N° 52 1053

FEUILLE FÉDÉRALE

74e année. Berne, le 27 décembre 1922. Volume III.

Paraît une fois par semaine. Prix: **20 francs** par an; **10 francs** pour six mois plus la finance d'abonnement ou de remboursement par la poste.
Insertions: **50 centimes** la ligne ou son espace: doivent être adressées franco à l'imprimerie K.-J. Wyss Erben, à Berne.

1673

MESSAGE
du
Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le projet de loi sur le registre des bateaux.

(Du 31 octobre 1922.)

A. Généralités.

I. Le droit relatif à la navigation et en particulier le droit privé en la matière n'eurent jusqu'ici qu'une place assez secondaire dans la législation suisse. En ce qui concerne spécialement la mise en gage des bateaux, celle-ci fut régie d'abord par la législation cantonale. Les bateaux, rentrant dans la catégorie des objets mobiliers, ne pouvaient être constitués en gage que sous forme de nantissement ou d'hypothèque mobilière, moyennant d'ailleurs que le droit cantonal applicable au cas concret reconnût cette dernière institution. Cependant, à l'entrée en vigueur du code des obligations, adopté en exécution de l'article 64 CF qui attribuait à la Confédération la faculté de légiférer entre autres sur toutes les parties du droit se rapportant au commerce et aux transactions mobilières, le nantissement devint le seul mode admissible de constitution de gage sur des objets mobiliers. Les diverses formes de constitution de gage prévues par le droit cantonal disparurent en tant qu'elles ne correspondaient pas au nantissement. L'entrée en vigueur du code civil suisse n'apporta aucun changement à cette situation, attendu que les articles 884 et suiv. de l'avant-projet, qui réglaient l'hypothèque mobilière, n'obtinrent pas force de loi. Dès lors, l'engagement de bateaux fut pratiquement impossible depuis le 1er janvier 1883, attendu que le nantissement attribue au créancier la possession de la chose et exclut ainsi pour le propriétaire de bateau la faculté d'utiliser ce dernier.

II. Cette situation juridique n'était évidemment pas satisfaisante. L'impossibilité de constituer en gage les bateaux — dont la valeur est d'environ les ⅚ de l'actif total dans les entreprises au bénéfice d'une concession de la Confédération — devait fatalement nuire au crédit des compagnies de navigation. La guerre vint diminuer les recettes et par là augmenter les besoins d'argent des entreprises. Or, les établissements financiers crurent devoir se tenir sur la réserve, parce qu'en garantie des prêts sollicités, on pouvait tout au plus leur offrir la constitution de droits de gage sur des immeubles ou papiers-valeurs. Etant données ces circonstances, l'Union des compagnies suisses de navigation à vapeur adressa le 21 octobre 1915 au Conseil fédéral une requête concluant à ce qu'il voulût bien : « 1° Si possible en corrélation avec la solution qui serait donnée à la motion Kunz, étendre les effets de la loi fédérale du 24 juin 1874 concernant les hypothèques sur les chemins de fer et la liquidation forcée de ces entreprises, de telle façon que cette loi fût applicable aussi aux entreprises concédées de navigation à vapeur. 2° Eventuellement, soumettre à l'Assemblée fédérale, en vue de son acceptation au cours de la session de décembre 1915, un projet de loi fédérale introduisant la possibilité de constituer en gage les biens principaux des entreprises de navigation à vapeur concédées ou, sur la base de ses pouvoirs extraordinaires conférés par arrêté fédéral du 3 août 1914, édicter des dispositions déclarant la loi fédérale citée sous chiffre 1er ci-dessus applicable aux entreprises concédées. » A l'appui de ses conclusions, la requérante faisait un exposé de la situation financière des entreprises et recommandait, pour combler les lacunes de la législation, l'introduction de l'hypothèque sur bateau (droit de gage sur le bateau) au sens des §§ 1260 à 1271 du code civil allemand ou alors l'application de la loi fédérale du 24 juin 1874 aux entreprises bénéficiaires d'une concession fédérale. Cette dernière solution lui paraissait mériter la préférence, parce qu'il fallait agir promptement et qu'à l'inverse de ce qui devait en être de l'introduction d'une hypothèque spéciale, on pouvait se rallier au droit en vigueur, sans procéder à des travaux préparatoires longs et compliqués.

Le Conseil fédéral résolut de donner suite à la requête principale de l'Union des entreprises suisses de navigation à vapeur. Il adopta le 11 avril 1916 un arrêté étendant la loi

fédérale du 24 juin 1874 concernant les hypothèques sur les chemins de fer dans le territoire de la Confédération suisse et la liquidation forcée de ces entreprises. L'article 1er de cet arrêté est ainsi conçu : « La loi fédérale du 24 juin 1874 concernant les hypothèques sur les chemins de fer dans le territoire de la Confédération suisse et la liquidation forcée de ces entreprises, modifiée en dates du 20 décembre 1878 et du 2 juillet 1880, ainsi que par les arrêtés du Conseil fédéral du 27 novembre 1914 et du 16 mars 1915, est applicable aux sociétés anonymes suisses de navigation au bénéfice d'une concession fédérale, dans la même mesure qu'elle l'était jusqu'ici aux compagnies de chemins de fer » (*Rec. off.* XXXII, p. 150). La motion Kunz aboutit à faire reviser en 1916 et 1917 la loi fédérale du 24 juin 1874, par là à assimiler complètement aux chemins de fer, quant à la matière réglée dans cette loi, les entreprises de navigation concédées (cfr. les art. 1er, 13, 51 et 78 de la loi fédérale du 25 septembre 1917 (*Rec. off.* XXXIV, p. 20).

III. Toutefois, ces innovations ne venaient en aide qu'aux entreprises exerçant la navigation en vertu d'une concession fédérale, soit à celles qui effectuaient le transport périodique et régulier de personnes (art. 4, lit. *a*, et 8 de la loi fédérale du 5 avril 1910 sur les postes suisses; art. 2 de l'ordonnance du 19 décembre 1910 concernant la navigation dans les eaux suisses). Les entreprises pratiquant exclusivement le transport de marchandises, soit notamment les entreprises de navigation sur le Rhin domiciliées à Bâle, chez lesquelles le matériel de transport représente un capital considérable, sont aujourd'hui comme précédemment privées de la possibilité d'engager les remorqueurs et les barques autrement que sous la forme de nantissement. Dès lors, la difficulté de se procurer des capitaux entrave considérablement le développement de ces entreprises. Or, si l'on veut que la navigation intérieure réponde aux espérances fondées en elle, il faut avant tout augmenter le crédit des entreprises, soit permettre à celles-ci d'engager leur matériel d'exploitation sans en abandonner la possession. Les efforts de la Confédération en faveur de la navigation intérieure doivent porter sur ce point, attendu que toutes autres mesures risquent de demeurer inefficaces tant que l'existence économique des entreprises n'aura pas été assurée. C'est par ces motifs que les départements de l'intérieur, des chemins de fer et de justice et police se

décidèrent, au début de l'année 1921, à créer les bases de droit privé indispensables au développement futur de la navigation intérieure. Le département de justice et police fut chargé, d'un commun accord, de rédiger un projet de loi. En mars 1921 déjà, les départements de l'intérieur et des chemins de fer, le Tribunal fédéral, le Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville et les intéressés (entreprises de navigation à Bâle, Union des entreprises suisses de navigation à vapeur) furent saisis d'un avant-projet de loi fédérale sur le registre des bateaux et le droit de pavillon. La commission fédérale de l'économie hydraulique, section de la navigation fluviale, examina en séance du 24 mai 1921 les questions traitées dans le projet et elle se déclara en principe d'accord avec la réglementation projetée. Divers membres de la commission exprimèrent cependant le vœu que l'on consultât encore des experts étrangers particulièrement versés dans le droit relatif à la navigation. Nous crûmes pouvoir d'autant mieux satisfaire à ce désir que le « Nordostschweizerischer Schiffahrtsverband » s'était très obligeamment déclaré disposé à soumettre le projet à l'examen de divers organes étrangers. Les avis ainsi recueillis aboutirent à la rédaction du projet que nous avons l'honneur de soumettre aujourd'hui à votre acceptation.

B. Etendue de la codification.

I. Comme nous étions en quelque sorte inexpérimentés dans le domaine de la législation sur la navigation, nous avons cru devoir d'abord examiner la législation étrangère, aux fins de savoir dans quelle mesure une modification du droit privé ordinaire s'imposait relativement aux entreprises de navigation. Il s'agissait en particulier de décider si notre projet de loi engloberait à côté de l'hypothèque certaines autres matières. Or, nous avons pu constater que le législateur étranger a très largement usé de la faculté de soumettre les entreprises de navigation à des règles spéciales de droit privé.

Pour résoudre la question de savoir jusqu'à quel point le législateur suisse est appelé à édicter des dispositions spéciales, il faut tout d'abord considérer que les institutions exclusivement maritimes, telles que le frètement et le prêt à la grosse, sont hors de cause chez nous. En revanche, quelque hésitation est permise à l'égard des matières qui sont réglées dans la loi allemande du 15 juin 1895/20 mai 1898 sur

la navigation intérieure, c'est-à-dire dans la codification la plus moderne et la plus détaillée du droit relatif à la navigation intérieure (droits et devoirs du navigateur, du capitaine ou patron de bateau, de l'équipage, contrat de transport, avarie, collision de bateaux, assistance et sauvetage, créanciers du bateau, registre des bateaux) *). Or, nous observons ici qu'en ce qui concerne les transports par bateau — soit les transports de marchandises aussi bien que de personnes — la législation suisse renferme déjà des dispositions spéciales, en tant du moins qu'il s'agit de contrats de transport conclus par des entreprises de navigation concédées. En effet, la loi fédérale du 29 mars 1893 sur les transports et le règlement de transport sont applicables à ces entreprises (cf. art. 1er et 64 LT, art. 1er RT). Au surplus, l'ordonnance du 19 décembre 1910 concernant la navigation dans les eaux suisses renferme quelques prescriptions applicables spécialement aux transports par bateau (cf. art. 14 et suiv.). Quant aux conditions de travail du personnel, les entreprises au bénéfice d'une concession sont également soumises à une législation particulière, en ce sens que les dispositions de la loi fédérale du 6 mars 1920 concernant la durée du travail dans l'exploitation des chemins de fer et autres entreprises de transport et de communications leur sont applicables. Enfin, nous remarquons que les entreprises concédées sont soumises à la loi fédérale du 28 mars 1905 sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur et des postes. Les entreprises non concédées sont en revanche régies en ce qui touche les transports, le travail et la responsabilité civile, par le droit commun, c'est-à-dire par le code des obligations. Nous ne connaissons pas de raisons qui militent contre le maintien de cette situation des entreprises non concédées, à laquelle il nous paraît dès lors opportun de ne rien changer. La législation suisse ne renferme, relativement aux créances résultant d'avaries, de collision et de sauvetage, aucunes prescriptions spéciales, et il faudrait donc chercher sur la base du code des obligations la solution du cas concret qui se présenterait, ce qui évidemment donnerait lieu à des difficultés. Toutefois, le besoin d'une législation spéciale applicable aux cas d'avarie

*) Cfr. à ce propos *Mittelstein:* Deutsches Binnenschiffahrtsrecht, 2 vol., 1900/1903 (commentaire) et *Mittelstein:* Das Binnenschiffahrtsrecht, dans Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts, vol. VII, 1re partie, 1918 (exposé systématique).

et de sauvetage nous semble devoir se manifester assez rarement pour que l'on puisse se dispenser d'édicter dès aujourd'hui des dispositions légales à cet égard. La création de règles concernant l'hypothèque constitue en revanche une nécessité urgente et nous ne voudrions pas surcharger le projet y relatif de matières dont la réglementation peut être ajournée sans grand inconvénient.

