu'en ce qui concerne la responsabilité vis-à-vis de personnes et de marchandises se trouvant à bord d'un autre bateau impliqué dans la collision; le bateau concessionné ne répond des dommages causés à cet autre bateau que dans la mesure où la collision est due à sa faute.

Pour tous les autres événements ne pouvant être considérés comme abordages, tels qu'explosions, heurts, etc., le bateau concessionné continue de répondre selon la loi sur la responsabilité civile des chemins de fer. La Convention ne supprime que partiellement la responsabilité causale des entreprises concessionnaires de navigation, à savoir dans la mesure où la responsabilité découle d'un abordage; la loi sur la responsabilité civile des chemins de fer continue de s'appliquer en plein aux autres situations juridiques et, en outre, n'a pas besoin d'être modifiée. S'il fallait, à plus ou moins longue échéance, établir une loi fédérale sur la navigation intérieure, il serait de toute façon indispensable d'en adapter les dispositions touchant la responsabilité en cas d'abordage aux conventions internationales. Or, dans le domaine limité de l'abordage en navigation intérieure, l'adhésion à la Convention de 1960 permet de faire face d'avance à une telle évolution.

IV. Les textes originaux des trois conventions soumises à votre approbation sont établis en français et en russe

Des textes en anglais et en allemand sont joints à la Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure; les parties contractantes peuvent déclarer qu'elles adoptent le texte français, le texte russe, le texte anglais ou le texte allemand de la Convention;

le texte adopté vaudra également dans les rapports entre les parties contractantes qui auront donné la même déclaration et adopté le même texte. Dans tous les autres cas, c'est le texte français et le texte russe qui feront foi (art. 19 de ladite convention). Selon les Conventions relatives à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et au jaugeage de ces bateaux, chaque Etat peut déposer la traduction 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. En cas de manque de concordance entre ledit texte et les textes en français et en russe, seuls ces derniers feront foi. (Convention relative à l'immatriculation, art. 24, Convention relative au jaugeage, art. 21.) Le dépôt ou la déclaration mentionné ci-dessus doit être fait au moment où la partie contractante dépose son instrument de ratification de la Convention ou son instrument d'adhésion.

Comme les Conventions ont été établies en leur texte original dans l'une des langues officielles de la Suisse et que ce texte – le français – et le texte russe font seuls foi en cas de doute, il est indiqué que la Suisse accepte officiellement le texte français, bien que certains motifs eussent pu justifier qu'on déclarât le texte allemand de la Convention en matière d'abordage comme ayant valeur obligatoire pour notre pays, la langue allemande étant la plus utilisée dans les milieux intéressés à la navigation rhénane. Toutefois, cette Convention n'est pas seulement appliquée sur le Rhin, mais aussi sur les eaux intérieures de notre pays, de telle sorte qu'il y a lieu d'accorder la préférence à celle de nos langues officielles dans laquelle le texte original a été rédigé. Pour les Conventions relatives à l'immatriculation et au jaugeage des bateaux de navigation intérieure, la déclaration peut être faite que le texte allemand sera reconnu comme traduction officielle si pareil texte est déposé par un autre Etat d'expression allemande. Quant à la Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage, elle accorde à la traduction allemande une valeur supérieure à celle d'une simple traduction officielle; il n'y a pas lieu, cependant, de faire une déclaration y relative; c'est le texte français qu'il convient d'adopter.

V.

La constitutionnalité du projet d'arrêté ci-joint résulte de l'article 8 de la constitution, qui accorde à la Confédération le droit de conclure des traités avec les Etats étrangers. La compétence de l'Assemblée fédérale repose sur l'article 85, chiffre 5, de la constitution. Les trois conventions soumises à votre approbation sont toutes d'une durée indéterminée, mais peuvent être dénoncées à tout moment, la dénonciation devenant effective après douze mois. Dans ces conditions, l'arrêté approuvant ces conventions n'est pas soumis au référendum selon l'article 89, 4^e alinéa, de la constitution.

Nous vous recommandons en conséquence d'adopter le projet ci-joint d'arrêté fédéral concernant l'approbation de conventions internationales relatives à la navigation intérieure.

Nous vous prions, Monsieur le Président et Messieurs, d'agréer l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 4 novembre 1970

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

Tschudi

Le chancelier de la Confédération,

Huber

19480

(Projet)

Arrêté fédéral
approuvant des conventions internationales relatives à la
navigation intérieure

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu les articles 8 et 85, chiffre 5, de la constitution;

vu le message du Conseil fédéral du 4 novembre 1970 ¹⁾,

arrête:

Article premier

Sont approuvées:

1. La Convention du 25 janvier 1969 relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, ainsi que le Protocole n° 1 y afférent relatif aux droits réels sur les bateaux de navigation intérieure, compte tenu des réserves formulées par la Suisse lors de la signature conformément à l'article 21, 1^{er} alinéa, lettres *b*, *c* et *d*, de la Convention et à l'article 19, du Protocole n° 1;
2. La Convention du 15 février 1966 relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure;
3. La Convention du 15 mars 1960 relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure.

Art. 2

Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier les Conventions mentionnées à l'article premier, chiffres 1 et 2, ainsi qu'à déclarer l'adhésion de la Suisse à la Convention citée à l'article premier, chiffre 3.

¹⁾ FF 1970 1273

Réserves

formulées par la Suisse lors de la signature, le 28 décembre 1965, de la Convention du 25 janvier 1965 relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure:

1. Conformément à l'article 21, 1^{er} alinéa, de la convention:

lettre b: que 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;

lettre c: qu'elle n'appliquera pas la Convention pour des 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;

lettre d: qu'elle n'appliquera pas la Convention aux bateaux affectés seulement à un service gouvernemental non commercial;

2. Conformément à l'article 19 du Protocole n° 1 relatif aux droits réels sur les bateaux de navigation intérieure:

qu'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 du Protocole n° 1.

**Convention
relative à l'immatriculation des bateaux
de navigation intérieure**

du 25 janvier 1965

Article premier

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 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 reviser 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 reviser seulement les Protocoles joints à la présente Convocation 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 vingt-cinq janvier mil neuf cent soixante-cinq.

Protocole n° 1 relatif aux droits réels sur les bateaux de navigation intérieure

Chapitre premier

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

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, désarmé 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) à 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.

**Convention
relative au jaugeage
des bateaux de navigation intérieure**

du 15 février 1966

Article premier

La présente Convention définit dans son annexe l'objet et les modalités des opérations de jaugeage des bateaux de navigation intérieure ainsi que des autres bateaux appelés à naviguer sur les voies d'eau intérieures. Elle définit également dans cette annexe le modèle du certificat de jaugeage à délivrer pour tout bateau jaugé conformément à ses dispositions.

Article 2

1. Dès que la présente Convention sera applicable sur son territoire chaque Partie contractante mettra en vigueur des règlements pour l'exécution des dispositions de la présente Convention et de son annexe.

2. Chaque Partie contractante communiquera à toute autre Partie contractante qui lui en fera la demande les règlements qu'elle a mis en vigueur conformément au paragraphe 1 du présent article.

3. Chaque Partie contractante désignera sur son territoire, pour l'application de la présente Convention, le ou les services ou organismes, dénommés ci-après «bureaux de jaugeage», qui sont chargés de la délivrance des certificats de jaugeage. Chaque bureau de jaugeage sera caractérisé par des lettres ou par des numéros et des lettres, la ou les dernières lettres étant distinctives de la Partie contractante sur le territoire de laquelle se trouve le bureau.

Article 3

Chaque Partie contractante s'engage à faire procéder sur son territoire au jaugeage ou au rejaugage des bateaux visés à l'article premier de la présente Convention à la demande du propriétaire du bateau ou d'un représentant de ce propriétaire.

Article 4

1. La durée de validité d'un certificat de jaugeage ne peut être supérieure à quinze ans; sur chaque certificat est portée la date d'expiration de sa validité.
2. Quelle que soit la date d'expiration de validité qu'il porte, un certificat de jaugeage cesse d'être valable si le bateau subit des modifications (réparations, transformations, déformations permanentes) telles que les indications du certificat relatives aux déplacements pour des enfoncements donnés ou au port en lourd maximal ne sont plus exactes.

