



LES

TRIBUNAUX POUR LA NAVIGATION DU RHIN

ET LE POUVOIR JUDICIAIRE

DE LA COMMISSION CENTRALE DU RHIN

PAR

J. P. NIBOYET

PROFESSEUR A LA FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ
DE STRASBOURG.

EXTRAIT DE LA REVUE GÉNÉRALE DE DROIT INTERNATIONAL PUBLIC



PARIS

A. PEDONE, ÉDITEUR

LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

13, RUE SOUFFLOT, 13

—
1923

BIBLIOTEKA
KATEDRY
PRAWA MIĘDZYNARODOWEGO
PUBLICZNEGO
U.4

LES

BIBLIOTEKA
KATEDRY
PRAWA MIĘDZYNARODOWEGO
PUBLICZNEGO
U. J.

TRIBUNAUX POUR LA NAVIGATION DU RHIN

ET LE POUVOIR JUDICIAIRE

DE LA COMMISSION CENTRALE DU RHIN

PAR

J. P. NIBOYET

PROFESSEUR A LA FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ
DE STRASBOURG.

EXTRAIT DE LA REVUE GÉNÉRALE DE DROIT INTERNATIONAL PUBLIC

Wydz. Bibl. Prawnicza



1806148193

PARIS

A. PEDONE, ÉDITEUR

LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS

13, RUE SOUFFLOT, 13

—
1923

LES

TRIBUNAUX POUR LA NAVIGATION DU RHIN

ET LE POUVOIR JUDICIAIRE

DE LA COMMISSION CENTRALE DU RHIN

Le Rhin est depuis Bâle jusqu'à la pleine mer ce que l'on est convenu d'appeler un fleuve international ou même plus exactement un fleuve *d'intérêt international* (1). Il n'y a pas très longtemps qu'il justifie son nom et c'est au traité de Versailles du 28 juin 1919 (2) qu'il a surtout appartenu de mettre enfin en pratique les deux axiomes proclamés par la Révolution française dans un des beaux élans, aussi spontanés que généreux, dont elle était coutumière (3), en matière de fleuves communs à plusieurs pays : a) la liberté absolue de la navigation au profit des riverains depuis le point où les fleuves sont navigables jusques et y compris la mer (4) ; b) la même liberté pour les non riverains, de sorte que désormais les fleuves internationaux peuvent, dans une certaine mesure, être comparés à la mer, dont nul ne doit pouvoir monopoliser l'usage à son profit ou à l'exclusion de tel ou tel pays.

Il n'aura pas fallu moins d'un bon siècle pour faire consacrer cette liberté absolue par la loi internationale (5).

(1) Article 1^{er} du statut de Barcelone du 20 avril 1921, relatif au régime des voies navigables d'intérêt international.

(2) Article 356.

(3) Déclaration du 16 novembre 1792.

(4) Il faut entendre par ces termes la possibilité de sortir du fleuve pour atteindre la pleine mer, que durant longtemps les pays maritimes ont contestée aux autres riverains. Telle a notamment été l'attitude des Pays-Bas jusqu'à la convention du 31 mars 1831. Ils avaient interprété les termes de l'acte de Vienne de 1815 (art. 109) comme n'impliquant pas le droit d'atteindre la mer et avaient encore en 1829 arrêté un navire anglais.

(5) Voici la série chronologique des actes relatifs au Rhin au XIX^e siècle :

a) La convention d'octroi du 15 avril 1804, article 1^{er}, déclare : « Le Rhin sera

Nous n'entendons pas ici reprendre dans son ensemble et dans son évolution historique de même que dans sa mise en pratique le régime international du Rhin. Le but que nous nous proposons est limité à un sujet plus spécial : l'examen d'une institution très originale qui fonctionne sur le Rhin depuis déjà longtemps : celle des tribunaux de la navigation et du pouvoir judiciaire que peut exercer à leur occasion ce rouage international, indispensable à toute voie d'eau internationale, la Commission centrale du Rhin (1). C'est cette organisation que nous allons décrire. Sa connaissance est d'autant plus intéressante pour nous que nous venons de reprendre notre place sur le Rhin et que la tendance moderne paraît être d'étendre à d'autres voies d'eau cette réglementation (2).