II. Cependant, pour étudier l'étendue de la codification, il ne faut pas partir exclusivement du point de vue objectif, soit considérer uniquement les institutions juridiques que le projet est appelé à régler. L'examen doit précisément s'appliquer aussi à la portée subjective du projet. Nous avons expliqué plus haut que la loi projetée a pour but d'apporter aux entreprises non concédées, en leur permettant d'engager les bateaux sans en transférer la possession, l'aide que la loi fédérale du 24 juin 1874/25 septembre 1917 concernant la constitution de gages sur les entreprises de chemins de fer et de navigation et la liquidation forcée de ces entreprises a accordée aux entreprises concédées. Or, il est permis de se demander si l'on ne devrait pas saisir l'occasion qui se présente d'unifier l'hypothèque suisse sur bateau en étendant aux sociétés concédées le terrain d'application de la loi projetée. L'avant-projet du 11 mars 1921 résolvait la question par l'affirmative en soumettant à ses dispositions tous les bateaux à partir de certaines dimensions, ceux des entreprises concédées aussi bien que les bateaux d'exploitations libres. Cette réglementation n'avait pas pour seule conséquence de faire disparaître au point de vue des droits réels la différence entre les exploitations concédées et les entreprises non concédées. En effet, les règles spéciales en matière de faillite et de concordat renfermées dans la loi fédérale du 25 septembre 1917 devenaient inapplicables aux entreprises mises au bénéfice d'une concession. Ces entreprises devaient être assujetties au droit d'exécution ordinaire, complété par quelques dispositions particulières. Le projet partait du point de vue que l'on pourrait aboutir ainsi à une simplification considérable de notre droit relatif à la navigation. Toutefois, les inconvénients de cette solution se révélèrent tels, à nouvel examen, que les avantages attendus ne les auraient point compensés. Puis, il ne faut pas oublier qu'au point de vue économique les entreprises concédées jouent un rôle analogue à celui des chemins de fer et se rapprochent de ces derniers davan-

tage que des entreprises libres de navigation. Comme les chemins de fer, elles ont besoin d'une concession — non d'une concession de chemin de fer, il est vrai, mais d'une concession postale — et elles ont l'obligation d'exploiter, ainsi que de transporter. En raison de la nécessité d'une concession, l'actif de l'entreprise de navigation qui sert à l'exécution des obligations fixées dans la concession est compris dans une unité analogue à celle du chemin de fer, en sorte que le bateau isolé apparaît essentiellement comme une partie constitutive de cette unité. A ce point de vue, le droit de gage ferroviaire réglé aux articles 1er et suiv. de la loi fédérale du 25 septembre 1917 est mieux approprié que le droit de gage spécial prévu dans notre projet. Cette opinion fut d'ailleurs soutenue dans un mémoire de l'Union des entreprises suisses de navigation à vapeur adressé au département fédéral de justice et police. Elle le fut déjà lors des délibérations relatives au projet qui devint la loi fédérale du 25 septembre 1917 (cfr. notamment le vote Sträuli au Conseil national, Bull. stén. C.N. 1916, p. 254). Aujourd'hui encore, on ne saurait nier la justesse de cette manière de voir. Mais nous avons encore une autre raison, plus impérieuse celle-ci, qui nous engage à préconiser le maintien de la situation juridique existante. En effet, l'assainissement des entreprises concédées se heurterait à de grosses difficultés, si le concordat prévu aux articles 51 et suiv. de la loi fédérale du 25 septembre 1917 ne leur était plus applicable, ce qui serait la conséquence forcée de l'assujettissement à notre projet. Dès lors, ces entreprises n'auraient plus à leur disposition que la procédure de concordat réglée aux articles 293 et suiv. LP et la procédure relative à la communauté des créanciers selon l'ordonnance du 20 février 1918. Elles se verraient privées de la faculté de convertir, dans un but d'assainissement, les actions privilégiées en actions ordinaires (art. 51, dernier alinéa, de la loi fédérale du 25 septembre 1917), soit d'une mesure dont l'importance est très grande pour les entreprises de navigation embarrassées. Enfin, il convient de tenir compte du fait que les principes de la législation sur la faillite des chemins de fer, bien que ne satisfaisant pas intégralement à toutes les situations qui se présentent chez les entreprises concédées, sont pourtant préférables aux dispositions de la loi fédérale sur la poursuite pour dettes et la faillite. Ceci est vrai notamment en ce qui concerne les privilèges en ma-

tière de faillite. En soumettant au projet les entreprises concédées, nous aurions créé la nécessité d'apporter certaines modifications à la loi fédérale sur la poursuite pour dettes et la faillite. Nous avons donc trouvé bon, dans les conditions ci-dessus exposées, de déclarer le projet applicable aux seules entreprises libres.

C. Le projet.

I. Observations générales.

1. Ainsi que l'exposé ci-dessus le fait observer, ce sont les principes relatifs à la constitution du droit de gage qui forment la partie essentielle du projet. Nous nous sommes inspirés de l'idée qu'il fallait prescrire une forme d'engagement qui rendît l'existence du gage indépendante de la possession du créancier. Les systèmes entrant en ligne de compte à cet égard sont celui de la remise symbolique et le droit de gage avec enregistrement.

a. Le système de la remise symbolique était en vigueur autrefois en Prusse; il ne subsiste nulle part aujourd'hui. Selon l'« Allgemeines Landrecht » (I. 20, §§ 300 et ss.), le propriétaire présentait au tribunal maritime le contrat de construction du navire, le contrat de vente ou le certificat et, d'une façon générale, les pièces justificatives du droit de propriété et le tribunal mentionnait dans ces originaux un droit de gage. Le gage était constitué par la remise au créancier de copies certifiées conformes des susdites pièces et de la mention qui figurait dans les originaux. Le droit de gage s'éteignait lorsque le créancier se dessaisissait des copies ou que la mention de constitution de gage était officiellement radiée dans les originaux.

b. Quant aux autres législations qui connaissent la constitution en gage de bateau sans mise en possession, elles ont adopté le système du droit de gage avec enregistrement. L'essence de ce système consiste en ce que dans certaines législations l'enregistrement a même effet constitutif entre parties, tandis que dans d'autres elle se borne à permettre au gage de déployer ses effets vis-à-vis des tiers (France, loi du 10 juillet 1885 sur l'hypothèque maritime, loi du 5 juillet 1917 sur l'immatriculation des bateaux de rivière et l'hypothèque fluviale; Allemagne, §§ 1260 et suiv. du code civil all.; Belgique, art. 134 et suiv. code com.). Il s'agit donc ici

précisément de l'idée qui servait de base à l'hypothèque mobilière selon les articles 884 et suiv. de l'avant-projet ou 890 et suiv. du projet de code civil suisse et qui est réalisée aujourd'hui dans les institutions de l'engagement du bétail à teneur de l'ordonnance du 30 octobre 1917 et du droit de gage sur les bateaux selon la loi fédérale du 25 septembre 1917. La portée juridique de ce registre public est limitée d'une part au domaine des droits de gage (p. ex. dans la législation allemande). Dans certains pays, cependant, le registre en question joue un rôle analogue à celui du registre foncier, en ce sens qu'il renseigne sur tous les droits réels et fait règle pour la constitution, la modification et la suppression de ces droits (ainsi p. ex. dans les législations française et belge).

2. En ce qui concerne d'abord la question de principe du système qu'il convenait d'adopter, nous avons fixé notre choix sur le système de l'enregistrement des droits de gage. A notre avis, ce système offrait des garanties plus sérieuses que celui de la remise symbolique. D'ailleurs, cette solution était dictée par des considérations de droit international privé. Sans doute, les hypothèques sur bateaux constituées dans un Etat selon la loi qui y est en vigueur sont-elles reconnues en principe dans l'autre Etat ; cependant, il est exigé que la forme de constitution de ces hypothèques ne soit pas en désaccord avec des règles impératives de la *lex fori*. Or, la remise symbolique se trouverait précisément en pareil désaccord dans tous les Etats qui n'admettent la constitution en gage d'objets mobiliers que sous la forme de nantissement ou de droit de gage inscrit au registre. Quant au registre lui-même, nous avons jugé opportun d'en faire non seulement un registre des gages, mais de lui attribuer, relativement à la constitution, à la modification et à la suppression des droits réels sur les bateaux, les fonctions qui sont assignées au registre foncier pour la constitution, la modification et la suppression des droits réels sur les immeubles. Il en résulte une certaine immobilisation du bateau, en ce sens que les principes de la législation sur les droits réels immobiliers doivent être déclarés applicables et que l'exécution forcée elle-même ne saurait avoir lieu selon les principes en vigueur pour les objets mobiliers. Toutefois, la nature juridique du bateau considéré comme objet mobilier demeure inchangée, attendu que le projet ne désigne pas le bateau en tous points comme un immeuble.

ainsi qu'en use le code civil en vertu d'une fiction, à l'égard des droits distincts et permanents et des mines. Le projet se borne à soumettre le bateau, sans attribuer à celui-ci la qualité d'immeuble, aux prescriptions qui régissent les immeubles en matière de droits réels et d'exécution, cela même imparfaitement. C'est ainsi que p. ex. les art. 404, 421, ch. 1er, 617 CC ne sont pas applicables aux bateaux. En soumettant les bateaux aux dispositions concernant le registre foncier, nous nous sommes inspirés de diverses considérations. D'abord, nous avons jugé inopportun d'ajouter aux nombreux registres que notre législation a institués un nouveau registre pourvu d'effets juridiques particuliers. Nous entendons incorporer à notre législation une hypothèque sur bateau qui ne compte pas d'innovations de principe. Le registre allemand des bateaux, simple registre des gages, est inapproprié à notre pays. Ce registre offrant quelques difficultés au juriste qui cherche à en déterminer les effets, il est encore beaucoup moins accessible au laïque qui se trouve appelé, en Suisse plus qu'ailleurs, à appliquer le droit. Le principe de l'inscription de tous les droits réels a été inspiré entre autres par la considération que la publicité des droits réels sur les bateaux à partir de certaines dimensions assurera la sécurité des transactions. Le coût de construction d'un bateau du Rhin est de 200.000 à 300.000 francs! Enfin, nous tenons compte du fait que l'hypothèque sur bateau acquiert une valeur particulière pour le créancier dès l'instant que non seulement les droits de gage, mais tous les droits réels sur le bateau sont fixés dans le registre. Il appartiendra à l'ordonnance d'exécution de régler le plus simplement possible la procédure d'immatriculation et d'inscription et notamment de délimiter l'obligation d'examen incombant au conservateur du registre, aux fins d'éviter de trop grandes difficultés dans les transactions juridiques.

II. Les dispositions du projet.

Le projet comporte cinq parties. La première partie traite du registre des bateaux et la deuxième des droits réels sur les bateaux immatriculés. La troisième partie renferme quelques dispositions spéciales concernant l'exécution forcée. Enfin, nous réunissons dans la quatrième partie les dispositions pénales du projet et dans la cinquième les prescriptions finales et transitoires.

1. Du registre des bateaux.

La première partie, intitulée « Du registre des bateaux », comporte elle-même quatre subdivisions : *a.* Autorités, *b.* Immatriculation, *c.* Organisation et tenue du registre, *d.* Certificat d'immatriculation.

a. Autorités (art. 1er à 3).

L'avant-projet du 11 mars 1921 centralisait la tenue du registre des bateaux, en prévoyant un registre unique, dont une autorité fédérale aurait eu le soin. D'ailleurs, il s'agissait non de créer un nouveau dicastère au sein de l'administration fédérale, mais simplement de charger de la tenue du registre des bateaux la division du registre foncier ou le secrétariat du département des chemins de fer. Toutefois, nous avons dû constater que les avantages d'une telle centralisation n'auraient pas compensé les inconvénients. Les propriétaires du bateau et les autres ayants droit inscrits au registre, de même que les tiers intéressés, dont les besoins doivent inspirer le mode d'organisation, ont un intérêt à ce que le registre soit dans une certaine mesure tenu sur place, c'est-à-dire dans la localité du port d'attache, attendu qu'ainsi seulement la publicité sera pleinement efficace. En renonçant à centraliser la tenue du registre des bateaux, nous devions logiquement confier celle-ci aux organes du registre foncier. D'autre part, nous n'entendons pourtant pas charger chaque bureau du registre foncier de tenir un registre des bateaux qui ont leur port d'attache dans son arrondissement. Nous avons en vue une centralisation relative, en ce sens qu'un bassin fluvial ou lac déterminé comporterait un seul registre ou alors que chacun des cantons touchant ce bassin ou lac aurait pour sa part un registre. Nous estimons qu'il n'appartient pas à la loi elle-même de régler cette question de compétence. Aussi l'article premier de notre projet énonce-t-il que le registre des bateaux est tenu par les bureaux du registre foncier que le Conseil fédéral a déclarés compétents (offices du registre des bateaux, que nous appellerons par abréviation « offices »). Au reste, l'organisation du registre des bateaux est en quelque sorte copiée sur celle du registre foncier. Le projet charge d'ailleurs les autorités cantonales du registre foncier de surveiller la tenue du registre des bateaux (appelé par abréviation « registre »). C'est le Conseil fédéral qui exerce la haute surveillance. Les dispositions relatives à la

surveillance du registre foncier sont applicables par analogie (art. 2). De même, il y a un droit de recours à l'autorité cantonale de surveillance et au Conseil fédéral contre la gestion de l'office (art. 3).

b. Immatriculation (art. 4 à 23).