Article 5

Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de l'article 15 de la présente Convention, tout bureau de jaugeage peut, dans la limite des instructions qu'il reçoit de la Partie contractante dont il relève, proroger la validité d'un certificat de jaugeage s'il est constaté, après vérification et en consultant, s'il est utile, le dossier du jaugeage ayant donné lieu à la délivrance dudit certificat, que les indications de ce certificat restent valables. La durée de validité de chaque prorogation est au plus égale à dix ans pour les bateaux destinés au transport de marchandises et à quinze ans pour les autres bateaux.

Article 6

1. Dans la limite de leur validité telle qu'elle est définie aux articles 4 et 5 de la présente Convention, les certificats de jaugeage délivrés par un bureau de jaugeage d'une Partie contractante en vertu de règlements conformes aux dispositions de la présente Convention sont reconnus par les autorités des autres Parties contractantes comme équivalents à ceux que ces Parties délivrent en vertu de leurs propres règlements conformes aux dispositions de la présente Convention.
2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article n'empêchent pas une Partie contractante de faire contrôler à ses frais des indications de certificats délivrés par les bureaux de jaugeage d'une autre Partie contractante; toutefois, les modalités de ce contrôle devront être telles que la gêne apportée à l'exploitation du bateau soit limitée à ce qui est strictement inévitable. Si la Partie contractante qui fait procéder au contrôle constate l'inexactitude d'indications du certificat de jaugeage, elle en informe la Partie contractante du bureau de jaugeage qui a délivré le certificat et les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne s'appliquent pas à ces indications.

Article 7

1. En cas de rejaugage d'un bateau, le bureau de jaugeage qui délivre le nouveau certificat de jaugeage retire l'ancien certificat.

2. Dans le cas où un bureau de jaugeage d'une partie contractante délivre un certificat de jaugeage pour un bateau dont le précédent certificat avait été délivré par un bureau d'une autre Partie contractante, la première Partie contractante en informe la seconde et lui renvoie le certificat de jaugeage retiré, conformément aux dispositions de l'article 11 de l'annexe de la présente Convention.

3. Chaque Partie contractante prendra les mesures nécessaires pour que, si un bateau dont le certificat de jaugeage a été délivré par un bureau de jaugeage d'une autre Partie contractante périt ou est démoli sur son territoire ou y devient définitivement inapte à la navigation, le bureau qui avait délivré le certificat de jaugeage en soit avisé et, si possible, le certificat lui soit renvoyé.

Article 8

1. Chaque Partie contractante communiquera aux autres Parties contractantes la dénomination et l'adresse de son service central ou de ses services centraux compétents en matière de jaugeage.

2. Les services centraux visés au paragraphe 1 du présent article se communiqueront réciproquement la liste des bureaux de jaugeage de leur ressort, ainsi que les lettres ou numéros distinctifs attribués à ces bureaux conformément au paragraphe 3 de l'article 2 de la présente Convention; ils se communiqueront également les modifications qui interviendraient dans ces listes et dans ces lettres ou numéros distinctifs.

3. Les services centraux compétents des Parties contractantes sont autorisés à communiquer directement entre eux pour l'application du paragraphe 2 de l'article 2 de la présente Convention, pour l'application du présent article et pour l'application des articles 10 et 11 de l'annexe de la présente Convention.

4. Les bureaux de jaugeage des Parties contractantes sont également autorisés à communiquer directement entre eux pour l'application du présent article et pour l'application des articles 10 et 11 de l'annexe de la présente Convention, ainsi que pour obtenir des renseignements urgents.

Article 9

Les certificats de jaugeage valables dans un pays au moment de la mise en vigueur de la présente Convention dans ce pays tiendront lieu de certificats conformes aux dispositions de la présente Convention sous réserve que le bateau n'ait pas subi de modifications telles que les indications du certificat relatives aux déplacements du bateau en fonction des enfoncements ou au port en lourd maximal ne soient plus exactes. La durée de validité de ces certificats sera celle qui y était prévue, sans pouvoir toutefois dépasser dix ans à dater de l'entrée en vigueur de la présente Convention dans le pays. Ces certificats ne peuvent être prorogés en application des dispositions de l'article 5 de la présente

Convention, mais, si les conditions exigées par ledit article pour une prorogation sont remplies, un certificat de jaugeage conforme aux dispositions de la présente Convention pourra être délivré contre remise de l'ancien certificat sans qu'il y ait lieu à rejaugage.

Article 10

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. La présente Convention sera ouverte à la signature jusqu'au 15 novembre 1966 inclus. Après cette date, elle sera ouverte à l'adhésion.
3. La présente Convention sera ratifiée.
4. La ratification ou l'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
5. Au moment où il dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, tout pays doit notifier au Secrétaire général la lettre ou le groupe de lettres distinctif qu'il a choisi pour l'application du paragraphe 3 de l'article 2 de la présente Convention; par nouvelle notification au Secrétaire général, il peut ultérieurement modifier son choix. Au cas où la lettre ou le groupe de lettres notifié par un pays aurait déjà été notifié par un autre pays, le Secrétaire général ferait connaître que la notification ne peut être acceptée. Une modification de la lettre ou du groupe de lettres choisi antérieurement prend effet trois mois après la date à laquelle elle a été notifiée au Secrétaire général.
6. Tout pays pourra en signant la présente Convention, ou en déposant son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer que la Convention sera applicable seulement à une partie du territoire du pays. Tout pays qui aura déclaré que la Convention est applicable seulement à une partie du territoire pourra à tout moment déclarer, par notification adressée au Secrétaire général, que la Convention sera applicable à tout ou partie du reste du territoire; cette notification prendra effet douze mois après sa réception par le Secrétaire général.

Article 11

1. La présente Convention entrera en vigueur douze mois après que cinq pays mentionnés au paragraphe 1 de l'article 10 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 douze mois après le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion dudit pays.

Article 12

1. Chaque Partie contractante pourra dénoncer la présente Convention par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Cette dénonciation pourra concerner l'ensemble du territoire de la Partie contractante ou seulement une partie de celui-ci.
2. La dénonciation prendra effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

Article 13

La présente Convention cessera de produire ses effets si, après son entrée en vigueur, le nombre des Parties contractantes est inférieur à cinq pendant une période quelconque de douze mois consécutifs.

Article 14

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 négociation 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 15

1. Tout pays peut, au moment où il signe la présente Convention ou dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer qu'il ne se considère pas lié par l'article 14 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 14 envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve.
2. Tout pays peut, au moment où il signe la présente Convention ou dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer que les certificats de jaugeage pour les bateaux destinés au transport de marchandises, délivrés par ses bureaux de jaugeage, ne pourront être prorogés, ou déclarer qu'ils ne pourront l'être que par le bureau de jaugeage qui les a délivrés ou qu'ils ne pourront l'être que par un de ses bureaux de jaugeage. Les autres Parties contractantes seront alors tenues de ne pas proroger la validité des certificats de jaugeage en cause.
3. Toute Partie contractante qui aura formulé une réserve conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

4. A l'exception des réserves visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article, aucune réserve à la présente Convention ne sera admise.

Article 16

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 à l'effet de reviser la présente Convention. Le Secrétaire général notifiera cette demande à toutes les Parties contractantes et convoquera une conférence de revision si, dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui, le quart au moins des Parties contractantes lui signifient leur assentiment à cette demande.

2. Si une conférence est convoquée conformément au paragraphe 1 du présent article, le Secrétaire général en avisera toutes les Parties contractantes et les invitera à présenter, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles soumettraient pour être examinées par la conférence. Le Secrétaire général communiquera à toutes les Parties contractantes l'ordre du jour provisoire de la conférence, ainsi que le texte de ces propositions, trois mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence.

3. Le Secrétaire général invitera à toute conférence convoquée conformément au présent article tous les pays visés au paragraphe 1 de l'article 10 de la présente Convention.

Article 17

1. Toute Partie contractante pourra proposer un ou plusieurs amendements à l'annexe de la présente Convention ou à ses appendices. Le texte de tout projet d'amendement sera communiqué au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qui le communiquera à toutes les Parties contractantes et le portera à la connaissance des autres pays visés au paragraphe 1 de l'article 10 de la présente Convention.