Nous étudierons : 1° l'organisation de ces juridictions rhénanes et leur

toujours considéré sous le rapport de la navigation et du commerce comme un fleuve commun entre les deux Empires » (l'Empire français et l'Empire germanique). b) En 1814, le traité de paix de Paris emploie une formule bien plus large dans son article 5 : « La navigation sur le Rhin sera libre du point où le fleuve devient navigable jusqu'à la mer, de telle sorte qu'elle ne puisse être interdite à personne, et l'on s'occupera au futur Congrès des principes d'après lesquels on pourra régler les droits à prélever par les États riverains de la manière la plus égale et la plus favorable au commerce de toutes les nations ». c) Article 109 de l'acte final de Vienne du 9 juin 1815 et article 1^{er} du règlement de Vienne du même jour (annexe 16 B). d) Convention du 31 mars 1831 relative à la navigation du Rhin (art. 2), remplaçant tous actes antérieurs et remplacée à son tour en 1868 par la convention du 17 octobre 1868, dite convention de Mannheim, toujours en vigueur sous réserve des modifications que lui a fait subir le traité de Versailles. e) Statut de Barcelone du 20 avril 1921, article 3 : « Sous réserve des stipulations des articles 5 et 17, chacun des États contractants accordera sur les parties des voies navigables ci-dessus désignées qui se trouvent sous leur souveraineté ou autorité le libre exercice de la navigation aux navires et bateaux battant pavillon de l'un quelconque des États contractants ». Sur l'application de ce statut du Rhin, cf. le communiqué de la Commission centrale du Rhin dans *La navigation du Rhin*, novembre 1922, p. 5. On trouvera tous ces actes dans un recueil très commode publié en 1918 par les soins de la Commission centrale du Rhin : *Rheinurkunden*, 2 vol. in-8°, 1918, Duncker et Humboldt, à Munich et Leipzig, et Martinus Nijhoff, à la Haye.

(1) La Commission centrale du Rhin, prévue déjà sous une forme un peu embryonnaire par la convention d'octroi de 1804 (art. 123) avec un autre nom, est formellement prévue sous son nom actuel par le règlement de Vienne de 1815 (art. 10), puis par la convention du 31 mars 1831 (art. 90), ensuite par la convention de Mannheim du 17 octobre 1868 (art. 43), enfin par le traité de Versailles (art. 355). Son siège actuel est à Strasbourg. Elle était composée jusqu'ici d'un représentant diplomatique par État riverain, soit depuis 1871 six membres (un Hollandais, un Prussien, un Hessois, un Bavaïrois, un Badois, un représentant de l'Alsace et Lorraine). Le traité de Versailles l'a complètement modifiée. Elle comprend désormais vingt membres : trois représentants des Pays-Bas (le traité de Versailles n'en accorde que deux, mais le protocole signé avec les Pays-Bas le 21 janvier 1921 lui en concède un troisième) ; deux représentants de la Suisse ; un par État allemand riverain (soit quatre membres) ; deux représentants de la Grande-Bretagne, deux de la Belgique, deux de l'Italie, enfin quatre pour la France qui nomme en outre le Président de la Commission. Son secrétariat et ses archives sont à Strasbourg au Palais du Rhin (ancien Palais de l'Empereur).

(2) L'acte de l'Elbe du 22 février 1922 s'inspire de la même organisation.

fonctionnement ; 2^o leur compétence judiciaire ; 3^o la loi qu'elles doivent appliquer ; 4^o enfin la portée internationale de leurs décisions.

I. — ORGANISATION ET PROCÉDURE DES JURIDICTIONS DU RHIN (1).

Les juridictions auxquelles incombe la tâche de statuer sur certains litiges rhénans sont de deux types. Les unes sont des juridictions nationales ; les autres une juridiction internationale : la Commission centrale du Rhin.