1. Le projet ne vise en principe que les bateaux dépassant certaines dimensions. Sont hors de cause les gondoles, les canots et les autres engins analogues, d'une part, et les radeaux, d'autre part. En ce qui concerne le droit et l'obligation de faire inscrire les bateaux, nous nous permettons avant tout de rappeler les explications figurant plus haut sous B II. Suivant ces explications, les bateaux appartenant à une entreprise de navigation concédée ne peuvent pas être immatriculés. L'article 6 l'énonce expressément, en ajoutant que les principes du projet ne s'appliquent pas davantage aux bateaux qui appartiennent aux chemins de fer fédéraux. D'ailleurs, le projet n'exige pas d'une façon générale l'immatriculation des bateaux appartenant aux entreprises libres. Il fait une distinction entre les bateaux, en déclarant l'immatriculation obligatoire pour les uns et facultative pour les autres. Suivant que l'immatriculation a eu lieu, les prescriptions du projet sont applicables ou non. *Doivent* être immatriculés tous les bateaux d'un tonnage d'au moins 15.000 kg. qui sont affectés au transport professionnel de personnes ou de marchandises et qui ont leur port d'attache en Suisse (art. 4, 1er al.). S'inspirant du § 6 de la loi allemande du 22 juin 1899 sur le droit de pavillon des navires de commerce, ainsi que du § 6, 1er al., de la loi allemande sur les rapports de droit privé dans la navigation intérieure, nous considérons comme port d'attache l'endroit d'où la navigation est pratiquée (art. 4, 2e al.). Selon l'art. 5, les bateaux ayant leur port d'attache en Suisse et un tonnage d'au moins 2000 kg. *peuvent* être immatriculés, même s'ils ne sont pas affectés au transport professionnel de marchandises ou de personnes. L'immatriculation a lieu, dans ce cas, sur réquisition du propriétaire. Cette distinction se fonde sur la considération que dans les eaux suisses l'on utilise davantage qu'ailleurs des bateaux de moindre tonnage et que l'abaissement de la limite de tonnage prévue dans notre projet aurait pour effet de surcharger le registre, mais que d'autre part il convient de permettre aux proprié-

taires de constituer en gage leurs bateaux de tonnage inférieur. En fixant la limite à 15 tonnes, nous avons tenu compte de l'article 23 de l'Acte de Mannheim relatif à la navigation sur le Rhin, suivant lequel les articles 15 (brevet de navigation sur le Rhin) et 22 (attestation) ne s'appliquent qu'aux bateaux qui ont un tonnage supérieur à 300 quintaux *) et aux capitaines ou patrons de ces seuls bateaux. Tous les bateaux immatriculés sont pourvus d'une marque distinctive extérieure (enseigne, plaque, etc.), permettant aux tiers de savoir d'emblée que le bateau figure au registre et qu'il doivent se renseigner à l'office sur les droits réels existants, ou que le bateau n'est pas immatriculé et se trouve ainsi soumis sous tous rapports au droit mobilier (art. 17).

2. L'adoption de l'immatriculation obligatoire nécessite que certaines dispositions soient prises aux fins d'assurer cette immatriculation. C'est ainsi que le projet prescrit l'obligation de requérir l'immatriculation et une procédure spéciale pour le cas où il n'est pas satisfait à cette obligation. L'article 7 fixe l'époque de la réquisition d'immatriculation et désigne les personnes qui sont astreintes à formuler ladite réquisition. Cette disposition est conforme au § 123 de la loi allemande sur la navigation intérieure. La procédure à suivre dans les cas de refus de requérir l'immatriculation (art. 8) est réglée sur le modèle de la procédure d'inscription obligatoire au registre du commerce (cfr. l'art. 25 du règlement du 6 mai 1890 sur le registre du commerce). Selon cette procédure, le conservateur du registre des bateaux somme la personne astreinte à la réquisition d'y procéder dans les 10 jours ou de lui indiquer par écrit dans ce délai les motifs de son refus. Si la personne sommée néglige de requérir l'immatriculation ou d'indiquer les motifs de son refus, l'office transmet le cas à l'autorité de surveillance qui juge si les conditions de l'article 4 sont remplies et, le cas échéant, ordonne l'immatriculation. Le refus de satisfaire à l'obligation de requérir l'immatriculation est puni d'une amende d'ordre (art. 64). Les articles 9 et 10 renseignent sur la forme et le contenu de la réquisition d'immatriculation. A l'exemple du droit allemand (§ 124 loi nav. int.), le projet exige que le requérant rende vrai-

*) Suivant le chiffre 6 du protocole final, il s'agit de quintaux de 50 kg.

semblables son droit de propriété et les faits mentionnés dans la réquisition (art. 11). Ces prescriptions (art. 9 à 11) s'appliquent aussi, il va sans dire, à la réquisition d'immatriculation de bateaux qui ne figureront qu'à titre facultatif au registre.

3. Etant donnés les effets que produit l'immatriculation quant au sort juridique du bateau et en considération notamment des intérêts de tiers ayants droit, la réquisition d'immatriculation ou la décision de l'autorité de surveillance ne saurait suffire comme base de l'inscription. Il faut veiller à ce que les droits de tiers ne soient pas lésés par l'immobilisation. Certaines mesures sont en particulier nécessaires pour éviter une double immatriculation, soit l'immatriculation en Suisse et à l'étranger, ce qui pourrait être la source de graves ennuis suivis, dans la règle, de dommages pour les créanciers. Le projet prévoit dès lors une procédure spéciale d'opposition et d'épuration des charges. Lorsque l'immatriculation d'un bateau non encore immatriculé en Suisse est requise — en cas de transfert du port d'attache dans les limites de la Suisse, c'est la procédure spéciale de l'article 18 qui est applicable — ou que l'autorité de surveillance ordonne l'immatriculation conformément à l'article 8, 3e al., l'office procède à une publication dans la Feuille officielle suisse du commerce, dans la Feuille officielle cantonale et dans un journal paraissant à l'endroit du précédent port d'attache ou, pour les bateaux nouvellement construits, au lieu de construction. Cette publication comporte 1o la sommation de formuler les oppositions éventuelles à l'immatriculation du bateau, et 2o la sommation de déclarer les droits réels sur le bateau et les titres à la constitution de droits réels ou à l'inscription d'une annotation (art. 13). Si opposition à l'immatriculation a été faite, il est procédé avant toute autre chose à la liquidation de cette opposition. L'office somme celui qui a requis l'immatriculation de déclarer dans le délai de 10 jours s'il admet l'opposition. Si le bien-fondé de l'opposition est contesté, l'office impartit à l'opposant un délai de 10 jours pour provoquer une décision de l'autorité de surveillance. Cette réglementation ne s'applique cependant pas à la procédure d'inscription forcée. Sans doute, le droit d'opposition doit-il être ici aussi réservé, quoique l'autorité de surveillance ait déjà statué sur les conditions de l'immatriculation. Car il peut arriver dans cette éventualité également qu'un tiers ait le

droit de s'opposer à l'immatriculation. Pareil cas est susceptible de se produire lorsque le bateau se trouve être immatriculé à l'étranger ou que, nouvellement construit, il est déjà vendu ou cédé à bail en pays étranger, etc. La procédure prévue à l'article 8 ne peut naturellement pas tenir compte de tels droits de tiers. D'autre part, la procédure d'opposition doit être ici conçue de telle façon que le propriétaire n'ait pas la faculté de rendre l'immatriculation impossible en ne combattant pas l'opposition. C'est pourquoi l'article 14, 3e al., dispose qu'en pareille occurrence l'office soumet sans autre l'opposition à l'autorité de surveillance. Toutefois, la procédure d'opposition ne suffit pas à prévenir les inconvénients résultant d'une double immatriculation. L'article 12 prescrit en conséquence que dans le cas où l'immatriculation d'un bateau antérieurement ou présentement immatriculé à l'étranger est requise, cette réquisition doit être accompagnée soit d'une attestation de l'office étranger constatant que le bateau était immatriculé et que les annotations et inscriptions le concernant ont été radiées, soit d'un extrait du registre étranger. Dans la deuxième alternative, une copie de la publication prévue à l'art. 13 est communiquée aux ayants droit indiqués dans l'extrait, aux fins que ceux-ci soient en mesure de faire valoir leurs prétentions. De plus, une observation constatant l'immatriculation à l'étranger est ajoutée aux inscriptions concernant le bateau. Cette observation n'est radiée que dès la production de la preuve que le bateau a été cancellé au registre étranger (art. 15, 3e al.). Nous attirons aussi l'attention sur l'article 65, selon lequel sera puni de l'emprisonnement celui qui, dans la procédure de réquisition d'immatriculation, aura dissimulé le fait que le bateau est déjà immatriculé. Dans la procédure d'épuration des charges, le propriétaire et les tiers ayants droit ont l'occasion de faire trancher par le juge (art. 16) leurs contestations relatives à l'existence et au rang des charges annoncées (droits réels et annotations de droits personnels).

4. Ce n'est pas seulement lors de l'immatriculation qu'il s'agit de prendre des mesures pour la sauvegarde des droits de tiers. En effet, la cancellation du bateau au registre entraîne la radiation et, partant, l'extinction des droits réels, à l'exception de la propriété qu'elle se borne à convertir d'immobilière en mobilière. Les causes de cancellation sont le transfert du port d'attache dans un autre arrondissement

de registre ou à l'étranger, la perte du bateau ou son inaptitude à subir les réparations nécessaires, c'est-à-dire son innavigabilité, et la renonciation du propriétaire de bateau immatriculé facultativement à maintenir cette immatriculation. En cas de transfert du port d'attache à l'intérieur de la Suisse, c'est la procédure réglée à l'article 18 qui trouve application. Cette procédure se caractérise par le fait que d'une part il n'est pas besoin de nouvelle réquisition d'immatriculation et que d'autre part la mobilisation momentanée du bateau et l'extinction consécutive des hypothèques sont évitées. Se fondant sur la demande du propriétaire, l'office du précédent port d'attache transmet à celui du nouveau port un extrait complet de toutes les inscriptions et annotations, ainsi que les pièces justificatives relatives au bateau. Or, étant donné qu'un tiers peut avoir le droit de s'opposer au transfert du port d'attache, l'office du nouveau port doit introduire la procédure d'opposition (art. 13, 1er al., 2e phrase, et ch. 1er, art. 14, 1er et 2e al.). Si des oppositions ont été formulées et écartées, l'office compétent au nouveau port d'attache opère les inscriptions et en avise l'office du précédent port, qui procède à la cancellation dans son propre registre. Lorsque le port d'attache est transféré à l'étranger ou que le bateau est perdu ou irréparable, la cancellation immédiate serait en elle-même indiquée, attendu que les conditions de l'immatriculation ne sont plus remplies. Cependant, les intérêts des titulaires de droits réels et d'annotations appellent des mesures de protection spéciales. Dans le cas de transfert du port d'attache à l'étranger, le propriétaire est astreint, sous commination pénale, d'en faire la déclaration à l'office, aux fins que celui-ci en informe les bénéficiaires de droits réels et d'annotations. Ces bénéficiaires ont ainsi la possibilité de sauvegarder leurs droits. La cancellation du bateau au registre est opérée à la condition que le transfert du port d'attache à l'étranger ne porte pas atteinte à la situation juridique des créanciers gagistes, usufruitiers et titulaires d'annotations (art. 19). Le juge tranchera la question de savoir s'il y aurait pareille atteinte ou non. La question sera résolue négativement en particulier lorsque les droits de gage seront inscrits dans le registre étranger. Etant donné que la prescription de l'article 19 n'exclut pas pour les tiers ayants droit la possibilité de subir un dommage, l'article 65, 2e al., dispose que celui qui aura, à l'étranger, constitué des droits

de gage ou des usufruits ou fait annoter des droits personnels sur un bateau immatriculé en Suisse et porté ainsi préjudice aux ayants droit inscrits au registre suisse, sera puni de l'emprisonnement. La procédure prévue à l'art. 20 tient compte des droits de tiers pour le cas de perte ou d'innavigabilité. Selon cette disposition, l'inscription doit subsister encore pendant 6 mois au moins et même, en cas d'opposition, jusqu'à l'expiration de 18 mois, afin que les ayants droit disposent d'un temps suffisant pour liquider la situation avec le propriétaire. La disparition des conditions de l'immatriculation obligatoire (lorsque le bateau n'est plus employé au transport professionnel de personnes ou de marchandises) ne constitue pas en soi une cause de cancellation. Effectivement, le bateau demeure alors immatriculé conformément à l'article 5, en tant que le propriétaire n'en demande pas cancellation (art. 21). Les bateaux immatriculés facultativement (art. 5) comportent une cause de cancellation à côté de celles qui ont été indiquées, savoir la renonciation à l'immatriculation, laquelle peut être formulée par simple déclaration écrite. Cette renonciation ne doit pas porter atteinte aux droits de tiers. En conséquence, l'art. 22 ne permet de procéder à la cancellation des inscriptions relatives au bateau immatriculé facultativement — malgré la renonciation du propriétaire à cette immatriculation — que s'il n'existe pas d'inscriptions ou d'annotations ou si les titulaires d'inscriptions ou annotations donnent par écrit leur consentement à la cancellation.

c. Organisation et tenue du registre (art. 24 à 28).

En ce qui concerne l'organisation technique et les effets du registre, nous avons tout naturellement pris comme modèle les dispositions relatives au registre foncier. Notre projet reproduit les articles 945, 946, 948, 1er et 2e al., 958, 959 et 960 CC (art. 23 à 26) et il déclare applicables par analogie (art. 28) les articles 963 à 966, 967, 1er et 2e al., 969 à 971, 972, 1er et 2e al., 973 à 977.

d. Certificat d'immatriculation (art. 29 et 30).