2. Dans un délai de six mois à compter de la date de la communication par le Secrétaire général du projet d'amendement, toute Partie contractante peut faire connaître au Secrétaire général

- a) soit qu'elle a une objection à l'amendement proposé,
- b) soit que, bien qu'elle ait l'intention d'accepter le projet, les conditions nécessaires à cette acceptation ne se trouvent pas encore remplies dans son pays.

3. Tant qu'une Partie contractante qui a adressé la communication prévue au paragraphe 2.b) du présent article n'aura pas notifié au Secrétaire général son acceptation, elle pourra, pendant un délai de neuf mois à partir de l'expiration du délai de six mois prévu pour la communication, présenter une objection à l'amendement proposé.

4. Si une objection au projet d'amendement est formulée dans les conditions prévues aux paragraphes 2 et 3 du présent article, l'amendement sera considéré comme n'ayant pas été accepté et sera sans effet.

5. Si aucune objection au projet d'amendement n'a été formulée dans les conditions prévues aux paragraphes 2 et 3 du présent article, l'amendement sera réputé accepté et il entrera en vigueur à la date suivante:

a) lorsque aucune Partie contractante n'a adressé de communication en application du paragraphe 2.b) du présent article, à l'expiration du délai de six mois visé à ce paragraphe 2;

b) lorsque au moins une Partie contractante a adressé une communication en application du paragraphe 2.b) du présent article, à la plus rapprochée des deux dates suivantes:

- date à laquelle toutes les Parties contractantes ayant adressé une telle communication auront notifié au Secrétaire général leur acceptation du projet d'amendement, cette date étant toutefois reportée à l'expiration du délai de six mois visé au paragraphe 2 du présent article si toutes les acceptations étaient notifiées antérieurement à cette expiration;

- expiration du délai de neuf mois visé au paragraphe 3 du présent article.

6. Le Secrétaire général adressera le plus tôt possible à toutes les Parties contractantes une notification pour leur faire savoir si une objection a été formulée contre le projet d'amendement conformément au paragraphe 2.a) du présent article et si une ou plusieurs Parties contractantes lui ont adressé une communication conformément au paragraphe 2.b). Dans le cas où une ou plusieurs Parties contractantes ont adressé une telle communication, il notifiera ultérieurement à toutes les Parties contractantes si la ou les Parties contractantes qui ont adressé une telle communication élèvent une objection contre le projet d'amendement ou l'acceptent.

7. Indépendamment de la procédure d'amendement prévue aux paragraphes 1 à 6 du présent article, l'annexe de la présente Convention et ses appendices peuvent être modifiés par accord entre les administrations compétentes de toutes les Parties contractantes mais à condition, si cet accord modifie l'appendice 1, qu'il prévoie que les certificats de jaugeage délivrés avant la date de l'entrée en vigueur de la modification et conformes à l'ancien texte de cet appendice 1 resteront valables pendant une période transitoire. Le Secrétaire général fixera la date d'entrée en vigueur de la modification.

Article 18

Outre les notifications prévues aux articles 16 et 17 et au paragraphe 2 de l'article 21 de la présente Convention, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera aux pays visés au paragraphe 1 de l'article 10 de la présente Convention

a) les ratifications et adhésions en vertu de l'article 10, ainsi que les lettres ou groupes de lettres distinctifs notifiés conformément au paragraphe 5 de l'article 10 et les déclarations faites en application du paragraphe 6 dudit article;

b) les dates auxquelles la présente Convention entrera en vigueur conformément à l'article 11;

c) les dénonciations en vertu de l'article 12;

d) l'abrogation de la présente Convention conformément à l'article 13;

e) les déclarations et notifications reçues conformément aux paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 15.

Article 19

Au moment où il déposera son instrument de ratification ou d'adhésion, tout Etat Partie à la Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure, signée à Paris le 27 novembre 1925, devra dénoncer cette dernière Convention. Cependant, si à ce moment le nombre des instruments de ratification ou d'adhésion déposés n'atteint pas encore cinq, l'Etat intéressé pourra, s'il le désire, prier le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de considérer sa dénonciation comme étant faite officiellement à la date du dépôt du cinquième instrument de ratification ou d'adhésion.

Article 20

Le Protocole de signature de la présente Convention aura les mêmes force, valeur et durée que la Convention elle-même, dont il sera considéré comme faisant partie intégrante.

Article 21

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

2. Une traduction du texte de la présente Convention dans une langue autre que le français ou le russe peut être déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en commun par des pays qui déposent ou ont déjà déposé leurs instruments de ratification ou d'adhésion. Un autre pays peut, lors du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer qu'il adopte une traduction déjà déposée. Pour les pays qui ont déposé une traduction ou ont déclaré l'adopter, la traduction aura la valeur de traduction officielle, mais, en cas de divergence, seuls les textes français et russe feront foi. Le Secrétaire général informera tous les pays, qui ont signé la présente Convention ou qui ont déposé leur instrument d'adhésion, des traductions déposées et des noms des pays qui les ont déposées ou qui ont déclaré les adopter.

Article 22

Après le 15 novembre 1966, 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 au paragraphe 1 de l'article 10 de la présente Convention.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

FAIT à Genève le quinze février mil neuf cent soixante-six.

Annexe

Article premier

1. Le jaugeage consiste à déterminer le volume d'eau déplacé par un bateau en fonction de son enfoncement.
2. Le jaugeage d'un bateau a pour objet de déterminer son déplacement maximal admissible ainsi que, éventuellement, ses déplacements à des plans de flottaison donnés. Le jaugeage des bateaux destinés au transport de marchandises peut avoir aussi pour objet de permettre de déterminer le poids de la cargaison d'après l'enfoncement.

Article 2

Chaque bureau de jaugeage inscrit sur un registre spécial sous un numéro distinct, les numéros ainsi attribués formant une suite continue, chaque certificat de jaugeage qu'il délivre et porte sur ce registre la date de délivrance du certificat, ainsi que le nom et la devise du bateau et les autres données permettant de l'identifier.

Article 3

Les certificats de jaugeage doivent être conformes au modèle donné par l'appendice 1 de la présente annexe. Chaque partie contractante peut ne pas faire figurer sur les certificats qu'elle délivre les rubriques qui sont indiquées à ce modèle comme étant facultatives. Sous réserve qu'elle conserve la numérotation et l'ordre du modèle pour toutes les rubriques du modèle figurant sur les certificats qu'elle délivre, chaque Partie contractante peut ajouter sur ces certificats des rubriques supplémentaires ou prescrire que des précisions complémentaires soient inscrites sous les rubriques reprises du modèle. Les certificats peuvent n'être imprimés et rédigés que dans la langue nationale, ou l'une des langues nationales, du pays de délivrance.

Article 4

1. Pour jaugeer un bateau, les mesures sont prises sur le bateau lui-même. La partie du bateau à mesurer est celle qui est comprise entre le plan de flottaison correspondant à l'enfoncement maximal auquel le bateau est susceptible de naviguer et soit le plan de flottaison à vide défini au paragraphe 1 de l'article 7 de la présente annexe soit le plan horizontal passant par le point le plus bas de la coque du bateau.

2. Les mesures de longueur et de largeur sont prises en centimètres, les mesures de hauteur en millimètres.

3. La partie du bateau à mesurer est divisée en tranches par des plans horizontaux ou par des plans passant par la droite qui constitue l'intersection des plans visés au paragraphe 1 du présent article. L'épaisseur des tranches sera choisie de façon à permettre d'obtenir, compte tenu des formes de la coque, une précision suffisante dans le calcul des volumes; la distance entre plans horizontaux ou l'épaisseur moyenne des tranches entre plans sécants sera, pour le calcul des volumes dans les parties formées, constante et égale en principe à 10 cm.

4. Le volume d'une tranche délimitée par des plans horizontaux s'obtient en multipliant la demi-somme des aires des sections supérieure et inférieure par l'épaisseur. Le volume d'une tranche délimitée par des plans sécants s'obtient de la même façon en prenant pour épaisseur moyenne la longueur, entre les plans supérieur et inférieur, de la verticale passant par le centre de gravité de l'aire de la section moyenne de la tranche; par simplification on peut, toutefois, pour toutes les tranches prendre les longueurs sur la verticale passant par un centre de gravité moyen.