A. — *Juridictions nationales : les tribunaux pour la navigation du Rhin.*

1^o *Organisation.* — On aurait pu croire que dans chaque pays les tribunaux ordinaires connaîtraient des divers litiges relatifs à la navigation du Rhin conformément aux règles générales de la compétence et de l'organisation judiciaire. Pour la mer, en particulier, c'est ainsi que les choses se passent. Qu'un procès mette aux prises les armateurs et un particulier ou un État, chaque pays possède ses règles de droit international, qu'il applique dans sa pleine souveraineté et à l'exclusion de celles que peuvent suivre d'autres pays. Ainsi, qu'il s'agisse d'une contestation entre un armateur étranger et l'État français au sujet de la perception d'un impôt ou avec un particulier à propos d'un dommage causé, c'est ici le droit public qui déterminera seul si le litige est de la compétence des tribunaux administratifs et judiciaires, puis quel est le tribunal de chaque catégorie qui doit en connaître.

Pour le Rhin, il en est autrement, et la convention de 1868 charge des juridictions spéciales de connaître non pas de *tous* les litiges engendrés par la batellerie, mais de certains d'entre eux (2). Et les juridictions compétentes ne seront pas du tout les tribunaux quelconques que détermine la loi de chaque pays, mais ceux que fixe la convention qui restreint plus ou moins la liberté de chaque État riverain.

D'après l'article 33, alinéa 1^{er}, de notre traité, « *il sera établi dans les*

(1) Les textes internationaux qui réglementent actuellement ces juridictions sont dans la convention de Mannheim du 17 octobre 1868 (art. 32 à 40), qui a remplacé la convention du 31 mars 1831. Le traité de Versailles n'a fait que poser le principe de la révision de la convention de Mannheim dont les dispositions ne sont plus en harmonie avec les nécessités actuelles, puisque des États non riverains sont représentés à la Commission centrale du Rhin, tandis que la Suisse, pays essentiellement riverain, et la Belgique qui est une porte de sortie du Rhin avec Anvers, jouissent désormais de la même faculté. Il est donc vraisemblable que la convention future pour le Rhin sera appelée à apporter des modifications au régime instauré en 1868. Quoi qu'il en soit, c'est lui qui subsiste jusqu'à nouvel ordre.

(2) V. ce que nous disons *infra*, au sujet de la compétence.

localités convenables situées sur le Rhin ou à proximité du fleuve des tribunaux (1) chargés de connaître de toutes les affaires mentionnées à l'article 34 ». Ainsi donc, la France, par exemple, n'est pas libre de confier à un tribunal quelconque la connaissance de ces litiges ; il faut que ce tribunal soit établi le plus près possible du fleuve. On saisit facilement la raison d'être de cette disposition. Elle a pour but d'éviter au batelier la perte de temps, les frais et les retards résultant de l'obligation de chercher des juges un peu plus loin. Supposons, par exemple, qu'on appliquât la règle traditionnelle *Actor sequitur forum rei*. Si le domicile était à 300 kilomètres de là, il faudrait aller plaider à cet endroit !

C'est ce qu'on ne veut pas. Tout litige rentrant dans ceux que nous déterminerons plus loin doit être vidé à proximité immédiate de la voie d'eau. Sous cette réserve chaque État riverain reste parfaitement libre de désigner ces tribunaux, soit qu'il le puisse par le seul jeu de ses règles habituelles de procédure, soit qu'il lui faille, et ce sera plus fréquent, faire une réglementation spéciale. Les divers États ont employé cette dernière méthode pour assurer la mise en œuvre des obligations qui leur incombait (2). Ces tribunaux peuvent ne pas être du même ordre d'ailleurs. En Alsace, ce sont les divers tribunaux de bailliage voisins du Rhin (équivalents de nos justices de paix) (3).

(1) L'origine de ces tribunaux se trouve dans le règlement de Vienne du 9 juin 1815 (art. 8 et 9) (*Rheinurkunden*, t. I, p. 46) et pratiquement dans la convention rhénane du 31 mars 1831 (art. 81 et 5).