A l'instar du droit allemand (§ 125, 2e al., loi nav. int., § 10 de la loi du 22 juin 1899 sur le droit de pavillon), le projet dispose qu'un document est délivré au propriétaire du bateau. Ce document appelé certificat d'immatricula-

tion, reproduit exactement le contenu du registre, hormis les restrictions du droit d'aliéner. Le certificat d'immatriculation permet au propriétaire de démontrer à toute époque, tant aux autorités qu'aux particuliers, la situation juridique du bateau. Les inscriptions de droits réels et les annotations de droits personnels ne peuvent être opérées que moyennant rectification du certificat d'immatriculation. Pareille règle ne saurait d'ailleurs s'appliquer aux restrictions du droit d'aliéner, attendu qu'en dehors du cas fort rare de l'article 27, chiffre 3, ces restrictions sont annotées sans intervention du propriétaire. Au surplus, l'annotation ne peut être ajournée jusqu'à ce que le propriétaire veuille bien produire le certificat. Par conséquent, le certificat d'immatriculation n'a pas à tenir compte des restrictions apportées à la liberté d'aliéner et il n'est ainsi loisible au tiers de s'en remettre à ce document qu'en ce qui concerne la propriété, les droits de gage, les usufruits, ainsi que les droits personnels annotés. L'article 30 prévoit, pour le cas de perte du certificat d'immatriculation, une procédure spéciale d'annulation. Le droit allemand ne possède pas de disposition de ce genre, mais il semble précisément qu'à maintes reprises l'on ait ressenti là une lacune.

2. Des droits réels sur les bateaux immatriculés.

a. Propriété et usufruit (art. 31 à 37).

Comme il s'agit d'opérer l'inscription non seulement des droits de gage, mais de tous les droits réels qui peuvent être constitués sur le bateau — il s'agit ici, à côté des droits de gage, uniquement de la propriété et de l'usufruit —, notre projet se rapproche à maints égards des dispositions du code civil relatives aux droits réels immobiliers. En ce qui concerne la propriété, les articles 656, 661, 665, 666 et 682 CC sont reproduits avec quelques modifications. Le projet admet comme le code civil, pour l'acquisition de la propriété, le principe de l'inscription relativement obligatoire; il distingue entre l'acquisition par inscription (art. 31, 1er al.) et l'acquisition préalable à l'inscription (art. 31, 2e al.). L'occupation ne figure pas dans les causes d'acquisition, attendu qu'elle ne se produira guère à l'égard de bateaux immatriculés. Quant à la prescription acquisitive (ordinaire), il convient de remarquer que seul l'art. 661 CC peut être reproduit,

parce que pour les bateaux non immatriculés, qui sont des objets mobiliers, la prescription acquisitive est soumise aux règles des droits réels mobiliers (art. 728 CC). En ce qui a trait à la forme du contrat de transfert de propriété, nous nous abstenons sciemment de requérir la forme authentique exigée par le premier alinéa de l'art. 657 CC. A notre avis, les dispositions relatives aux droits réels immobiliers ne doivent être en effet déclarées applicables que dans la mesure du besoin. Mais nous songeons de plus et tout particulièrement, à ce propos, aux difficultés qui surgissent du fait que dans le commerce des immeubles le droit cantonal peut soumettre la forme de la vente à la *lex rei sitae* (arr. T. F. 47², nº 65), ce qui entraverait singulièrement le commerce des bateaux. D'autre part, la matière exclut, de par sa nature même, la possibilité de ne soumettre le contrat à aucune condition de forme, ainsi que cela est prévu dans le domaine des objets mobiliers. Il n'y aurait pas, dans cette alternative, de base suffisante pour l'inscription au registre des bateaux. Le projet requiert dès lors la forme écrite (art. 32). Toutefois, il ne tolère pas l'application de l'art. 13, 2e al., du CO, suivant lequel, si la loi n'en dispose pas autrement, une lettre ou un télégramme équivaut à la forme écrite, pourvu que la lettre ou l'original du télégramme porte la signature des parties qui s'obligent. Car, pour des raisons inhérentes à l'institution du registre, il est nécessaire que les faits sujets à l'inscription soient constatés dans un seul et même acte (art. 32, 2e al.). En ce qui concerne enfin la perte de la propriété, nous avons dû tenir compte de ce que — différemment de ce qui est dans la propriété foncière — la radiation de l'inscription de la propriété n'est pas toujours suivie de l'extinction de la propriété, attendu que la cancellation du feuillet relatif au bateau (art. 19 à 22), qui nécessite la radiation de l'inscription de propriété, supprime uniquement l'immobilisation et n'a par contre aucun effet sur le droit de propriété. C'est pourquoi, dans le cas de radiation de la propriété par la cancellation du feuillet concernant le bateau, les prescriptions du CC sur la propriété mobilière sont expressément réservées (art. 35, 3e al.). Quant à l'usufruit, nous nous bornons à édicter quelques règles reconnues nécessaires en raison de l'adoption du principe d'inscription. C'est par les motifs susénoncés qu'ici encore la forme écrite (l'art. 13, 2e al., du CO mis à part) est jugée suffisante pour le contrat d'usufruit (art. 36). L'article 37

de notre projet vise à la fois la propriété et l'usufruit. Il dispose que l'action concernant un droit de propriété ou d'usufruit sur le bateau immatriculé peut être portée devant le juge compétent au port d'attache. Etant donnée l'immobilisation déterminée par l'immatriculation du bateau, il paraissait indiqué de créer également un for spécial analogue au *forum rei sitae* du droit immobilier, sous réserve toutefois que le demandeur pût ouvrir action à son choix devant le juge du port d'attache ou auprès d'un autre juge, compétent selon les principes communs.

b. Droit de gage (art. 38 à 55).

1. Il ne peut être question, en ce qui concerne la réglementation du droit de gage, de transporter dans le domaine des entreprises libres le système adopté par la loi fédérale 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. Ce droit de gage général — car c'est ainsi qu'a été considéré jusqu'ici dans la pratique des autorités fédérales le droit de gage des articles premier et suiv. de la loi fédérale précitée — rend sans doute de bons services aux entreprises concédées, tandis qu'il se révèle inutilisable pour les entreprises libres, attendu que celles-ci ne présentent pas ce caractère de réunion des bateaux et des autres objets d'exploitation en un tout unique, tel que le veut le système de la concession et grâce auquel seul se justifie l'application du droit de gage en matière de chemins de fer. En conséquence, les entreprises libres ne peuvent envisager qu'un système qui permette de constituer en gage chaque bateau isolément. Nous avons expliqué plus haut que seule une inscription au registre entre en ligne de compte pour la constitution de cette hypothèque spéciale (cfr. C I 2).

2. En ce qui concerne le contenu et les effets de l'hypothèque sur bateau, nous discernons deux variantes dans les législations qui prévoient le droit de gage enregistré et la possibilité d'engager spécialement chaque bateau. En effet, tandis que certaines législations se rallient, en ce qui touche le gage sur bateau, aux principes du droit hypothécaire, le législateur allemand, pour ne citer que celui-ci, a suivi une voie différente. La législation allemande déclare applicables en principe au droit de gage sur bateau les prescriptions relatives au « droit de gage sur les meubles » (§§ 1205 à 1257

CC all.), sous réserve des dérogations devant résulter de ce que le bateau n'est pas mis en la possession du créancier gagiste (§ 1266, 1re phrase), et il remplace les prescriptions relatives au nantissement, qui nécessitent la possession du créancier, par des dispositions spéciales qui tiennent compte du fait qu'il s'agit d'un droit de gage enregistré. Au point de vue théorique, cette solution est certainement correcte, attendu qu'elle considère le droit de gage sur bateau comme un droit de gage mobilier. D'autre part, elle soulève des difficultés d'ordre pratique, parce que la question de savoir si une disposition concrète du droit de gage mobilier exige la possession du créancier, n'est point aussi facile à résoudre qu'elle ne le paraît à première vue. Or, c'est ainsi que nous avons décidé, pour éviter des complications, de choisir le premier des systèmes prédésignés, soit de régler le droit de gage sur bateau en conformité des dispositions qui régissent le gage immobilier. Nous avons dès lors eu le choix entre l'hypothèque, la cédule hypothécaire et la lettre de rente. Partant de l'idée que le droit de gage sur bateau a pour but principal de constituer une sûreté, nous nous sommes prononcés en faveur des règles de l'hypothèque. Notre projet fait siennes dans toute leur étendue les dispositions régissant l'hypothèque, peut-être même davantage qu'il n'eût été nécessaire. Il nous a paru que la plus grande simplicité s'imposait et que la création d'une nouvelle espèce de droit de gage, sur certains points seulement conforme à l'hypothèque, ne manquerait pas de provoquer des confusions dans la pratique. Il est vrai qu'en réglant le droit de gage sur bateau selon les dispositions qui régissent l'hypothèque immobilière, le législateur suisse fait de l'acte d'engagement non un papier-valeur, mais uniquement un document susceptible de servir de preuve. Toutefois, cette circonstance ne nous paraît pas comporter de sérieux inconvénients, attendu que le besoin ne se manifeste pas de pouvoir convertir en papier-valeur la créance de banque, p. ex. qu'il s'agit de garantir par hypothèque sur bateau. En ce qui concerne d'autre part les papiers-valeurs représentant des créances d'emprunt auxquelles les bateaux doivent servir de garantie, le résultat poursuivi peut être atteint en la voie indiquée par l'article 875 CC, laquelle est praticable ici également, attendu que cet article 875 CC a été incorporé à notre projet (art. 39). Selon cette disposition, des obligations d'emprunt peuvent être garanties par gage, soit

en constituant une hypothèque sur bateau pour la totalité de l'emprunt et en désignant un représentant des créanciers et du débiteur, soit en constituant une hypothèque sur bateau pour la totalité de l'emprunt au profit de l'établissement chargé de l'émission et en grevant la créance ainsi garantie d'un gage en faveur des obligataires. Le projet reproduit littéralement les dispositions du code civil relatives à l'hypothèque immobilière, ou alors il les déclare applicables par analogie. Il ne s'écarte de ces prescriptions que sur deux points, soit d'une part en énonçant, pour faciliter l'exécution, qu'une hypothèque peut être constituée sur plusieurs bateaux pour la même créance à la condition seulement que ces bateaux appartiennent au même propriétaire et qu'un feuillet collectif leur soit ouvert (art. 40, 2e al.) et d'autre part en disposant que le contrat d'hypothèque est valable en la simple forme écrite, l'article 13, 2e al., du CO n'étant cependant pas applicable (art. 41, 1er al., 2e phrase).

3. Quant aux hypothèques légales, le projet reconnaît celles qui sont prévues à l'article 837, ch. 1er et 2, du CC, soit l'hypothèque du vendeur et celle des cohéritiers et autres indivis (art. 51, ch. 1er et 2). En revanche, nous n'admettons pas la possibilité de créer pour les bateaux l'hypothèque légale des artisans et entrepreneurs (art. 837, ch. 3, 839 à 841 CC). Nous jugeons suffisant que celui qui a réparé un bateau puisse requérir l'inscription d'une hypothèque légale sur ce bateau en garantie de sa créance (art. 51, ch. 3). Il est permis de se demander si la catégorie des hypothèques légales ne devrait pas être étendue. Le droit allemand prévoit une hypothèque légale, appelée « Schiffsgläubigerrecht », pour six genres de créance, ainsi p. ex. pour les redevances de navigation, pour les créances de l'équipage fondées sur le contrat de travail, pour les droits de pilotage, pour les frais d'assistance et de sauvetage, pour les contribution du bateau en matière de grosses avaries, pour les créances résultant d'affaires conclues ailleurs qu'au port d'attache ou qu'en un autre lieu où se trouve un établissement du propriétaire de bateau, à l'effet d'écarter un danger imminent menaçant le bateau ou la cargaison, pour la créance résultant de la non-délivrance ou de la détérioration des bagages, etc. (§ 102 loi nav. int.). Le droit belge va encore plus loin. Il accorde au total 15 privilèges (cfr. l'art. 4 de la loi du 21 août 1879, reproduite dans l'ouvrage intitulé « Die Handelsgesetze des Erdballs », vol. XII, 1re partie, p. 70).

Le droit maritime français prévoit 11 privilèges (cfr. l'art. 191 C. Com. fr.), tandis que la législation française sur la navigation intérieure ne connaît pas de privilèges spéciaux, l'article 10 de la loi du 5 juillet 1917 disposant que « les bateaux de la navigation intérieure demeurent affectés aux dettes que la loi déclare privilégiées pour meubles ». Pour résoudre la question soulevée plus haut, nous devons avant tout tenir compte du fait que notre législation ne saurait comporter aucune des hypothèques légales qui se présentent exclusivement comme un corrélatif de la garantie du propriétaire de bateau limitée à ce bateau et au fret, ainsi que cela est prévu dans diverses législations étrangères pour certaines catégories de créances (cfr. p. ex. le § 4 loi all. nav. int. et les droits en résultant conformément à l'art. 102, ch. 4 et 5, de dite loi, art. 216 C. Com. fr.). Etant donné qu'à teneur de la législation suisse, le propriétaire de bateau répond de ses engagements toujours sur l'ensemble de ses biens, il n'existe pas de raison pour admettre les droits de gage envisagés ci-dessus. Le « Schiffsgläubigerrecht » concernant les frais de sauvetage et d'assistance et les contributions du bateau relatives à la grosse avarie n'entre pas en jeu, attendu que notre législation ne possède pas de dispositions particulières en ces matières. En revanche, nous croyons répondre aux besoins de notre navigation intérieure en prévoyant une hypothèque légale, qui existera même sans inscription au registre, en garantie des redevances publiques de navigation, en particulier des droits à acquitter pour passer les ponts et les écluses, pour pénétrer dans les canaux et les ports et pour le pilotage (art. 52). La durée de cette hypothèque ne saurait naturellement être illimitée; nous la fixons à une année dans le projet.