5. Pour calculer l'aire de chaque section, on divise cette aire en éléments de même longueur par des ordonnées perpendiculaires à l'axe longitudinal du bateau; dans la partie centrale, qui est en général de forme sensiblement rectangulaire, ainsi que dans chacun des élancements à l'avant et à l'arrière, le nombre de ces éléments est de quatre au moins; en outre, s'il y a lieu, l'aire des parties extrêmes des élancements à l'avant et à l'arrière est calculée séparément.

6. Pour le calcul des aires limitées par des lignes courbes, on emploie la formule de Simpson; toutefois, pour les parties extrêmes des élancements à l'avant et à l'arrière du bateau, on peut assimiler les lignes courbes à des courbes connues, telles qu'ellipse, parabole, etc.

7. Dans le cas où la variation des aires est suffisamment régulière, on peut se borner à calculer un nombre d'aires suffisant pour tracer la courbe de variation des aires des sections ou de certains de leurs éléments en fonction du niveau de leurs plans et évaluer les autres aires par lecture sur cette courbe.

8. Le quotient du volume d'une tranche par le nombre de centimètres qui exprime son épaisseur moyenne est considéré comme donnant le déplacement du bateau pour chaque centimètre d'enfoncement moyen dans cette tranche.

9. Pour les bateaux dont la destination est telle qu'en aucun cas on ne se référera aux différences d'enfoncement pour le mesurage de leur cargaison, on pourra, à la demande expresse de la personne qui a demandé le jaugeage, ne pas remplir les tables figurant à la rubrique 33 du certificat.

Article 5

Pour les bateaux qui ne sont pas destinés au transport de marchandises, on se bornera, au lieu de procéder au jaugeage selon les dispositions de l'article 4 de la présente annexe, à calculer le déplacement au plan du plus grand enfoncement et au plan de flottaison à vide ou à l'un de ces plans seulement. Pour ce calcul

— ou bien on se basera sur des données géométriques relevées sur le bateau lui-même ou sur les dessins d'exécution,

— ou bien on prendra comme valeur conventionnelle du déplacement le produit par le coefficient de finesse des trois dimensions suivantes de la coque:

a) longueur, c'est-à-dire distance entre les points d'intersection du plan longitudinal médian du bateau avec la courbe délimitant la surface de flottaison;

b) largeur maximale dans le plan de flottaison;

c) enfoncement moyen, c'est-à-dire distance verticale entre le plan de flottaison et le point le plus bas de la coque dans la section transversale située au milieu de la longueur définie ci-dessus en a); ces dimensions étant relevées, sans tenir compte d'aucune saillie de la coque, sur le bateau lui-même ou sur les dessins d'exécution et la valeur adoptée pour le coefficient de finesse étant celle généralement admise pour le type de bateau en cause; pour les bateaux affinés (bateaux à passagers, remorqueurs, etc.) cette valeur sera, en l'absence d'autres éléments d'appréciation, prise égale à 0,7.

Article 6

1. Des marques de jauge doivent être apposées, par paires, sur les flancs du bateau; elles doivent être bien apparentes et être disposées symétriquement par rapport au plan longitudinal médian. Chaque marque sera constituée par un trait horizontal d'au moins 30 cm de longueur placé au niveau de l'enfoncement pour lequel le bateau a été jaugé et par un trait vertical d'au moins 20 cm de longueur placé au-dessous du trait horizontal et à l'aplomb de son milieu; la marque de jauge peut aussi comporter des traits supplémentaires formant avec le trait horizontal un rectangle dont ce trait constitue le côté inférieur. Les traits sont burinés ou poinçonnés.

2. Les plans passant par les traits verticaux des marques de jauge doivent être sensiblement équidistants et répartis de façon sensiblement symétrique par rapport au centre de gravité moyen visé au paragraphe 4 de l'article 4 de la présente annexe. La distance entre ces plans doit être, pour un bateau portant n paires de marques, d'environ $1/n$ de la longueur du bateau.

3. Pour tout bateau, le nombre de paires de marques de jauge est de trois au moins. Toutefois,

a) pour les bateaux qui ne sont pas destinés au transport de marchandises une paire de marques suffit;

b) pour les bateaux dont la coque a une longueur inférieure à 40 m, il peut être admis qu'il soit apposé seulement deux paires de marques.

4. Au lieu d'être constituées de la façon prescrite au paragraphe 1 du présent article, les marques de jauge peuvent consister en une plaque d'au moins 30 cm de longueur et 4 cm de hauteur, fixée à demeure, dont le bord inférieur correspond à l'enfoncement pour lequel le bateau a été jaugé et dont le milieu est marqué par un trait vertical.

5. Sur les plaques qui constituent des marques de jauge, ou près des autres marques de jauge, il est buriné ou poinçonné, en caractères apparents, un signe de jaugeage constitué par les indications suivantes:

a) les lettres ou numéros distinctifs du bureau qui délivre le certificat de jaugeage;

b) le numéro du certificat de jaugeage.

Chaque partie contractante peut, toutefois, pour les bateaux jaugés sur son territoire, ne prescrire l'apposition de ce signe que sur une seule paire de marques de jauge.

6. Le signe de jaugeage est également porté, en caractères indélébiles et à un emplacement bien visible mentionné au certificat de jaugeage, sur un élément du bateau, qui doit être fixe, à l'abri des chocs et peu exposé à l'usure.

7. Des échelles de jauge peuvent être apposées sur la coque au droit des marques de jauge; s'il est apposé de telles échelles, le zéro de chacune d'elles doit correspondre au niveau du dessous de la coque du bateau au droit de l'échelle ou, s'il existe une quille, au niveau du dessous de la quille au droit de l'échelle; toutefois, les échelles de jauge dont le zéro correspond au plan de flottaison à vide et qui se trouveraient sur un bateau au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention dans le pays où ledit bateau a été jaugé pourront être conservées jusqu'à la délivrance au bateau d'un certificat de jaugeage conforme aux dispositions de la présente Convention.

Article 7

1. Le plan de flottaison à vide mentionné au paragraphe 1 de l'article 4, au début de l'article 5 et au paragraphe 7 de l'article 6 de la présente annexe est le plan passant par la surface de l'eau lorsque

- a) le bateau ne porte ni combustible, ni lest mobile et porte seulement
 - les agrès, les provisions et l'équipage qui se trouvent normalement à son bord quand il navigue; toutefois, la provision d'eau douce ne doit pas excéder sensiblement 0,5 % du déplacement maximal du bateau;
 - l'eau qu'il est impossible d'enlever de la cale par les moyens ordinaires d'épuisement;
 - b) les machines, chaudières, tuyauteries et installations servant à la propulsion ou aux usages auxiliaires, ainsi qu'à la production de chaleur ou de froid, contiennent l'eau, l'huile et les autres liquides dont elles sont normalement pourvues pour fonctionner;
 - c) le bateau se trouve en eau douce, c'est-à-dire en eau de densité égale à 1.
2. Si le bateau ne se trouve pas pour son jaugeage dans les conditions précisées au paragraphe 1 du présent article ou dans des conditions conduisant au même enfoncement et approximativement à la même assiette, il sera tenu compte dans les calculs des différences de charges et de la différence de densité de l'eau.
3. Les charges à bord correspondant à l'enfoncement à vide sont indiquées sur le certificat de jaugeage.

Article 8

Pour vérifier, conformément à l'article 5 de la présente Convention, si les indications d'un certificat de jaugeage restent ou non valables:

- a) on contrôlera les dimensions suivantes du bateau: longueur, largeur, enfoncement à vide au droit de chaque marque de jauge;
- b) dans le cas où le bateau présente des déformations permanentes, on contrôlera quelques largeurs, en se référant à la note de calculs du dernier jaugeage, de façon à déterminer si ces déformations sont antérieures ou postérieures à ce dernier jaugeage.

Article 9

Lorsqu'un bateau est rejaugé, les marques, plaques, inscriptions et échelles de jauge devenues caduques doivent être enlevées ou annulées.