Le règlement de 1815 parle d'autorités judiciaires à établir ; la convention de 1831 parle de juges des droits de navigation (*Zollrichter*), car à cette époque leur principale juridiction était relative à la perception des nombreux droits qui grevaient la batellerie parmi lesquels nous rappellerons les deux droits de *recognition*.

L'acte de 1868 leur a donné leur nom actuel de tribunaux pour la navigation du Rhin (*Rheinschiffahrtsgerichte*).

(2) Pour la France, la matière est régie par la loi du 21 avril 1832 (texte dans Von Traut, *Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt*, 2^e édit., 1912, p. 196, et dans *Rheinurkunden*, t. I, p. 296). Cette loi est intervenue pour assurer l'exécution de la convention de 1831 et elle a été maintenue après 1868. D'ailleurs, la France n'a guère eu le temps de la modifier après la mise en vigueur de la convention de Mannheim, puisque le traité de Francfort lui ravissait l'Alsace. Les Allemands ne l'ont pas fait davantage et ils ont conservé toujours cette loi sous réserve des modifications implicites résultant de la substitution du code allemand de procédure au nôtre. Elle figure dans la collection officielle des lois restées en vigueur en Alsace (Möller, *Sammlung der in Elsass-Lothringen geltende Gesetze*, à sa date) et la grande loi d'abrogation des lois françaises (*Aufhebungs Gesetz*) du 29 novembre 1899 ne l'a pas davantage mentionnée. Von Traut la donne formellement comme en vigueur dans la 2^e édition de son ouvrage précité.

(3) Trib. de bailliage de Lauterbourg, Bischwiller, Schiltigheim, Strasbourg, Illkirch, Erstein, Benfeld, Markolsheim, Neufbrisach, Ensisheim, Mulhouse, Sierenz, Hüdingue.

Aux Pays-Bas (1), ce sont les tribunaux cantonaux ; en Prusse, dans le Palatinat, en Hesse, en Bade (2), ce sont les tribunaux de bailliage comme en Alsace (3).

Les divers pays riverains doivent se communiquer les informations relatives à l'établissement sur leurs territoires des tribunaux ainsi qu'aux changements qu'ils sont libres d'y apporter à tout moment (4) dans la limite des obligations du traité. Ainsi un pays peut diminuer ou augmenter leur nombre, modifier le degré de juridiction et confier ces litiges à un tribunal régional par exemple au lieu du tribunal de bailliage ou inversement.

Nos tribunaux s'appellent *officiellement Tribunaux pour la navigation du Rhin* (Rheinschiffahrtsgerichte) et, lorsqu'ils statuent, ce n'est plus du tout en tant que tribunaux de bailliage par exemple, mais comme « *tribunaux pour la navigation du Rhin* » (5). C'est ainsi que les lois allemandes reconnaissent au juge de bailliage délégué à cet effet le caractère de juge pour la navigation du Rhin. Les États auraient pu, s'ils l'avaient voulu, créer une juridiction spéciale et ayant exclusivement cette attribution. Ils ont préféré en charger des tribunaux existants absolument comme nos tribunaux civils peuvent juger commercialement ou correctionnellement (6).

Au-dessus du degré de première instance on a prévu une juridiction

(1) Loi néerlandaise du 16 juillet 1869 modifiée par les lois des 27 septembre 1909 et 19 mars 1913 (*Rheinurkunden*, t. II (à leur date).

(2) Loi prussienne du 8 mars 1879 et ordonnance prussienne du 1^{er} septembre 1879, texte dans *Rheinurkunden*, t. II, à leur date ; loi bavaroise du 18 juin 1879, *ibid.* ; ord. badoise du 24 juin 1879, *ibid.* ; ord. hessoise du 14 mai 1879, *ibid.*