4. La section du projet traitant de l'hypothèque renferme encore deux autres dispositions, sur lesquelles il convient d'attirer brièvement l'attention. L'article 54 crée pour l'action en matière d'hypothèque sur le bateau immatriculé un for spécial, soit celui du port d'attache. Nous nous inspirons, en cela, des mêmes raisons qui nous ont engagés à admettre ce for pour les actions en matière de propriété et d'usufruit. Enfin, l'article 55 exclut, comme inconciliable avec le principe de l'inscription, la constitution du nantissement et l'exercice du droit de rétention sur un bateau immatriculé.

3. De l'exécution forcée.

a. L'immobilisation partielle des bateaux, telle qu'elle résulte de l'immatriculation, ne limite pas ses effets au droit matériel; elle se manifeste aussi dans le domaine du droit formel. Il va sans dire que dès l'instant où les règles régissant les droits réels immobiliers deviennent applicables aux bateaux, l'on ne saurait plus opérer d'une façon satisfaisante, dans la procédure d'exécution, au moyen des seuls principes de l'exécution mobilière, auxquels les bateaux sont soumis en eux-mêmes. En effet, la forme du droit d'exécution, c'est-à-dire celle du moyen de réaliser le droit matériel, doit s'adapter à ce dernier. L'application de la législation relative à l'exécution en matière immobilière paraît d'ailleurs désirable par le motif déjà qu'elle assure aux intérêts en jeu dans l'exécution concernant des bateaux une protection de beaucoup plus efficace que le droit d'exécution mobilière ne pourrait le faire. Nous savons d'ailleurs que l'application intégrale du droit d'exécution en matière immobilière ne serait guère satisfaisante. Si le législateur peut soumettre le bateau aux dispositions régissant les droits réels immobiliers, il ne saurait par contre empêcher que ce bateau demeure, en vertu de ses qualités naturelles, un objet mobilier doué d'une très grande mobilité. Il doit tenir compte de cette particularité en créant des règles spéciales sur le terrain de l'exécution. Aussi l'article 56 énonce-t-il que l'exécution forcée à l'égard de bateaux immatriculés a lieu selon les règles de l'exécution forcée en matière d'immeubles, en tant que la loi elle-même ou l'ordonnance d'exécution à édicter par le Conseil fédéral n'en disposent pas autrement.

b. En ce qui concerne ces dispositions spéciales, le projet pose quelques principes et s'en remet, quant aux détails, à l'ordonnance d'exécution. Car l'on ne saurait dire aujourd'hui d'une façon sûre jusqu'à quel point il convient de déroger aux règles du droit d'exécution immobilière. Il importe avant tout de recueillir les enseignements de la pratique. Les dispositions spéciales des articles 56 à 63 appellent quelques brèves remarques. En premier lieu, il paraît nécessaire de posséder une disposition spéciale qui détermine la compétence dans la poursuite en réalisation de gage. Selon les règles générales de la réalisation du gage immobilier, la poursuite devrait être introduite là où se trouve le

bateau. Ce système est adopté par le droit allemand (§ 163, 1er al., de la loi sur l'exécution forcée), mais il ne satisfait point. Notre projet déclare dès lors compétent l'office des poursuites du port d'attache, attendu qu'en raison de l'immatriculation au lieu du port d'attache, le bateau peut être considéré comme étant sis en cet endroit. En conséquence, l'article 57, 1er al., ne déroge pas au principe de l'article 51, 2e al., LP; il s'adapte simplement aux particularités du cas. L'office des poursuites compétent au port d'attache dirige toute la poursuite. Il est également chargé de la saisie, de l'administration et de la vente du bateau. A cet égard, il recourt naturellement à l'intervention de l'office des poursuites du lieu où se trouve effectivement le bateau, si celui-ci a quitté son arrondissement. Dans la poursuite par voie de saisie, il faut résoudre la question de savoir quel doit être l'ordre des saisies, lorsque le débiteur possède, à côté de meubles et immeubles, des bateaux immatriculés. L'article 95 LP ne renseigne pas sur ce point, en ce sens qu'il ne tient ni ne pouvait d'ailleurs tenir compte des bateaux immatriculés qui, tout en étant des objets mobiliers, sont largement soumis au droit immobilier. Un examen sommaire suggère de faire saisir les bateaux immatriculés après les biens mobiliers (art. 95, 1er al.), mais pourtant avant les immeubles. Etant donné cependant que le propriétaire du bateau a besoin de celui-ci pour exercer son industrie et que les saisies de bateau créeront souvent des complications, il semble préférable d'adopter la réglementation du projet (art. 58, 1er al.), suivant lequel les bateaux ne doivent être saisis qu'à la suite des biens immobiliers. Notre projet réserve naturellement le 3e alinéa de l'article 95 LP, à teneur duquel sont saisis en dernier lieu les biens frappés de séquestre, ceux que le débiteur désigne comme appartenant à des tiers et ceux que des tiers revendiquent. Puis, nous jugeons opportun de faire figurer dans le projet une disposition réglant l'ordre des saisies dans les cas où le débiteur possède plusieurs bateaux. Il paraît indiqué qu'en pareille occurrence la saisie porte d'abord sur les bateaux qui ne sont pas en cours de route et en dernier lieu sur ceux qui naviguent à l'étranger (art. 58, 2e al.). En ce qui a trait enfin aux effets de la saisie, l'annotation au registre d'une restriction du droit d'aliéner ne suffit pas à sauvegarder les droits des créanciers saisissants. Il faut encore que des mesures spéciales soient prises pour éviter que

le propriétaire ne déplace le bateau au détriment des créanciers (art. 59). Nous pensons d'ailleurs que la saisie de bateaux sera chose relativement rare. En effet, la plupart des bateaux immatriculés appartiendront à des personnes inscrites au registre du commerce qui seront — les cas de l'article 43 LP mis à part — soumises à la poursuite par voie de faillite. Néanmoins, l'art. 59 a son importance et cela dans la poursuite en réalisation de gage. Dans cette procédure aussi, l'annotation d'une restriction à la liberté d'aliéner ne suffit pas; il faut prendre pour la sauvegarde des droits de créanciers les mêmes mesures que dans la procédure de saisie. C'est pourquoi l'article 60, 1er al., dispose que les prescriptions de l'art. 59 s'appliquent à la poursuite en réalisation de gage. L'article 59 est applicable dès le moment où intervient l'administration par l'office des poursuites. Car celle-ci a la signification d'une mainmise sur l'objet, soit de quelque chose d'analogue à la saisie. Contrairement à ce qui est prévu au premier alinéa de l'article 155 LP, l'administration par l'office commence, selon l'article 60, 1er al., du projet, non lors de la réquisition de vente, mais déjà à la notification du commandement de payer. Ceci est conforme aux règles contenues dans l'ordonnance du Tribunal fédéral concernant la réalisation forcée des immeubles, du 23 avril 1920 (art. 91 et suiv.). Il est vrai que cette ordonnance n'énonce pas expressément le principe dont s'agit; toutefois, celui-ci découle sans autre des articles précités. La raison de cette dérogation au texte de la loi sur la poursuite réside dans le fait que c'est là le seul moyen de mettre l'art. 806 CC en harmonie avec les règles de ladite loi et d'assurer une application économiquement appropriée de la poursuite en réalisation de gage immobilier. Toutefois, si l'administration par l'office des poursuites intervient déjà au moment de la notification du commandement de payer, la question du bien-fondé de la poursuite doit être résolue le plus rapidement possible pour la sauvegarde des intérêts du débiteur. C'est là le but de l'art. 60, 2e al., qui reproduit littéralement l'art. 93, 1er al., de l'ordonnance concernant la réalisation forcée des immeubles. Quant aux délais, ceux de l'exécution immobilière sont applicables en principe. Une seule exception nous paraît indiquée en ce qui concerne le délai de production de la réquisition de vente. Pour éviter que la procédure ne traîne par trop en longueur, nous fixons ce dernier délai en conformité de la

législation forcée sur l'exécution en matière mobilière (art. 61). Relativement à la réalisation elle-même, le projet se rallie au droit d'exécution mobilière, en ce sens qu'il n'oblige pas l'acquéreur à se charger des hypothèques sur bateau non exigibles et couvertes par le prix d'adjudication; il prescrit le remboursement de ces hypothèques sur le produit de la vente (art. 62). La raison de cette réglementation réside dans le fait que l'hypothèque sur bateau prévue au projet se présente comme un droit de gage analogue au gage immobilier du code civil et servant de sûreté, mais non approprié au service de placements, par conséquent inadéquat à la reprise par l'acquéreur. En revanche, l'acquéreur du bateau prend à sa charge lors de la réalisation forcée, comme dans la procédure d'exécution immobilière (cfr. l'art. 51 de l'ord. sur la réalisation des immeubles), les usufruits et les droits personnels annotés. La réalisation forcée ne change rien à l'immatriculation du bateau. Si l'acquéreur entend transférer le port d'attache dans un autre arrondissement du registre, il est tenu de suivre la procédure prévue à l'art. 18. Lorsqu'il s'agit de transférer le port d'attache à l'étranger, l'acquéreur doit veiller à ce que les droits des tiers inscrits au registre ne soient pas lésés (art. 19, 3e al.). Les hypothèques prenant fin lors de la vente aux enchères, les usufruitiers et titulaires de droits personnels annotés sont les seuls tiers ayants droit qui puissent entrer en ligne de compte. Or, comme la constitution d'usufruits et l'annotation de droits personnels sur les bateaux seront plutôt rares, elles ne formeront pas un obstacle sérieux pour la vente. Notre projet ne renferme qu'une seule disposition dans le domaine de la faillite (art. 63). L'obligation de se dessaisir du certificat d'immatriculation (art. 63, 2e al.) est naturelle. Et quant à l'obligation d'amener le bateau à l'endroit désigné par l'administration de la faillite, il y a lieu d'observer qu'inexistante dans le droit ordinaire de la faillite, cette obligation doit pourtant être prévue ici, par le motif que l'administration de la faillite n'est pas en mesure de conduire le bateau là où il doit être amené en vue de la vente. La masse supporte les frais ainsi occasionnés; ceux-ci ne peuvent être mis à la charge du failli.

4. Dispositions pénales.

Les dispositions pénales du projet sont nécessaires pour faire respecter les dispositions légales, notamment pour con-

traindre le propriétaire du bateau à s'acquitter de l'obligation qui lui incombe de requérir l'immatriculation et de faire les déclarations exigées, ainsi que pour sauvegarder les intérêts de tiers. Elles comportent des amendes d'ordre et des peines criminelles. L'amende d'ordre s'applique à l'omission de requérir l'immatriculation obligatoire (art. 4 et 7), de donner avis des changements intervenus et sujets à inscription (art. 10), de faire la déclaration tant du transfert du port d'attache à l'étranger (art. 19) que de la perte ou de l'innavigabilité du bateau (art. 20). L'autorité cantonale de surveillance est compétente pour prononcer l'amende d'ordre. Celle-ci est de fr. 10 au minimum; elle ne peut dépasser 1000 francs. Les peines criminelles visent trois états de faits, dont les deux premiers sont en corrélation entre eux, attendu que dans l'un et l'autre cas il s'agit de protéger les droits des tiers. Le 1er alinéa de l'art. 65 entend réprimer la double immatriculation et empêcher par là que le bateau ne soit grevé doublement. Il punit donc de l'emprisonnement celui qui aura requis l'immatriculation d'un bateau déjà immatriculé en Suisse ou à l'étranger et dissimulé à l'office cette immatriculation antérieure. Le 2e alinéa punit quiconque aura grevé à l'étranger un bateau immatriculé en Suisse et causé ainsi un dommage aux ayants droit inscrits au registre suisse (cfr. ci-dessus C, II, 1 *b*, ad art. 19). Si le délinquant agit intentionnellement, il sera puni de l'emprisonnement. Nous ne laissons pas le choix entre l'emprisonnement et l'amende. Les agissements prévus aux alinéas 1er et 2 de l'article 65 ne seront évités que si la peine prévue est rigoureuse. En dérogation à la règle de l'article 11 du code pénal fédéral, l'infraction par négligence est également punie; l'importance des intérêts en jeu l'exige. C'est toutefois l'amende qui trouve application dans ce cas, à l'exclusion de toute peine privative de liberté. Le premier alinéa de l'article 66 vise un état de faits que les particularités de l'exécution forcée en matière de bateaux engagaient à prendre en considération. Les 2e et 3e alinéas de l'art. 66 reproduisent les dispositions de l'art. 149 du projet de code pénal suisse. Enfin, l'article 67 comporte le renvoi habituel à la partie générale du code pénal fédéral et il réserve expressément les dispositions plus rigoureuses du droit pénal fédéral ou cantonal (escroquerie, falsification de documents, etc.).