Article 10

1. En cas de modification du nom ou de la devise du bateau, la correction nécessaire est apportée au certificat de jaugeage par un agent qualifié à cet effet; cet agent doit authentifier la correction. Si la modification est apportée sur le territoire d'une Partie contractante autre que celle dont relève le bureau de jaugeage qui a délivré le certificat, le service central compétent en matière de jaugeage de la première Partie contractante devra en informer le service central compétent de l'autre Partie contractante; à cet effet, il adressera au moins trimestriellement une liste établie conformément au modèle figurant à l'appen-

dice 2 de la présente annexe; toutefois, par entente entre Parties contractantes intéressées, cet envoi de listes peut être remplacé par une communication au bureau de jaugeage qui a délivré le certificat.

2. Le bureau de jaugeage qui a délivré le certificat ou, avec l'autorisation écrite de ce bureau ou du service central compétent du pays de ce bureau, tout bureau de jaugeage d'une autre Partie contractante peut apporter au certificat les corrections qui seraient rendues nécessaires par des modifications du bateau n'entraînant pas cessation de la validité du certificat en vertu du paragraphe 2 de l'article 4 de la présente Convention; il doit authentifier ces corrections à la rubrique prévue au certificat à cet effet. Sans cette autorisation écrite, l'autre bureau peut également apporter ces corrections au certificat mais alors à titre provisoire pour une durée n'excédant pas trois mois et sous réserve, d'une part, d'en aviser le bureau qui a délivré le certificat ou le service central compétent du pays de ce bureau, d'autre part, d'authentifier ces corrections à la rubrique prévue au certificat à cet effet et d'y mentionner leur durée de validité provisoire.

Article 11

1. Dans le cas où, en application de l'article 5 de la présente Convention, un bureau de jaugeage d'une Partie contractante proroge un certificat de jaugeage délivré par un bureau de jaugeage d'une autre Partie contractante, le service central compétent de la première Partie contractante devra en informer le service central compétent de l'autre Partie contractante; à cet effet, il adressera au moins trimestriellement une liste établie conformément au modèle figurant à l'appendice 3 de la présente annexe; toutefois, par entente entre Parties contractantes intéressées, cet envoi de listes peut être remplacé par une communication du bureau de jaugeage qui a effectué la prorogation au bureau de jaugeage qui a délivré le certificat.

2. Pour l'application du paragraphe 2 de l'article 7 de la présente Convention, le service central compétent de la Partie contractante dont un bureau de jaugeage a procédé au rejaugage de bateaux précédemment jaugés par un bureau d'une autre Partie contractante adresse au moins trimestriellement au service central compétent de cette autre Partie contractante la liste des bateaux en cause établie conformément au modèle de l'appendice 4 de la présente annexe et accompagnée des certificats de jaugeage retirés; toutefois, par entente entre Parties contractantes intéressées, cet envoi de listes peut être remplacé par une communication du bureau de jaugeage qui retire le certificat au bureau de jaugeage qui l'avait délivré.

Annexe – Appendice 1

[Page 1 de la couverture]

..... (1)

CERTIFICAT DE JAUGEAGE**pour****BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE****Convention du 15 février 1966**

- Jaugeage selon article 4 de l'annexe de la Convention ¹⁾ (bateau destiné au transport de marchandises)
- Jaugeage selon article 5 de l'annexe de la Convention ¹⁾ (bateau non destiné au transport de marchandises)

¹⁾ Rubrique à ne faire figurer sur le certificat de jaugeage que s'il y a lieu.

Annexe – Appendice 1

[Pages 2 et 3 (pages intérieures)
de la couverture]

NOTES EXPLICATIVES

Pour les indications portées sur le certificat,

- le système métrique est seul employé,
- les dimensions linéaires sont exprimées en mètres, les fractions étant arrondies au centimètre; les volumes sont exprimés en mètres cubes, les fractions étant arrondies au décimètre cube; les poids sont exprimés en tonnes, les fractions étant arrondies au kilogramme,
- pour l'arrondissement, toute fraction inférieure à 0,5 est négligée et toute fraction égale ou supérieure à 0,5 est comptée pour une unité.

N.B. – Le numéro des rubriques auxquelles on se réfère dans les notes explicatives ci-après est entre parenthèses dans le certificat.

1. Nom du pays et lettre(s) distinctive(s) du pays.
2. Désignation et siège du bureau qui délivre le certificat.
4. Numéro d'ordre d'inscription du certificat sur le registre du bureau.
5. Date de l'inscription dans ledit registre.
6. Le signe de jaugeage est composé des indications des rubriques 3 et 4.
7. Nom ou devise du bateau. En cas de changement, rayer l'ancien nom ou l'ancienne devise et inscrire la nouvelle mention à la rubrique 8.
9. Lieu et date de l'inscription du nouveau nom ou de la nouvelle devise sur le certificat.
10. Signature de l'agent qualifié.
11. Cachet de l'agent qualifié.
12. A la rubrique a), la longueur sera donnée gouvernail replié. A la rubrique c), le tirant d'eau à indiquer est la distance entre le plan du plus grand enfoncement et le plan parallèle à ce dernier qui passe par le point le plus bas du bateau. A la rubrique d), pour les bateaux comportant des dispositifs permettant sans démontage de réduire l'encombrement en hauteur (mâts abattus, timonerie escamotée, etc.) au passage des ouvrages, le tirant d'air sera donné en supposant ces dispositifs mis en œuvre (mâts abattus, timonerie escamotée, etc.).

13. Indication du type, par exemple : remorqueur, pousseur, bateau à passagers, engin flottant, automoteur, chaland, etc.
14. Indication des matériaux, par exemple : acier, aluminium, béton armé, matières plastiques, bois, etc.
15. Indication des détails principaux dont la modification est possible (ponté, non ponté, présence ou absence de panneaux d'écouille) et éventuellement des caractéristiques particulières.
16. Nom et lieu du chantier de construction et, éventuellement, du chantier de transformation ou de rénovation.
17. L'année de construction est l'année de mise en eau. On indiquera aussi éventuellement l'année de transformation ou de rénovation.
18. Gouvernail et beaupré non compris.
19. Mesurée à l'extérieur du bordé, roues à aubes non comprises.
20. Machine à vapeur, moteur à explosion, moteur diesel, etc. ; type et, le cas échéant, numéro de série ; puissance en CV indiquée par le constructeur.
21. Moyenne arithmétique des cotes visées à la rubrique 30 d). Le plan de flottaison à vide est déterminé pour l'eau douce (densité : 1).
23. La ligne du plus grand enfoncement est déterminée par les marques de jauge.
24. Autant que possible on indiquera approximativement le poids du lest fixe.
25. Indication du genre et du nombre de ces engins ou chaudières.
28. Nombre de traits ou de plaques.
29. Les distances sont mesurées selon l'axe longitudinal du bateau et parallèlement au plan du plus grand enfoncement. S'il y a une seule paire de marques de jauge, on ne remplira que les colonnes 1 et 5 ; s'il y a deux paires de marques de jauge, on remplira les colonnes 1, 2 et 5, et ainsi de suite. Les extrémités du bateau à prendre en considération sont celles qui déterminent la longueur de la coque à inscrire à la rubrique 18.
30. Pour déterminer le point au-dessus duquel un bateau ne peut plus être considéré comme étanche il ne sera tenu compte ni des prises ni des chasses d'eau.
32. On indiquera la façon dont les échelles de jauge sont constituées (graduation, nombre et distance entre elles des marques indélébiles, etc.).
33. Lorsque le tableau n'est pas rempli, il doit être barré d'un trait.

Annexe – Appendice 1

37. à 59. On pourra indiquer sous ces rubriques tous renseignements complémentaires se rapportant au jaugeage ainsi que, éventuellement, toutes indications utiles pour l'observation des règlements de police de la navigation. Les pays qui auront fait une déclaration en vertu du paragraphe 2 du Protocole de signature rappelleront ici que leurs signes de jaugeage devenus caducs ne doivent être ni enlevés ni effacés et qu'il doit être apposé à leur gauche une marque indélébile constituée par une petite croix à branches verticale et horizontale de même longueur.
61. Indication facultative dans le cas où l'expert jaugeur délivre lui-même le certificat.
62. Signature de l'expert jaugeur; indication facultative dans le même cas que ci-dessus.
64. Lieu et date de délivrance du certificat.
65. Désignation de la personne, ou des fonctions de la personne, qui délivre le certificat.
66. Signature de la personne qui délivre le certificat.
67. Cachet du bureau qui délivre le certificat.
- 71, 76 et 84. Voir 64.
- 72, 77 et 85. Voir 65.
- 73, 78 et 86. Voir 66.
- 74, 79 et 87. Voir 67.
81. Voir 61.
82. Voir 62.