(3) En ce qui concerne la France en particulier, il est bon de remarquer que les lois allemandes de procédure sont restées en vigueur jusqu'à nouvel ordre en vertu de la loi du 17 octobre 1919 (art. 3) sur le régime transitoire. C'est la réglementation allemande qui subsiste et jusqu'ici l'autorité française n'a pas eu, au moins à notre connaissance, à s'occuper de ce problème. Quant au projet d'introduction des lois françaises de procédure actuellement à l'étude et sur le point d'être déposé au Parlement, il est muet sur ce point. C'est une lacune, car on ne peut supprimer cette organisation des juridictions rhénanes. Pourtant le projet déclare abrogées toutes les lois locales d'Alsace et de Lorraine sur la procédure dont le maintien en vigueur n'est pas expressément mentionné, et la loi française de 1831 sur les tribunaux du Rhin ne figure pas dans cette énumération. Il y a là évidemment une inadvertance qu'il suffira de signaler en haut lieu, le moment venu, pour qu'il en soit tenu compte.

(4) Le rapport annuel de la Commission centrale du Rhin contient la liste à jour de ces tribunaux. Il est imprimé jusqu'en 1919 inclus sous le nom de *Jahresbericht der Rhein-Zentralcommission*. Désormais il paraîtra en français, en vente à la Commission centrale à Strasbourg, Palais du Rhin. C'est un fort volume in-quarto.

(5) La loi prussienne (art. 2) décide que ces tribunaux auront un sceau à leur nom.

(6) La loi prussienne (art. 4) décide que le tribunal de bailliage appelé à connaître d'une contravention statuera sans les échevins, tandis que, d'après la procédure pénale

d'appel (1) lorsque le débat porte sur une valeur supérieure à 50 francs (2). Ici encore, chaque État riverain a pris telles mesures qu'il lui convenait et l'ordre des juridictions est très variable. Ainsi en Prusse (3) l'appel sera porté directement du tribunal de bailliage à la Cour d'appel (tribunal régional supérieur de Cologne seul compétent) ; on saute un degré de juridiction, ce qui constitue une dérogation aux règles de l'ordre des juridictions d'après le droit commun où l'appel devrait être porté devant le tribunal régional (tribunal civil). Au Palatinat, l'appel est porté devant le tribunal régional de Frankental, en Bade devant celui de Mannheim, en Hesse devant celui de Mayence. Aux Pays-Bas, l'appel est porté devant le tribunal d'appel dans le ressort duquel se trouve le tribunal cantonal qui a statué : c'est donc le maintien du droit commun.

Pour l'Alsace, les appels de tous les tribunaux de bailliage riverains du Rhin sont portés devant un tribunal régional unique : celui de Strasbourg (4). Peu importe donc que le tribunal de bailliage qui a statué soit celui de Mulhouse, par exemple : l'appel ne sera pas porté devant le tribunal régional de la même ville, mais devant celui de Strasbourg.

Telle est l'organisation qui fonctionne actuellement pour les divers États riverains du Rhin navigable *de Bâle à la mer*. Elle n'est plus complète depuis le traité de Versailles en raison de l'admission de nouveaux États au bénéfice du régime international du Rhin. Ceux-ci sont les uns des non riverains (5) et d'autres, comme la Suisse, un pays pour

allemande, ceux-ci devraient être présents. Pour les autres pays (Bade, Hesse, Bavière), la question a été très discutée. Comp. l'exposé de la controverse dans von Traut, *op. cit.*, t. X, p. 54 et 5.

(1) Article 38, convention de Mannheim : « Chaque Etat riverain désignera une fois pour toutes le tribunal supérieur devant lequel pourront être portés en appel les jugements rendus sur son territoire par les tribunaux de première instance pour la navigation du Rhin. Ce tribunal devra siéger dans une ville située sur le Rhin ou pas trop éloignée du fleuve. Si l'appel est porté devant ce tribunal, on se conformera pour la procédure à suivre à la législation en vigueur dans le pays ».

(2) Article 37, al. 1, de l'acte de 1868.

(3) Article 1, § 2, loi prussienne du 8 mars 1879.

(4) L'appel n'est pas porté devant le tribunal régional dont dépend le tribunal de bailliage qui a statué, mais devant un tribunal unique pour tous les bailliages. Loi du 24 avril 1832, art. 3, al. 2.