5. Dipositions finales et transitoires.

L'article 68 charge le Conseil fédéral d'édicter les dispositions nécessaires pour l'exécution de la loi. Des ordonnances d'exécution sont nécessaires pour régler l'organisation et la tenue du registre, ainsi que les émoluments et la procédure d'exécution forcée. Au surplus, le deuxième alinéa de l'article 68 autorise le Conseil fédéral à édicter sous la forme d'ordonnances, jusqu'à l'adoption d'une loi fédérale sur les rapports de droit public concernant la navigation, toutes les dispositions de droit public nécessaires pour la navigation, exigées par les traités internationaux et le droit international en général. Nous avons inséré cette disposition pour satisfaire aux vœux pressants de la commission fédérale de l'économie hydraulique, section de la navigation fluviale, et de personnalités versées dans la législation sur la navigation, notamment dans le droit international en la matière. Le 2e alinéa de l'art. 68 s'inspire de l'idée que la Confédération ne saurait se borner à régler les rapports de droit privé de la navigation, mais qu'elle devra d'ici peu s'occuper du droit public et spécialement de la police de la navigation, ce à quoi l'invite d'ailleurs l'article 24ter de la constitution fédérale. La situation n'est sans doute pas éclaircie, aujourd'hui, à tel point que l'on puisse songer à élaborer d'ores et déjà un véritable code du droit public relatif à la navigation. D'autre part, il existe diverses matières dont la réglementation ne paraît souffrir aucun retard. Nous avons en vue celles qui sont en rapports avec les traités internationaux et le droit international en général. Nous attirons tout particulièrement l'attention sur les dispositions nécessaires à l'exécution de l'Acte concernant la navigation sur le Rhin. Cependant, nous ne pouvons nous empêcher de partager l'opinion de la commission de l'économie hydraulique, suivant laquelle il serait prématuré de régler aujourd'hui ces matières dans une loi. En effet, le droit international sur la navigation étant en pleine évolution, il n'est guère possible de faire actuellement œuvre durable dans le domaine de la législation nationale d'exécution. Dans ces conditions, nous vous proposons d'autoriser le Conseil fédéral à édicter sous forme d'ordonnances les dispositions de droit public exigées par le droit international. Il ne s'agit là que de permettre d'édicter des prescriptions temporaires qu'une loi viendra englober plus tard.

Les articles 69 et 70 du projet n'appellent pas d'explications.

A première vue, le projet paraît un peu volumineux comparativement à la matière spéciale qu'il entend régler. Toutefois, ce défaut n'est qu'apparent, attendu qu'un certain nombre de prescriptions — notamment celles qui concernent les droits réels sur les bateaux immatriculés — ne sont que la reproduction littérale de dispositions du code civil sur les droits réels immobiliers. En remplaçant ces prescriptions par des renvois au code civil, nous aurions réduit sensiblement le volume du projet. Or, nous évitons d'appliquer largement la méthode des renvois et préférons reproduire textuellement tout au moins les plus importants des articles du code civil applicables aux bateaux immatriculés, attendu que dans ses traits essentiels une loi doit logiquement être compréhensible par elle-même et ne pas nécessiter de longues recherches dans d'autres textes législatifs. En cela, nous nous inspirons également de motifs d'esthétique, le projet amputé du texte des dispositions du code civil devant forcément apparaître comme un corps privé de certaines de ses parties essentielles.

En soumettant à votre acceptation le projet ci-annexé, nous avons l'honneur de vous renouveler, monsieur le président et messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 31 octobre 1922.

Berne, le 31 octobre 1922.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,
Dr HAAB.

Le chancelier de la Confédération,
STEIGER.

(Projet.)

Loi fédérale
sur
le registre des bateaux.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE
de la
CONFÉDÉRATION SUISSE,

Se fondant sur les articles 24ter, 64 et 64bis de la constitution fédérale;

Vu le message du Conseil fédéral du 31 octobre 1922,

décrète :

I. Du registre des bateaux.

a. Autorités.

Article premier.

Le registre des bateaux est tenu par les bureaux du registre foncier que le Conseil fédéral a déclarés compétents (offices du registre des bateaux, appelés par abréviation « offices » dans la présente loi). **A. Office du registre des bateaux.**

Art. 2.

Les autorités cantonales de surveillance du registre foncier surveillent la tenue du registre des bateaux (appelé par abréviation « registre » dans la présente loi). **B. Surveillance.**

Le Conseil fédéral est autorité supérieure de surveillance.

Les dispositions relatives à la surveillance du registre foncier sont applicables par analogie.

Art. 3.

Il existe un droit de recours à l'autorité cantonale de surveillance et, en dernière instance, au Conseil fédéral, contre la gestion de l'office. **C. Recours.**

Le délai utile pour recourir à l'autorité cantonale de surveillance et pour déférer au Conseil fédéral la décision cantonale sur recours est de 10 jours, en tant que le recours est dirigé contre le rejet d'une réquisition d'inscription, d'annotation, de modification ou de radiation, ou contre une inscription d'office ordonné par l'autorité de surveillance (art. 8). Dans tous les autres cas, le recours n'est soumis à aucune condition de délai.

b. Immatriculation.

Art. 4.

A. Immatriculation.
I. Obligatoire.

Sont immatriculés au registre tous les bateaux d'un tonnage d'au moins 15.000 kg, qui sont affectés au transport professionnel de personne ou de marchandises et qui ont leur port d'attache en Suisse.

Est considéré comme port d'attache l'endroit d'où la navigation est pratiquée.

Art. 5.

II. Facultative.

Les bateaux ayant leur port d'attache en Suisse et un tonnage d'au moins 2000 kg peuvent être immatriculés, sur réquisition du propriétaire, même s'ils ne sont pas affectés au transport professionnel de marchandises ou de personnes.

Art. 6.

III. Exclusion.

Les bateaux qui appartiennent à une entreprise pratiquant la navigation sur la base d'une concession de la Confédération ne sont pas immatriculés. Demeure réservée, à l'égard de ces bateaux, la loi fédérale du 25 septembre 1917 concernant la constitution des gages sur les entreprises de chemins de fer et de navigation et la liquidation forcée de ces entreprises.

De même, la présente loi ne s'applique pas aux bateaux qui appartiennent aux chemins de fer fédéraux.

Art. 7.

B. Procédure d'immatriculation.
I. Obligation de requérir l'immatriculation.
a Sujet.

Le propriétaire d'un bateau remplissant les conditions de l'article 4 est tenu d'obtenir l'immatriculation avant que les courses régulières dès le port d'attache en Suisse soient entreprises.

Lorsque le bateau est en copropriété, chacun des copropriétaires est astreint à requérir l'immatriculation. L'obligation de requérir l'immatriculation incombe, dans les sociétés en nom collectif, en commandite et en commandite par actions, aux associés personnellement responsables et, dans les sociétés anonymes et les sociétés coopératives, à leurs représentants légaux.

S'il y a plusieurs personnes astreintes à requérir l'immatriculation, la réquisition émanant d'une seule d'entre elles est suffisante.

Art. 8.

b. Violation.

Lorsque l'immatriculation d'un bateau remplissant les conditions de l'article 4 n'est pas requise, l'office somme la personne astreinte à cette réquisition d'y procéder dans les 10 jours ou de lui indiquer par écrit dans ce délai les motifs de son refus.

Si la personne sommée refuse de requérir l'immatriculation ou n'indique pas dans le délai imparti les motifs de son refus, l'office transmet le cas à l'autorité de surveillance. Celle-ci juge sans retard si les conditions de l'article 4 sont remplies.

Lorsque l'autorité de surveillance juge que les conditions de l'immatriculation sont remplies, sans qu'aucun recours ait été interjeté devant le Conseil fédéral ou écarté par celui-ci, elle ordonne à l'office d'opérer l'immatriculation.

Art. 9.

II. Réquisition d'immatriculation.
a. Forme.

La réquisition d'immatriculation est remise, sous la forme d'une déclaration écrite revêtue de la signature du requérant, à l'office compétent pour le port d'attache.

Art. 10.

b. Contenu.

La réquisition d'immatriculation indique :

1° l'époque et le lieu de construction du bateau, ainsi que le nom du constructeur;

2° le type du bateau et le matériel de construction;

3° le tonnage du bateau et, s'il s'agit d'un bateau automobile, la force en chevaux de sa machine motrice;

4° le nom et les autres signes distinctifs du bateau;

5° la profondeur d'immersion;

6° le nom, le domicile et la nationalité du propriétaire;

7° le port d'attache actuel et, le cas échéant, le port d'attache précédent.

Si des changements interviennent dans les faits indiqués sous chiffres 2 à 5, ils sont portés sans retard à la connaissance de l'office par les personnes astreintes à requérir l'immatriculation en conformité de l'art. 7, s'il s'agit de bateaux immatriculés obligatoirement, et par le propriétaire en ce qui concerne les bateaux immatriculés facultativement.

Art. 11.

c. Preuve.

Quiconque requiert l'immatriculation, est tenu de rendre vraisemblables son droit de propriété et les indications figurant au 1er alinéa de l'article 10.

Lors de la réquisition d'inscription de modifications (art. 10, 2e al.), celles-ci doivent être rendues vraisemblables.

Art. 12.

d. Pièces requises pour les bateaux étrangers.

Lorsque l'immatriculation d'un bateau antérieurement ou présentement immatriculé à l'étranger est requise, cette réquisition doit être accompagnée,

dans le premier cas, d'une attestation de l'office étranger constatant que le bateau était immatriculé et que les inscriptions et annotations le concernant ont été radiées;

dans le second cas, d'un extrait du registre étranger.

Art. 13.

III. Examen de la réquisition.

a. Publication.

Lorsque l'immatriculation d'un bateau non encore immatriculé en Suisse est requise ou que l'autorité de surveillance ordonne l'immatriculation en conformité de l'article 8, 3e alinéa, l'office procède à une publication dans la Feuille officielle suisse du commerce, dans la Feuille officielle cantonale et dans un journal paraissant à l'endroit du précédent port d'attache ou, pour les bateaux nouvellement construits, au lieu de la construction. Cette publication renferme, à côté de la description sommaire du bateau (nom, signes distinctifs particuliers, époque et lieu de construction, port d'attache, nom du propriétaire du bateau) :

1° la sommation de déposer par écrit dans les 20 jours à l'office les oppositions éventuelles à l'immatriculation;

2° la sommation à tous ceux qui prétendent posséder des droits réels sur le bateau, des titres à la constitution de droits

réels ou à l'inscription d'une annotation, de déclarer leurs droits par écrit dans les 20 jours à l'office, en produisant leurs moyens de preuve, avec avertissement que l'omission de cette déclaration sera considérée comme une renonciation au droit réel ou à l'annotation.

Une copie de la publication est communiquée sans retard et sous pli recommandé au constructeur pour les bateaux nouvellement construits ou aux ayants droit indiqués dans l'extrait du registre (art. 12, 3e al.) en ce qui concerne les bateaux immatriculés à l'étranger.

Art. 14.

b. **Opposition.**
1. Procédure.

Lorsque opposition a été faite à l'immatriculation (art. 13, ch. 1er), l'office somme le requérant et, dans le cas de l'article 8, le propriétaire du bateau de déclarer par écrit dans le délai de 10 jours s'il admet l'opposition.

Si le bien-fondé de l'opposition est contesté, l'office impartit à l'opposant un délai de 10 jours pour requérir une décision de l'autorité de surveillance sur l'opposition, faute de quoi le bateau sera immatriculé.

Si opposition est faite à l'immatriculation ordonnée par l'autorité de surveillance en conformité de l'article 8, l'office soumet sans autre cette opposition à l'autorité de surveillance.

L'autorité de surveillance prend sa décision après avoir entendu le propriétaire du bateau; elle peut ordonner l'immatriculation provisoire.

Art. 15.

2. Inscription.

Lorsque aucune opposition n'a été faite en conformité de l'article 13, chiffre 1er, ou que l'opposition a été définitivement écartée ou encore que l'autorité de surveillance a ordonné l'immatriculation provisoire selon l'article 14, 4e alinéa, l'office opère l'immatriculation, en inscrivant les droits réels déclarés et les annotations.

Les nantissements et les hypothèques constituées à l'étranger sont convertis en hypothèques régies par la présente loi et inscrits comme telles. Sont également convertis les usufruits établis à l'étranger.