- (1)
- (2) Bureau de jaugeage
- 3 Lettre(s) ou numéro(s) distinctifs du bureau
- (4) Certificat de jaugeage n°
- (5) Inscrit le
- (6) **SIGNE DE JAUGEAGE**
- (7) Nom ou devise du bateau
- 8 Nouveau nom ou nouvelle devise

(9)

A

A

A

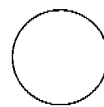
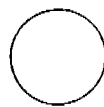
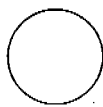
le

le

le

(10)

(11)



- (12) Encombrement du bateau pour le passage des ouvrages²⁾:

- | | |
|--|----------|
| a) Longueur | m. |
| b) Largeur | m. |
| c) Tirant d'eau pour le plus grand enfoncement | m. |
| d) Tirant d'air pour l'enfoncement à vide | m. |

²⁾ Rubrique facultative.

Annexe – Appendice 1

SIGNALEMENT DU BATEAU

- (13) Type
- (14) Matériaux
- a) de la coque
- b) des superstructures (roufs) *)
- c) des panneaux d'écouille *)
- (15) Détails de construction
- (16) Chantier de construction
- (17) Année de construction
- (18) Longueur maximale de la coque
- (19) Largeur maximale de la coque
- (20) Nature, marques d'identification et puissance de l'appareil propulseur *)
- (21) Enfoncement moyen à vide en eau douce
- 22 Port en lourd maximal (en tonnes), en eau douce ³⁾
- (23) Distance verticale du plan du plus grand enfoncement au plat-bord
- a) au milieu de la coque
- b) au point le plus bas du plat-bord **)

*) Ne remplir que s'il y a des superstructures ou des panneaux d'écouille ou un appareil propulseur.

**) Ne remplir que si ce point n'est pas au milieu de la coque.

³⁾ Cette rubrique peut ne pas figurer sur les certificats délivrés pour des bateaux jaugés selon l'article 5 de l'annexe de la Convention (bateau non destiné au transport de marchandises).

CHARGES A BORD CORRESPONDANT A L'ENFONCEMENT A VIDE

- (24) Situation et description du lest fixe *)
- (25) Machines, chaudières, tuyauteries ou autres installations contenant de l'eau, de l'huile ou d'autres liquides pour leur fonctionnement *)
- 26 Poids approximatif d'eau dans la cale qu'il est impossible d'enlever par des moyens normaux d'épuisement *)
- 27 Agrès:
- a) Description et poids approximatif des chaînes d'ancres et des ancres
- b) Poids approximatif des autres agrès mobiles et des pièces de rechange
- c) Poids approximatif du mobilier
- d) Poids approximatif du ou des canots à bord
- Provisions:
- a) Poids approximatif de l'eau douce
- b) Poids approximatif des autres provisions

*) Ne remplir que s'il y a du lest fixe (ou des machines, ou de l'eau dans la cale).

MARQUES DE JAUGE

- (28) Le niveau du plus grand enfoncement est marqué de chaque côté du bateau

par *) traits burinés
 traits poinçonnés
 plaques

(29)

Distances horizontales:

- a) du trait vertical de la marque avant à l'extrémité avant du bateau
 b) entre traits verticaux de marques voisines ..
 c) du trait vertical de la marque arrière à l'extrémité arrière du bateau

(30)

Distances verticales au droit de chaque marque:

- a) entre la marque et le plat-bord
 b) entre la marque et le plan parallèle au plan du plus grand enfoncement au-dessus duquel le bateau ne peut plus être considéré comme étanche
 c) entre la marque et le plan de flottaison à vide
 d) entre le plan de flottaison à vide et le dessous du bateau
 e) entre la marque et le dessous du bateau (somme des indications c) et d))
 f) entre le dessous du bateau et le plan passant par le point le plus bas du bateau et parallèle au plan du plus grand enfoncement ⁵⁾

Marques depuis l'avant	Bâbord ⁴⁾					Tribord ⁴⁾				
	1 (AV)	2	3	4	5	1 (AV)	2	3	4	5
Distances horizontales:										
a) du trait vertical de la marque avant à l'extrémité avant du bateau										
b) entre traits verticaux de marques voisines ..										
c) du trait vertical de la marque arrière à l'extrémité arrière du bateau										
Distances verticales au droit de chaque marque:										
a) entre la marque et le plat-bord										
b) entre la marque et le plan parallèle au plan du plus grand enfoncement au-dessus duquel le bateau ne peut plus être considéré comme étanche										
c) entre la marque et le plan de flottaison à vide										
d) entre le plan de flottaison à vide et le dessous du bateau										
e) entre la marque et le dessous du bateau (somme des indications c) et d))										
f) entre le dessous du bateau et le plan passant par le point le plus bas du bateau et parallèle au plan du plus grand enfoncement ⁵⁾										

*) Rayer celles des indications qui ne conviennent pas.

⁴⁾ Le nombre de colonnes à faire figurer sur les certificats peut être réduit.

⁵⁾ Rubrique facultative.

SIGNES DE JAUGEAGE

31 En supplément de son apposition avec les marques de jauge, le signe de jaugeage est apposé

(32) Une échelle de jauge est apposée – n'est pas apposée*) – sous chaque marque de jauge. Elle

A. JAUGEAGE SELON L'ARTICLE 4 DE L'ANNEXE DE LA CONVENTION (BATEAU DESTINÉ AU TRANSPORT DE MARCHANDISES) ⁶⁾

(33) DÉPLACEMENT ET VARIATION DE DÉPLACEMENT DU BATEAU PAR CENTIMÈTRE D'ENFONCEMENT MOYEN A PARTIR DU PLAN ⁷⁾

1. de flottaison à vide déterminé en eau douce *)

2. du dessous du bateau *)

Enfoncement moyen relevé en cm	Déplacement correspondant en m ³	Accroissement moyen ⁸⁾ en m ³ par cm	Enfoncement moyen relevé en cm	Déplacement correspondant en m ³	Accroissement moyen ⁸⁾ en m ³ par cm	Enfoncement moyen relevé en cm	Déplacement correspondant en m ³	Accroissement moyen ⁸⁾ en m ³ par cm
1			11	.....		21	.....	
2			12	.....		22	.....	
3			13	.....		23	.....	
4			14	.....		24	.....	
5			15	.....		25	.....	
etc.			etc.			etc.		

*) Rayer celles des indications qui ne conviennent pas.

⁶⁾ A ne faire figurer sur le certificat que s'il y a lieu.

⁷⁾ Ce tableau peut ne pas être établi pour les bateaux dont la destination est telle qu'en aucun cas on ne se référera aux différences d'enfoncement pour le mesurage de leur cargaison.

⁸⁾ Colonne facultative.

Annexe -- Appendice 1

Enfon- cement moyen relevé en cm	Dépla- cement corres- pondant en m ³	Accrois- sément moyen ⁹⁾ en m ³ par cm	Enfon- cement moyen relevé en cm	Dépla- cement corres- pondant en m ³	Accrois- sément moyen ⁹⁾ en m ³ par cm	Enfon- cement moyen relevé en cm	Dépla- cement corres- pondant en m ³	Accrois- sément moyen ⁹⁾ en m ³ par cm

⁹⁾ Colonne facultative.