Seule la prépondérance fluviale de Strasbourg explique ce choix. On a voulu assurer la compétence d'une juridiction unique afin de la spécialiser dans les litiges de batellerie.

(5) Dans les pays qui ne reçoivent pas de bateaux rhénans, comme la Grande-Bretagne ou l'Italie, il ne peut être question d'organiser des tribunaux pour la navigation

lequel le Rhin joue une importance vitale dans l'économie nationale. La Suisse n'a pas adhéré encore officiellement à la convention de Mannheim, mais il est probable qu'elle le fera lorsque seront réglées les quelques difficultés qui s'y opposent pour le moment.

2^e Procédure. — La procédure des tribunaux pour la navigation du Rhin doit être la plus simple et la plus prompte possible (1) ; mais le traité ne la réglemente pas lui-même, laissant ce soin à chaque État. Pour l'Alsace, c'est actuellement *en matière civile* le code de procédure civile local sur la procédure à suivre devant les tribunaux de bailliage en première instance et en appel devant les tribunaux régionaux (2), et en matière pénale le code français d'instruction criminelle introduit par le décret du 25 novembre 1919 (3).

Les procédures ne donneront lieu ni à l'usage du papier timbré, ni à l'application de taxes au profit des juges ou des greffiers (4). Voici une disposition importante alors qu'à l'heure actuelle ces droits sont si onéreux. Le texte du traité ne vise que le papier timbré et reste muet relativement aux droits d'enregistrement. Ceux-ci ne pourront pas être exigés néanmoins parce que le traité ajoute dans une formule restrictive : « Les parties n'auront à supporter d'autres frais que ceux de témoins ou d'experts et de leur citation ainsi que ceux de signification, de port de lettres, etc... le tout d'après les tarifs ordinaires en matière de procédure », ce qui exclut tout ce que cette formule ne contient pas.

Dans les rapports des pays signataires de la convention, la *caution*

du Rhin, puisque ceux-ci doivent être sur le bord du fleuve. Une convention spéciale à l'étude doit les organiser. En ce qui concerne la Belgique, la question se pose d'une manière un peu différente des divers autres pays. En effet, le bateau rhénan va sans cesse à Anvers, c'est-à-dire dans les eaux belges. Dès lors on pourrait fort bien concevoir que la Belgique consentit à créer sur son territoire des tribunaux pour la navigation du Rhin.

(1) Article 36, alinéa 1^{er}, de la convention de Mannheim.

(2) La loi française du 21 avril 1832 pour l'Alsace, toujours en vigueur, a été modifiée implicitement par la mise en vigueur du code de procédure civile allemand. Le projet d'introduction de notre code de procédure en Alsace déclare applicables les titres I à IX de notre code de procédure, qui rentreront bientôt en vigueur.

(3) *Journal officiel* du 29 novembre 1919. En matière pénale la loi du 21 avril 1832 (art. 9, al. 2) renvoyait aux articles 144 à 165 du code français d'instruction criminelle. Ce texte a donc repris toute sa force depuis l'introduction en Alsace du code français d'instruction criminelle.

(4) Article 39 de la convention de Mannheim : « Les procédures en matière de navigation du Rhin ne donneront lieu ni à l'usage de papier timbré, ni à l'application de taxes au profit des juges ou des greffiers. Les parties n'auront à supporter d'autres frais que ceux de témoins ou d'experts et de leur citation, ainsi que ceux de signification, de port de lettres, etc..., le tout d'après les tarifs ordinaires en matière de procédure.

judicatum solvi n'est pas due par les ressortissants étrangers (1). On sait qu'actuellement et depuis la paix la question est très controversée de savoir si les Français doivent, en Allemagne, la caution *judicatum solvi* (2). Il est certain que pour les litiges de la compétence des tribunaux pour la navigation du Rhin celle-ci ne peut être due en présence du texte formel du traité de 1868. Inversement, et pour la même raison, les Allemands ne la doivent pas davantage devant les tribunaux pour la navigation du Rhin en Alsace, tandis que de droit commun l'article 110 du code de procédure civile local permettrait de la leur imposer au cas de défaut de réciprocité (3).