Lorsqu'un bateau est encore immatriculé à l'étranger (art. 12, 3e al.), une observation constatant ce fait est inscrite. Cette observation n'est radiée que dès la production de la preuve que les inscriptions et annotations concernant le bateau ont été radiées au registre étranger.

Art. 16.

e. Epuration des charges.

L'office remet immédiatement au propriétaire du bateau, ainsi qu'à ceux qui ont requis l'inscription de droits réels ou d'annotations, une copie intégrale du feuillet du registre concernant le bateau.

Eu égard aux droits qui ont été rendus vraisemblables par titres, l'office impartit au propriétaire un délai de 10 jours pour ouvrir action en constatation de l'inexistence de ces droits qui seront, à défaut d'action, inscrits définitivement. En l'absence de titres, le propriétaire est sommé de formuler dans un délai de 10 jours ses observations sur le droit dont l'inscription est requise. S'il y a contestation, le requérant est tenu d'ouvrir dans les 10 jours une action en constatation de son droit, à défaut de quoi il sera réputé déchu de ce droit.

Tout tiers ayant droit qui se croit lésé par la situation juridique que l'office a attribuée à un autre tiers dans l'inscription opérée selon l'article 15, 1er al., est tenu d'ouvrir action contre ce dernier dans les 10 jours dès la communication de l'inscription.

Le juge du port d'attache est compétent pour juger les actions prévues aux 2e et 3e alinéas du présent article.

Art. 17.

IV. Marque distinctive extérieure.

Tous les bateaux immatriculés sont pourvus d'une marque distinctive extérieure.

Le Conseil fédéral détermine la forme, les dimensions et l'emplacement de cette marque.

Art. 18.

C. Radiation.

I. Transfert du port d'attache.

a. En Suisse.

Lorsque le port d'attache d'un bateau immatriculé en Suisse est transféré dans un autre arrondissement, une nouvelle réquisition d'immatriculation n'est pas nécessaire.

Le propriétaire du bateau est tenu de déposer à l'office du précédent port d'attache une requête écrite, accompagnée du certificat d'immatriculation, tendant au transfert des inscriptions dans le registre du nouveau port d'attache. L'office du précédent port d'attache transmet à celui du nouveau port d'attache un extrait complet de toutes les inscriptions et annotations, ainsi que les pièces justificatives relatives au bateau.

L'office du nouveau port d'attache opère dès lors, par la voie de la Feuille officielle suisse du commerce et d'un journal paraissant à l'endroit du précédent port d'attache, une publication reproduisant les indications prévues au 1er alinéa, 2e phrase, et au chiffre 1er de l'article 13 de la présente loi. L'article 14, 1er et 2e alinéas, est applicable par analogie.

Lorsqu'il n'y a pas eu d'opposition ou que l'opposition a été écartée définitivement, l'office du nouveau port d'attache procède aux inscriptions dans son registre et avise de cette opération les titulaires de droits réels et d'annotations, ainsi que l'office de l'ancien port d'attache, et il délivre au propriétaire du bateau un nouveau certificat d'immatriculation. Après accusé de réception de l'avis, le feuillet du bateau est cancellé au registre du précédent port d'attache.

Art. 19.

b. **A l'étranger.**

Lorsque le port d'attache d'un bateau immatriculé en Suisse est transféré à l'étranger, déclaration doit en être faite sans retard à l'office. Cette déclaration est obligatoire pour l'aliénateur et l'acquéreur dans le cas d'aliénation contractuelle et pour l'acquéreur s'il s'agit de dévolution successorale ou d'exécution forcée. L'article 7, 2e et 3e alinéas, est applicable.

L'office mentionne la déclaration dans son registre et informe de cette opération, par lettre recommandée, les titulaires d'inscriptions et d'annotations.

Il opère dans son registre la cancellation du feuillet concernant le bateau, moyennant que le transfert du port d'attache à l'étranger ne lèse pas la situation juridique des créanciers gagistes, usufruitiers et titulaires d'annotations.

Art. 20.

II. **Perte, innavigabilité.**

En cas de perte ou innavigabilité d'un bateau immatriculé, le propriétaire est tenu d'en faire sans retard la déclaration à l'office. L'article 7, 2e et 3e alinéas, est applicable.

L'office mentionne la déclaration dans son registre et informe de cette opération, par lettre recommandée, les titulaires d'inscriptions et d'annotations, en observant que la cancellation du feuillet dans son registre interviendra à l'expiration d'un délai de 6 mois, en tant qu'aucune opposition à cette cancellation n'aura été faite.

En cas d'opposition, la cancellation n'intervient qu'à l'issue définitive du procès éventuel et, à défaut de procès, à l'expiration d'un nouveau délai de 12 mois, hormis le cas où l'opposant déclare par écrit son consentement à la cancellation anticipée.

Art. 21.

III. Disparition des conditions de l'art. 4.

Lorsqu'un bateau ne remplit plus les conditions de l'immatriculation obligatoire, en conservant toutefois son port suisse d'attache, il en est fait l'observation au registre.

Les inscriptions et annotations concernant le bateau subsistent aussi longtemps que le propriétaire n'a pas fait usage de son droit indiqué à l'article 22.

Art. 22.

IV. Bateaux immatriculés facultativement.

Les bateaux immatriculés ne remplissant pas les conditions de l'article 4 peuvent en tout temps faire l'objet de la cancellation sur réquisition écrite du propriétaire, en tant qu'il n'existe pas d'inscriptons ou annotations ou que les titulaires d'inscriptions ou annotations donnent par écrit leur consentement à la cancellation.

Art. 23.

D. Frais d'immatriculation et de cancellation.

Le propriétaire de bateau prend à sa charge le montant des frais dû à l'office pour la procédure réglée aux articles 13 à 22. L'office est en droit d'exiger du propriétaire une avance convenable.

c. Organisation et tenue du registre.

Art. 24.

A. Grand livre.

Chaque bateau immatriculé est inscrit sur un feuillet spécial portant un numéro d'ordre.

Sont inscrits sur chaque feuillet, à côté de l'état descriptif contenu dans la réquisition d'immatriculation, sous des rubriques spéciales les droits indiqués à l'article 26, chiffres 1er à 3.

Art. 25.

B. Journal; pièces justificatives.

Les réquisitions d'inscription au registre sont portées au journal dans leur ordre chronologique et sans retard, avec indication du requérant et de leur objet.

Les pièces justificatives servant de base aux inscriptions sont dûment classées et conservées.

Art. 26.

Sont inscrits au registre les droits suivants concernant les bateaux immatriculés : **C. Inscriptions et mentions.**

1° la propriété;

2° les usufruits;

3° les hypothèques.

A la demande du propriétaire, les accessoires peuvent être mentionnés au registre. Ils ne sont radiés que du consentement de tous ceux dont le registre constate les droits.

Art. 27.

Les droits de préemption, d'emption et de réméré, les baux à loyer et à ferme peuvent être annotés au registre. Sont au surplus susceptibles d'annotation au registre les restrictions apportées au droit d'aliéner, lorsqu'elles résultent : **D. Annotations.**

1° d'une décision officielle rendue pour la conservation de droits litigieux ou de prétentions exécutoires;

2° d'une saisie, d'une déclaration de faillite ou d'un sursis concordataire;

3° d'actes juridiques dont la loi autorise l'annotation, tels que la substitution fidéicommissaire.

Ces droits personnels et restrictions deviennent, par l'effet de leur annotation, opposables à tout droit postérieurement acquis.

Art. 28.

Sont par analogie applicables au registre des bateaux les articles 963 à 966, 967, 1er et 2e alinéas, 969 à 971, 972, 1er et 2e alinéas, 973 à 977 du code civil. **E. Dispositions applicables du C. C.**

d. Certificat d'immatriculation.

Art. 29.

Un certificat d'immatriculation est délivré au propriétaire du bateau. Le certificat d'immatriculation reproduit exactement le contenu du registre, hormis les restrictions du droit d'aliéner. **A. En général.**

Les inscriptions de droits réels et annotations de droits personnels ne sont opérées dans le registre que moyennant rectification simultanée du certificat d'immatriculation. De même, la cancellation du feuillet concernant le bateau fait l'objet d'une remarque au registre.

En cas d'aliénation du bateau, l'office détruit le certificat d'immatriculation de l'aliénateur et en délivre un nouveau à l'acquéreur.

Art. 30.

B. Perte.

La perte du certificat d'immatriculation est portée sans retard à la connaissance de l'office et rendue vraisemblable.

Si l'office juge la perte vraisemblable, il publie dans la Feuille officielle suisse du commerce une sommation au porteur du certificat d'immatriculation de déposer celui-ci à l'office dans le délai d'un mois, faute de quoi le document sera annulé.

Si le certificat d'immatriculation n'est pas déposé dans le délai d'un mois, l'office en prononce l'annulation. Cette annulation est publiée une fois dans la Feuille officielle suisse du commerce.

Un nouveau certificat d'immatriculation est délivré au propriétaire du bateau après la publication d'annulation.

Le propriétaire du bateau supporte les frais de la procédure; il peut être astreint à faire une avance convenable.

II. Des droits réels sur les bateaux immatriculés.

a. Propriété et usufruit.

Art. 31.

A. Propriété.
I. Acquisition.
a. Inscription.

L'inscription au registre est nécessaire pour l'acquisition de la propriété du bateau.

Celui qui acquiert un bateau par expropriation, succession, exécution forcée ou jugement en devient toutefois propriétaire avant l'inscription, mais il n'en peut disposer dans le registre qu'après que cette formalité a été remplie.

Art. 32.

b. Modes d'acquisition.
1. Transfert.

Les contrats ayant pour objet le transfert de la propriété d'un bateau immatriculé ne sont valables qu'en la forme écrite.

La formalité de l'écriture est accomplie par la signature des parties sur un acte contenant les indications nécessaires pour l'inscription. L'article 13, 2e alinéa, du CO n'est pas applicable.

Art. 33.

Les droits de celui qui a été inscrit sans cause légitime au registre comme propriétaire d'un bateau ne peuvent plus être contestés lorsqu'il a possédé ce bateau de bonne foi, sans interruption et paisiblement pendant cinq ans. 2. Prescription acquisitive.

Les règles admises pour la prescription des créances s'appliquent à la computation des délais, à l'interruption et à la suspension de la prescription acquisitive.

Art. 34.

Celui qui est au bénéfice d'un titre d'acquisition peut exiger que le propriétaire fasse opérer l'inscription; en cas de refus, il peut demander au juge l'attribution du droit de propriété. c. Droit à l'inscription.

L'expropriation, l'héritage, l'exécution forcée et le jugement autorisent l'acquéreur à réclamer l'inscription de son chef.

Art. 35.

La propriété d'un bateau immatriculé au registre s'éteint par la radiation de l'inscription. II. Extinction.

En cas d'expropriation pour cause d'utilité publique, le moment où la propriété s'éteint est déterminé par les lois spéciales de la Confédération et des cantons.

Demeurent réservées, dans le cas de radiation de l'inscription par cancellation du feuillet affecté au bateau (art. 19 à 22), les dispositions du code civil concernant la propriété mobilière.

Art. 36.

L'usufruit conventionnel sur un bateau immatriculé n'est établi que sous la forme d'un contrat écrit et moyennant inscription au registre. B. Usufruit.

L'usufruit légal est opposable, même sans inscription, aux tiers qui en ont connaissance.

Sont par analogie applicables, quant au reste, les dispositions du code civil sur l'usufruit.

Art. 37.

C. Juridiction.

L'action concernant la propriété et l'usufruit d'un bateau immatriculé peut être portée devant le juge compétent au port d'attache.

b. Hypothèques.

Art. 38.

A. Hypothèque sur bateau.
I. Conditions.
a. Créance.
1. En général.

Un droit de gage conventionnel (hypothèque sur bateau) peut être constitué pour sûreté d'une créance quelconque, actuelle, future ou simplement éventuelle.

L'hypothèque sur bateau ne peut être constituée que pour une créance déterminée, dont le montant sera indiqué en monnaie suisse.

Si la créance est indéterminée, les parties indiquent une somme fixe représentant le maximum de la garantie du bateau.

Art. 39.

2. Obligations.

Des obligations peuvent être garanties par gage :

1° par constitution d'une hypothèque sur bateau pour la totalité de l'emprunt et désignation d'un représentant des créanciers et du débiteur;

2° par constitution d'une hypothèque sur bateau pour la totalité de l'emprunt en faveur de l'établissement d'émission et création d'un droit de gage sur cette créance hypothécaire pour l'emprunt entier.

Art. 40.

b. Bateau.

Le bateau doit être exactement désigné lors de la constitution de l'hypothèque. Il peut ne pas appartenir au débiteur.

Une hypothèque peut être constituée sur plusieurs bateaux pour la même créance, moyennant que ces bateaux appartiennent au même propriétaire et qu'un feuillet collectif leur soit ouvert.

Dans tous les autres cas de constitution d'hypothèque sur plusieurs bateaux pour une même créance, chacun de ceux-ci doit être grevé pour une part déterminée de la créance, la répartition de la garantie se faisant, sauf convention contraire, proportionnellement à la valeur des bateaux.

Art. 41.