Enfon- cement moyen relevé en cm	Dépla- cement corres- pondant en m ³	Accrois- sement moyen ¹⁰⁾ en m ³ par cm	Enfon- cement moyen relevé en cm	Dépla- cement corres- pondant en m ³	Accrois- sement moyen ¹⁰⁾ en m ³ par cm	Enfon- cement moyen relevé en cm	Dépla- cement corres- pondant en m ³	Accrois- sement moyen ¹⁰⁾ en m ³ par cm

NOTA - On obtient le poids d'une cargaison (en tonnes) en prenant la différence entre:

- le déplacement (en m³) du bateau correspondant à l'enfoncement moyen à l'origine du chargement (ou du déchargement) et
- son déplacement (en m³) correspondant à l'enfoncement moyen à la fin de cette opération

et en multipliant cette différence par la densité de l'eau du port dans lequel ont été relevés lesdits enfoncements.

L'augmentation de l'enfoncement moyen h quand le bateau passe d'une eau de densité d_1 à une eau de densité d_2 inférieure est égale à

$$h (d_1 - d_2) \times a$$

La diminution de l'enfoncement moyen h quand le bateau passe d'une eau de densité d_3 à une eau de densité d_4 supérieure est égale à

$$h (d_4 - d_3) \times a$$

h étant exprimé en cm et a étant un coefficient fonction des formes du bateau et pris en général égal à 0,9.

¹⁰⁾ Colonne facultative.

Annexe – Appendice 1.

**B. JAUGEAGE SELON L'ARTICLE 5 DE L'ANNEXE DE LA
CONVENTION (BATEAU NON DESTINÉ AU TRANSPORT
DE MARCHANDISES) ¹¹⁾**

- 34 Déplacement conventionnel au plus grand enfoncement *)
- 35 Déplacement conventionnel au plan de flottaison à vide *)
- 36 Déplacement conventionnel entre le plan de flottaison à vide et le plan
de plus grand enfoncement *)

¹¹⁾ A ne faire figurer sur le certificat que s'il y a lieu.

*) On peut ne remplir que la rubrique 34 ou la rubrique 35.

OBSERVATIONS**(37) à (59)**

Annexe – Appendice 1

CERTIFICATS DE JAUGEAGE ANTÉRIEURS ANNULÉS

60

Désignation du bureau qui avait délivré le certificat	Date d'inscription	Signe de jaugeage	Nom ou devise du bateau	Type du bateau ¹²⁾
.....				
.....				
.....				

(61) A le

L'expert jaugeur,

(62)

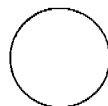
63 La validité du présent certificat expire le
 Toutefois, le certificat cessera d'être valable auparavant si le bateau
 subit des modifications (réparations, transformations, déformations
 permanentes) telles que les indications de la rubrique 22 ou du tableau 33
 (ou des rubriques 34, 35 et 36) ne sont plus exactes.
 Délivré le présent certificat

(64) A le

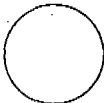
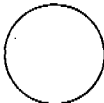
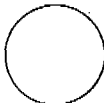
(65)

(66)

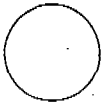
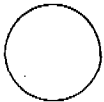
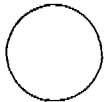
(67)

68 Numéro d'immatriculation ¹³⁾69 Pays d'immatriculation ¹³⁾¹²⁾ Colonne facultative.¹³⁾ A remplir pour tout bateau immatriculé.

AUTHENTIFICATION DES MODIFICATIONS DU CERTIFICAT A TITRE PROVISOIRE

70 La rubrique n°..... a été modifiée et cette modification est valable jusqu'au La rubrique n°..... a été modifiée et cette modification est valable jusqu'au La rubrique n°..... a été modifiée et cette modification est valable jusqu'au	La rubrique n°..... a été modifiée et cette modification est valable jusqu'au La rubrique n°..... a été modifiée et cette modification est valable jusqu'au La rubrique n°..... a été modifiée et cette modification est valable jusqu'au	La rubrique n°..... a été modifiée et cette modification est valable jusqu'au La rubrique n°..... a été modifiée et cette modification est valable jusqu'au La rubrique n°..... a été modifiée et cette modification est valable jusqu'au
(71) A le	A le	A le
(72) .....	.....	.....
(73) .....	.....	.....
(74) 	(74) 	(74) 

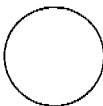
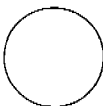
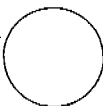
AUTHENTIFICATION DES MODIFICATIONS DU CERTIFICAT ¹⁴⁾

75 La rubrique n°..... a été modifiée La rubrique n°..... a été modifiée La rubrique n°..... a été modifiée	La rubrique n°..... a été modifiée La rubrique n°..... a été modifiée La rubrique n°..... a été modifiée	La rubrique n°..... a été modifiée La rubrique n°..... a été modifiée La rubrique n°..... a été modifiée
(76) A le	A le	A le
(77) .....	.....	.....
(78) .....	.....	.....
(79) 	(79) 	(79) 

¹⁴⁾ Rubriques facultatives.

Annexe – Appendice 1

PROROGATION DU CERTIFICAT ¹⁵⁾

80	Les indications du présent certificat sont restées valables	Les indications du présent certificat sont restées valables	Les indications du présent certificat sont restées valables
(81)	A le	A le	A le
(82)	L'expert jaugeur,	L'expert jaugeur,	L'expert jaugeur,
83	Le présent certificat est prorogé jusqu'au	Le présent certificat est prorogé jusqu'au	Le présent certificat est prorogé jusqu'au
(84)	A le	A le	A le
(85)	.....	.....	.....
(86)	.....	.....	.....
(87)			

¹⁵⁾ Rubriques facultatives.

Annexe – Appendice 2

Liste des bateaux inscrits en¹⁾ et ayant changé de nom ou de devise
durant le(s) mois de de l'année.....

Numéro d'ordre 1	Nom ou devise que portait le bateau 2	Nouveau nom ou nouvelle devise 3	Signe de jaugeage 4	Nom et résidence de l'agent ayant modifié le certificat 5	Date de cette modification 6	Observations 7

¹⁾ Indiquer le nom du pays.

Annexe – Appendice 3

Liste des bateaux qui avaient été jaugés en ¹⁾
 et dont le certificat de jaugeage a été prorogé en ¹⁾
 durant le(s) mois de de l'année

Numéro d'ordre	Nom ou devise du bateau	Signe de jaugeage	Date de l'expiration de la validité de la prorogation accordée	Date de la prorogation	Observations
1	2	3	4	5	6

¹⁾ Indiquer le nom du pays.

Annexe – Appendice 4

Liste des bateaux rejaugés en¹⁾ durant le(s) mois de de l'année
 et qui avaient été jaugés en dernier lieu en¹⁾

Número d'ordre	Nom ou devise du bateau	Signe de jaugeage de la précédente inscription	Signe de jaugeage de la nouvelle inscription	Date du rejaugage	Observations
1	2	3	4	5	6

¹⁾ Indiquer le nom du pays.

Protocole de signature

Au moment de procéder à la signature de la présente Convention, les soussignés, à ce dûment autorisés, sont convenus des précisions suivantes :

1. Il est entendu que les Parties contractantes ne sont tenues de satisfaire aux obligations prévues aux articles 2, 3 et 8 de la présente Convention que dans la mesure où des voies d'eau intérieures autres que des lacs sans communication avec d'autres voies navigables sont, sur leur territoire, empruntées par une navigation internationale.

2. Lorsqu'un pays a fait connaître au moment où il a signé la présente Convention, l'a ratifiée ou y a adhéré, que les signes de jaugeage apposés par ses services n'ont pas pour unique objet la constatation du jaugeage, ces signes ne seront ni enlevés ni effacés au moment du rejaugage et il sera seulement apposé à leur gauche une marque indélébile constituée par une petite croix à branches verticale et horizontale de même longueur.

3. Il est désirable que le jaugeage selon l'article 4 de l'annexe de la présente Convention soit effectué avec une grande précision et qu'en tout cas celle-ci soit suffisante pour que la marge d'erreur sur les chiffres de déplacement à inscrire au certificat de jaugeage, qu'il s'agisse du déplacement maximal ou des déplacements correspondant à des différences données d'enfoncement, reste inférieure à

- 1 % pour les chiffres de déplacement au plus égaux à 500 m³;
- 5 m³ pour les chiffres de déplacement compris entre 500 m³ et 2000 m³;
- 0,25 % pour les chiffres de déplacement au moins égaux à 2000 m³.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Genève, le quinze février mil neuf cent soixante-six.