Le traité ne dispense-t-il de la caution que les ressortissants des pays signataires? L'article 36 parle des *étrangers* et non des *ressortissants*. Il paraît plus conforme à son esprit de décider que, dès l'instant où le litige est de la compétence de la juridiction spéciale, la caution n'est pas due quelle que soit la nationalité du plaideur. Ainsi nous verrons qu'il a été jugé que ces tribunaux pouvaient être compétents à l'égard de Belges; dès lors on pourrait aller jusqu'à dire que les Belges peuvent invoquer le traité (4).

B. — *Juridiction de la Commission centrale du Rhin.*

Nous avons déjà indiqué la composition de cette Commission, qui a surtout des attributions administratives. Nous allons voir apparaître ses attributions judiciaires ou contentieuses.

Tandis que les litiges qui sont de la compétence des tribunaux de la batellerie du Rhin vont, en première instance, devant les tribunaux désignés par chaque État, il n'en va pas de même en appel. Toutes les fois que l'intérêt du litige dépasse 50 francs, l'appel est possible et il peut être porté au choix de l'une ou de l'autre des parties devant le tribunal d'appel tel que nous l'avons déjà déterminé, soit devant la Commission centrale du Rhin (art. 37, al. 1, de la convention de Mannheim) (5).

(1) Article 36, alinéa 1^{er} *in fine* : « Il ne pourra être exigé aucune caution des étrangers à cause de leur nationalité ».

(2) V. sur la question : *Revue de droit international privé*, 1921, p. 414 et 575, et les études de M. Delpech, dans la *Revue juridique d'Alsace-Lorraine*, 1922, p. 193-195, et de M. Wilhelm, *ibid.*, 1923, p. 530 et suiv.

(3) L'introduction, prévue pour 1924, du code civil français n'y changera rien. La convention de la Haye du 17 juillet 1905 n'est plus en vigueur dans les rapports franco-allemands (art. 287, traité de Versailles). V. sur la question notre étude dans la *Revue de droit international privé*, 1923, p. 288 et suiv.

(4) La question n'a pas d'intérêt à l'égard des pays signataires de la convention de la Haye du 17 juillet 1905 sur la procédure civile, parmi lesquels la Suisse et la Belgique.

(5) Article 37, alinéa 1^{er} : « Lorsque le débat portera sur une valeur supérieure à 50 francs, les parties pourront se pourvoir en appel et recourir à cet effet soit à la

Cette juridiction internationale de la Commission centrale du Rhin dans des litiges *d'ordre purement privé*, ainsi qu'on le verra, était bien une singularité dans l'arsenal des curiosités juridiques, surtout à l'époque de sa création (1), et il est assez curieux de constater combien il a été fait peu de bruit autour d'elle.

Certes il y a eu depuis longtemps des juridictions internationales ; mais celles-ci étaient réservées aux litiges *entre États*, et leur compétence supposait un accord des pays étrangers. C'est ce qui se passe au cas d'arbitrage international et, maintenant, lorsque la Cour permanente de justice internationale est saisie. On ne connaissait guère de juridiction internationale saisie directement par des particuliers. A l'heure actuelle, l'institution tend à prendre un grand développement. Tout d'abord, d'autres Commissions fluviales possèdent ou posséderont les mêmes attributions (2), puis les nombreux tribunaux arbitraux mixtes organisés par les derniers traités de paix sont des juridictions qu'il ne faut pas confondre, malgré leur nom, avec les anciennes juridictions arbitrales (3).

Encore est-il juste de remarquer que les tribunaux arbitraux mixtes ont été imposés à des pays vaincus pour substituer à leurs tribunaux une juridiction plus pratique, tandis que pour le Rhin ce sont les États intéressés qui volontairement ont accepté cette juridiction internationale qui empiète visiblement sur leur souveraineté.