L'hypothèque sur bateau est constituée par l'inscription au registre; demeurent réservées les exceptions prévues par la loi. Le contrat d'hypothèque n'est valable qu'en la forme écrite. L'article 32, 2e alinéa, est applicable. II. Constitution et extinction. a. Constitution.

Chacun des copropriétaires d'un bateau peut grever sa quote-part d'une hypothèque. Dans les cas de propriété commune, le bateau ne peut être grevé d'une hypothèque qu'en totalité et au nom de tous les communistes.

L'office délivre un extrait au créancier qui en fait la demande; cet extrait, exclusivement destiné à faire preuve de l'inscription, n'est pas un papier-valeur.

Art. 42.

L'hypothèque sur bateau s'éteint par la radiation de l'inscription. Lorsque la créance est éteinte, le propriétaire du bateau hypothéqué a le droit d'exiger du créancier qu'il consente à la radiation. b. Extinction.

L'extinction, dans les cas d'expropriation pour cause d'utilité publique est régie par les lois spéciales en matière d'expropriation.

Le propriétaire qui n'est pas personnellement tenu de la dette hypothécaire peut dégrever son bateau aux mêmes conditions que celles faites au débiteur pour éteindre la créance.

Il est subrogé aux droits du créancier qu'il désintéresse.

Art. 43.

L'hypothèque frappe le bateau avec ses parties intégrantes et ses accessoires. III. Effets. a. Etendue du droit du créancier.

Les droits des tiers sur les accessoires demeurent réservés.

Art. 44.

Le gage grevant un bateau donné à bail comprend également les loyers qui ont couru depuis la poursuite en réalisation de gage commencée par le créancier ou la déclaration de faillite du débiteur jusqu'au moment de la réalisation. b. Loyers.

Ce droit n'est opposable aux locataires qu'après notification à eux faite de la poursuite ou après publication de la faillite.

Les actes juridiques du propriétaire relativement à des loyers non échus, ou la saisie de ces prestations par d'autres créanciers, ne sont pas opposables au créancier qui a poursuivi en réalisation de son gage avant l'époque où le loyer est devenu exigible.

Art. 45.

c. Prescription.

L'inscription d'une hypothèque sur bateau rend la créance imprescriptible.

Art. 46.

d. Dépréciations.

Lorsque le propriétaire du gage en diminue la valeur, le créancier peut exercer les droits que les articles 808 et 809 du code civil attribuent au créancier gagiste.

L'article 810 du code civil est applicable dans le cas de dépréciation sans la faute du propriétaire.

Art. 47.

e. Case hypothécaire.

Les dispositions du code civil sur la case hypothécaire (art. 813 à 815) sont applicables à l'hypothèque sur bateau.

Art. 48.

f. Réalisation.

Les articles 816 à 819 du code civil sont applicables en ce qui concerne les droits du créancier à la réalisation.

Art. 49.

g. Indemnité d'assurance.

Les indemnités d'assurance exigibles ne peuvent être payées au propriétaire que du consentement de tous les créanciers ayant un droit de gage sur le bateau à teneur du registre.

Elles sont cependant versées contre sûretés suffisantes au propriétaire pour le rétablissement du bateau grevé.

Art. 50.

h. Aliénation.

L'aliénation du bateau hypothéqué n'apporte, sauf convention contraire, aucun changement à l'obligation du débiteur et à la garantie.

Toutefois, si l'acquéreur s'est chargé de la dette, le débiteur primitif est libéré, à moins que le créancier ne lui déclare par écrit, dans l'année, qu'il entend ne pas renoncer à ses droits contre lui.

Si l'acquéreur se charge de la dette, l'office en avise le créancier, en se référant à la disposition de l'alinéa précédent.

Le créancier doit faire sa déclaration dans l'année à compter de cet avis.

Art. 51.

B. Hypothèques légales.

I. Avec inscription.

Peuvent requérir l'inscription d'une hypothèque légale :

1° le vendeur d'un bateau, sur ce bateau, en garantie de sa créance;

2° les cohéritiers et autres indivis, sur les bateaux ayant appartenu à la communauté, en garantie des créances résultant du partage;

3° ceux qui ont réparé un bateau, sur ce bateau, en garantie de leurs créances.

Les hypothèques légales indiquées au présent article ne sont valables que moyennant leur inscription au registre. Cette inscription a lieu pour les cas sous chiffres 1er et 2 dans les trois mois qui suivent le transfert de la propriété et pour le cas du chiffre 3 dans les trois mois dès la prise de possession du bateau réparé par le propriétaire ou son fondé de pouvoirs.

Art. 52.

II. Sans inscription.

Les redevances publiques de navigation, en particulier les droits à acquitter pour passer les ponts et les écluses, pour pénétrer dans les canaux et les ports et pour le pilotage bénéficient, durant une année dès la naissance de la créance, d'une hypothèque légale qui prime toutes les autres charges.

L'inscription au registre n'est pas exigée.

Art. 53.

III. Application des art. 38 à 50.

Les articles 38 à 50 sont applicables aux hypothèques légales.

Art. 54.

C. Compétence judiciaire.

Les actions en matière d'hypothèque sur des bateaux immatriculés peuvent être portées devant le juge compétent au port d'attache.

Art. 55.

D. Exclusion du nantissement et du droit de rétention.

Sont inadmissibles la constitution du nantissement et l'exercice du droit de rétention sur un bateau immatriculé.

III. De l'exécution forcée.

Art. 56.

A. Droit applicable.

L'exécution forcée à l'égard de bateaux immatriculés a lieu selon les règles de l'exécution forcée en matière d'immeubles, en tant que la présente loi ou l'ordonnance d'exécution à édicter par le Conseil fédéral n'en disposent pas autrement.

L'office du registre des bateaux se substitue au bureau du registre foncier.

L'hypothèque sur bateau est assimilée, dans la procédure d'exécution, à l'hypothèque immobilière.

Art. 57.

B. Dispositions spéciales.
I. Compétence.

La poursuite en réalisation de gage est requise à l'office des poursuites compétent au port d'attache du bateau et ledit office dirige cette poursuite même lorsque le bateau ne se trouve pas dans son arrondissement.

L'office des poursuites du port d'attache est également chargé de la saisie, de l'administration et de la vente du bateau.

Art. 58.

II. Saisie.
a. Ordre des saisies.

Les bateaux ne sont saisis qu'à défaut de biens mobiliers et immobiliers suffisants pour couvrir la créance ou lorsque le créancier et le débiteur le demandent. Demeure réservé l'article 95, 3e alinéa, de la loi fédérale sur la poursuite pour dettes et la faillite.

Sont saisis en première ligne, parmi plusieurs bateaux, ceux qui ne sont pas en cours de route, en dernier lieu ceux qui naviguent sur les eaux étrangères.

Art. 59.

b. Effets.

Dans le cas de saisie d'un bateau, le certificat d'immatriculation est remis sans retard à l'office des poursuites qui le prend sous sa garde. Le propriétaire et le capitaine ou patron du bateau sont tenus de mettre à première réquisition celui-ci à la disposition de l'office des poursuites.

Durant la saisie, le capitaine ou patron du bateau est tenu de se conformer aux instructions de l'office des poursuites. Celui-ci se fait remettre les recettes de transport.

Si le propriétaire est simultanément capitaine ou patron du bateau, l'office des poursuites peut en tout temps le remplacer par un tiers.

L'office des poursuites prend sous sa garde le bateau saisi, lorsqu'il est à craindre que celui-ci soit transporté à l'étranger; est toutefois excepté le cas où les créanciers poursuivants renonceraient par écrit à cette mise sous garde.

Des répartitions provisoires sur les montants encaissés au cours de la saisie peuvent être faites au profit des créanciers poursuivants.

Art. 60.

III. Réalisation du gage.

Dans la poursuite en réalisation de gage, l'office des poursuites est chargé de l'administration du gage dès la notification du commandement de payer, en tant que le créancier n'y renonce pas expressément ou par omission de faire l'avance des frais. L'article 59 est applicable durant l'administration.

Si le débiteur ou le propriétaire du gage a fait opposition au commandement de payer, l'office des poursuites fixe au créancier un délai de 10 jours pour ouvrir directement action en reconnaissance de dette ou en constatation du droit de gage ou pour demander la mainlevée de l'opposition; il l'avise en outre que, si la mainlevée est refusée, il devra, dans les 10 jours dès le prononcé définitif du juge de mainlevée, intenter devant les tribunaux ordinaires une action en constatation de la créance ou du droit de gage. Cet avis est accompagné de la mention qu'en cas d'inobservation des délais fixés, les montants déjà encaissés par l'office des poursuites seront transmis au débiteur ou propriétaire du gage.

Art. 61.

IV. Délai de réquisition de vente.

Lorsqu'un bateau est saisi, le créancier peut en requérir la vente un mois au plus tôt et un an au plus tard après la saisie. Si plusieurs créanciers participent à la saisie, les délais courent de la dernière réquisition de saisie.

Dans la poursuite en réalisation de gage, le créancier peut requérir la vente du gage un mois au plus tôt et un an au plus tard après la notification du commandement de payer.

Art. 62.

V. Vente.

Lorsqu'un bateau est vendu aux enchères, le montant des dettes hypothécaires, y compris les intérêts courus garantis par l'hypothèque, est remboursé sur le produit de la vente, même si le capital n'est pas exigible.

Art. 63.

VI. Faillite.

Après la déclaration de faillite, le propriétaire doit amener sans retard le bateau à l'endroit désigné par l'administration de la faillite. La masse supporte les frais ainsi occasionnés.

Le certificat d'immatriculation est transmis sans retard à l'administration de la faillite.

IV. Dispositions pénales.

Art. 64.

A. Amendes d'ordre.

Celui qui ne se sera pas conformé à l'obligation fixée aux articles 7, 10, 19 et 20 de requérir l'immatriculation ou la cancellation, sera puni par l'autorité cantonale de surveillance du registre d'une amende d'ordre de 10 à 1000 francs. Le prononcé de l'autorité de surveillance est définitif.

Art. 65.

B. Peines criminelles.

I. Pour la protection de tiers.

Celui qui aura requis l'immatriculation d'un bateau déjà immatriculé en Suisse ou à l'étranger, en dissimulant à l'office cette immatriculation antérieure,

celui qui aura, à l'étranger, constitué des droits de gage ou des usufruits ou fait annoter des droits personnels sur un bateau immatriculé en Suisse et porté ainsi préjudice aux ayants droit inscrits au registre suisse,

sera puni de l'emprisonnement.

La peine sera l'amende jusqu'à 10.000 fr., si le délinquant a agi par négligence.

Art. 66.

II. Délits dans la poursuite pour dettes et la faillite.

Le propriétaire ou le capitaine ou patron du bateau qui ne se sera pas conformé aux instructions de l'office des poursuites ou des faillites ou de l'administration de la faillite, en particulier à la sommation dudit office de mettre le bateau à sa disposition, sera puni de l'amende de 100 à 10.000

francs ou de l'emprisonnement. Les deux peines pourront être cumulées.

Si l'une des infractions prévues au 1er alinéa du présent article est commise au cours d'exécution forcée contre une personne morale, la peine sera appliquée aux directeurs, fondés de pouvoirs, liquidateurs et membres du conseil d'administration ou d'un organe de contrôle ou de surveillance qui auront commis l'infraction.

Si l'une de ces infractions a lieu au cours d'exécution forcée contre une société en nom collectif ou une société en commandite, la peine sera appliquée aux associés qui auront commis l'infraction.

Art. 67.

III. Réserve du code pénal.

Les dispositions générales du code pénal fédéral du 4 février 1853 seront applicables, en tant que la présente loi n'en dispose pas autrement, au jugement des délits indiqués aux articles 65 et 66.

Lorsque l'un des actes indiqués aux articles 65 et 66 réalisera un délit à l'égard duquel le droit pénal fédéral ou cantonal comporte une disposition pénale plus rigoureuse, celle-ci sera applicable.

V. Dispositions finales et transitoires.

Art. 68.

A. Ordonnances du Conseil fédéral.

Le Conseil fédéral édictera les dispositions nécessaires pour l'exécution de la présente loi, en particulier sur l'organisation et la tenue du registre et sur les émoluments à percevoir.

Il est autorisé à édicter sous la forme d'ordonnances, jusqu'à l'adoption d'une loi fédérale sur les rapports de droit public concernant la navigation, toutes les dispositions de droit public nécessaires pour la navigation, exigées par les traités internationaux ou le droit international en général.

Art. 69.

B. Réquisition d'immatriculation des bateaux.

Le Conseil fédéral fixera la date jusqu'à laquelle l'immatriculation des bateaux remplissant les conditions de l'article 4 devra être requise.

Art. 70.

C. Entrée en vigueur.

Entrée en vigueur.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le projet de loi sur le registre des bateaux. (Du 31 octobre 1922.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1922
Band Volume Volume	3
Heft Cahier Numero	52
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	1673
Datum Date Data	27.12.1922
Seite Page Pagina	1053-1101
Ref. No	10 083 492

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.