Convention
relative à l'unification de certaines règles
en matière d'abordage en navigation intérieure

du 15 mars 1960

Article premier

1. La présente Convention régit la réparation du dommage survenu, du fait d'un abordage entre bateaux de navigation intérieure dans les eaux d'une des Parties contractantes, soit aux bateaux, soit aux personnes ou choses se trouvant à leur bord.
2. La présente Convention régit également la réparation de tout dommage que, soit par exécution ou omission de manœuvre, soit par inobservation des règlements, un bateau de navigation intérieure a causé dans les eaux d'une des Parties contractantes, soit à d'autres bateaux de navigation intérieure, soit aux personnes ou choses se trouvant à bord de tels bateaux, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.
3. Le fait que les bateaux visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article fassent partie d'un même convoi n'affecte pas l'application de la présente Convention.
4. Pour l'application de la présente Convention,
 - a) le terme «bateau» désigne également les petites embarcations;
 - b) sont assimilés aux bateaux les hydroglisseurs, les radeaux, les bacs et les sections mobiles de ponts de bateaux, ainsi que les dragues, grues, élévateurs et tous engins ou outillages flottants de nature analogue.

Article 2

1. L'obligation de réparer un dommage n'existe que si le dommage résulte d'une faute. Il n'y a pas de présomption légale de faute.
2. Si le dommage résulte d'un cas fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou si ses causes ne peuvent être établies, il est supporté par ceux qui l'ont éprouvé.
3. En cas de remorquage, chaque bateau faisant partie d'un convoi n'est responsable que s'il y a faute de sa part.

Article 3

Si le dommage est causé par la faute d'un seul bateau, la réparation du dommage incombe à celui-ci.

Article 4

1. Si deux ou plusieurs bateaux ont concouru, par leurs fautes, à réaliser un dommage, ils en répondent, solidairement en ce qui concerne le dommage causé aux personnes, ainsi qu'aux bateaux qui n'ont pas commis de faute et aux choses se trouvant à bord de ces bateaux, sans solidarité en ce qui concerne le dommage causé aux autres bateaux et aux choses se trouvant à bord de ces bateaux.

2. S'il n'y a pas responsabilité solidaire, les bateaux qui ont concouru, par leurs fautes, à réaliser le dommage en répondant à l'égard des lésés dans la proportion de la gravité des fautes respectivement commises; toutefois si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie ou les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales.

3. S'il y a responsabilité solidaire, chacun des bateaux responsables doit prendre à sa charge une part du paiement au créancier égale à celle déterminée par le paragraphe 2 du présent article. Celui qui paie plus que sa part a, pour l'excédent, un recours contre ceux de ses co-débiteurs qui ont payé moins que leur part. La perte qu'occasionne l'insolvabilité de l'un des co-débiteurs se répartit entre les autres co-débiteurs dans les proportions déterminées par le paragraphe 2 du présent article.

Article 5

La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où le dommage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque le pilotage est obligatoire.

Article 6

L'action en réparation du dommage subi n'est subordonnée à aucune formalité spéciale préalable.

Article 7

1. Les actions en réparation de dommages se prescrivent dans le délai de deux ans à partir de l'événement.

2. Les actions en recours se prescrivent dans le délai d'un an. Cette prescription court, soit à partir du jour où une décision de justice définitive fixant le montant de la responsabilité solidaire est intervenue, soit au cas où il n'y aurait pas eu une telle décision, à partir du jour du paiement donnant lieu au recours. Toutefois, en ce qui concerne les actions relatives à la répartition

de la part d'un co-débiteur insolvable, la prescription ne peut courir qu'à partir du moment où l'ayant droit a eu connaissance de l'insolvabilité de son co-débiteur.

3. L'interruption et la suspension de ces prescriptions sont régies par les dispositions de la loi du tribunal saisi réglant ces matières.

Article 8

1. Les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte aux limitations d'ordre général que des conventions internationales ou des lois nationales apportent à la responsabilité des armateurs, des propriétaires de bateaux et des transporteurs, telles que les limitations fondées sur le tonnage du bateau, la puissance de ses machines ou sa valeur, ou telles que celles résultant de la faculté d'abandon. Elles ne portent pas non plus atteinte aux obligations résultant du contrat de transport ou de tous autres contrats.

2. Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas à la réparation des dommages qui proviennent ou résultent des propriétés radioactives, ou à la fois des propriétés radioactives et des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses des combustibles nucléaires ou des produits ou déchets radioactifs.

Article 9

Chaque Partie contractante pourra, au moment où elle signe ou ratifie la présente Convention ou y adhère, déclarer

- a) qu'elle se réserve le droit de prévoir dans sa législation nationale ou dans des accords internationaux que les dispositions de la présente Convention ne s'appliqueront pas aux bateaux affectés exclusivement à l'exercice de la puissance publique;
- b) qu'elle se réserve le droit de prévoir dans sa législation nationale de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention sur les voies navigables réservées exclusivement à sa navigation nationale.

Article 10

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 Convention sera ouverte à la signature jusqu'au 15 juin 1960 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 11

1. La présente Convention entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après que cinq des pays mentionnés au paragraphe 1 de l'article 10 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 12

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 13

Si, après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le nombre des Parties contractantes se trouve, par suite de dénonciations, ramené à moins de cinq, la présente Convention cessera d'être en vigueur à partir de la date à laquelle la dernière de ces dénonciations prendra effet.

Article 14

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 15

1. Tout pays peut, au moment où il signe la présente Convention ou dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer qu'il ne se considère pas lié par l'article 14 de la 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 14 envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve.

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

Article 16

A l'exception des réserves prévues aux alinéas a) et b) de l'article 9 et à l'article 15 de la présente Convention, aucune réserve à la présente Convention ne sera admise.

Article 17

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 à l'effet de reviser la présente Convention. Le Secrétaire général notifiera cette demande à toutes les Parties contractantes et convoquera une conférence de revision si, dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui, le quart au moins des Parties contractantes lui signifient leur assentiment à cette demande.

2. Si une conférence est convoquée conformément au paragraphe précédent, le Secrétaire général en avisera toutes les Parties contractantes et les invitera à présenter, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles souhaiteraient voir examiner par la conférence. Le Secrétaire général communiquera à toutes les Parties contractantes l'ordre du jour provisoire de la conférence, ainsi que le texte de ces propositions, trois mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence.

3. Le Secrétaire général invitera à toute conférence convoquée conformément au présent article tous les pays visés au paragraphe 1 de l'article 10, ainsi que les pays devenus Parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 10.

Article 18

Outre les notifications prévues à l'article 17, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera aux pays visés au paragraphe 1 de l'article 10, ainsi qu'aux pays devenus Parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 10,

- a) les déclarations faites conformément aux alinéas a) et b) de l'article 9,
- b) les ratifications et adhésions en vertu de l'article 10,
- c) les dates auxquelles la présente Convention entrera en vigueur conformément à l'article 11,
- d) les dénonciations en vertu de l'article 12,

- e) l'abrogation de la présente Convention conformément à l'article 13,
- f) les déclarations et notifications reçues conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 15.

Article 19

La présente Convention est faite en un seul exemplaire en langues française et russe. Il y est joint des textes en langues anglaise et allemande. Au moment où il signe la présente Convention ou dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, tout pays peut déclarer qu'il adopte ou le texte français ou le texte russe ou le texte anglais ou le texte allemand; dans ce cas, ledit texte vaudra également dans les rapports entre les Parties contractantes qui auront usé du même droit et adopté le même texte. Les deux textes français et russe feront foi dans tout autre cas.

Article 20

Après le 15 juin 1960, l'original de la présente Convention et les textes en langues anglaise et allemande qui y sont joints seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qui transmettra à chacun des pays visés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 10 des copies certifiées conformes de cet original et de ces textes en langues anglaise et allemande.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé la présente Convention à Genève le quinze mars mil neuf cent soixante.

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation de conventions internationales relatives à la navigation intérieure (Du 4 novembre 1970)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1970
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	10728
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.11.1970
Date	
Data	
Seite	1273-1351
Page	
Pagina	
Ref. No	10 099 667

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.