Le traité de 1868 (art. 37) contient des règles sur la procédure de cet appel. Il doit être signifié au tribunal qui a rendu le jugement de première instance, dans le délai de dix jours de la notification du jugement, laquelle doit intervenir *dans les formes légales du pays de signification* (4). Cette signification doit être accompagnée d'un exposé sommaire des griefs et de la déclaration expresse qu'on entend recourir à la Commission centrale. Il faut la faire également à la partie adverse à son domicile élu (5). L'appelant (6) doit ensuite remettre un mémoire expo-

Commission centrale (art. 43), soit au tribunal supérieur du pays dans lequel le jugement a été rendu (art. 38).

(1) Le règlement de Vienne de 1815 (art. 9) et la convention de 1831 (art. 86) donnaient déjà ce pouvoir d'appel à la Commission.

(2) Acte de l'Elbe du 22 février 1922, article 46.

(3) V. notre étude sur les tribunaux arbitraux mixtes, dans le *Bulletin de l'Institut intermédiaire international*, octobre 1922. Comp. encore Gidel et Barrault, *Le traité de paix avec l'Allemagne*, p. 323 et suiv.

(4) C'est l'application de la règle *locus regit actum*.

(5) A défaut de domicile élu, la signification sera faite au parquet conformément aux règles du pays du jugement de première instance (art. 37, al. 2).

(6) L'une des parties peut faire appel devant le tribunal d'appel pour la navigation et

sant les motifs de son recours et la juridiction de première instance transmettra le tout à la Commission après avoir averti l'intimé qu'il peut y répondre (1).

L'exécution provisoire du jugement de première instance sera toujours possible (2).

C'est dans ces conditions que la Commission centrale du Rhin est appelée à statuer. Elle le fait au cours d'une de ses deux sessions annuelles et ses décisions sont rendues motivées. Elle a elle-même édicté un règlement de procédure déjà ancien et en 27 articles (3). Elle apprécie *librement* les frais de la procédure d'appel.

En définitive, les litiges soumis aux tribunaux pour la navigation du Rhin se terminent de deux façons, soit par une décision d'un tribunal d'appel national, soit par une sentence de la Commission (4). Dans l'un comme dans l'autre cas il n'existe aucune nouvelle voie de recours. A l'égard des décisions de la Commission du Rhin, cela se conçoit facilement, car on ne voit pas qui pourrait connaître d'un pourvoi ; à l'égard des appels des tribunaux nationaux, le pourvoi eût été concevable, mais on aurait créé par là une troisième instance et par suite placé dans une situation défavorable ceux qui auraient été devant la juridiction internationale (5). La Commission du Rhin ne termine d'ailleurs pas nécessairement le procès et peut très bien ne statuer que sur une question de compétence ou un incident de la procédure. En pareil cas, elle le vide et renvoie la suite du procès devant la juridiction de première instance. Celle-ci statuera, et l'appel de cette dernière décision pourra être fait soit

l'autre devant la Commission si chacune d'elles interjette appel pour partie seulement et partie différente de la décision de première instance (décisions de la Commission du Rhin, 19 mai 1905, et de la Cour de Cologne, 11 janvier 1905). Si l'appel des deux parties porte sur toute l'affaire, c'est le premier appel qui sera déterminant (décision du 28 novembre 1834).

(1) Article 37, al. 3.

(2) Article 37, al. 5.

(3) Ce règlement est du 5 juillet 1836 (Protocole n° 6, annexe 3), texte dans Von Traut, *op. cit.*, 2^e édition, p. 50 à 52.

(4) La jurisprudence de la Commission centrale a fait l'objet d'un ouvrage émanant d'un des membres de cette dernière, Von Traut, *Die Zentral Kommission für die Rheinschiffahrt und ihre Rechtsprechung, von 1832-1911*, 2^e édit., 1912, Strasbourg, chez W. Heinrich. On y trouvera rapportées *in extenso* de nombreuses décisions ; les autres sont au moins analysées. A partir de 1922 les principales décisions de la Commission seront publiées *in extenso* et annotées dans la Revue *La Navigation du Rhin*, qui paraît mensuellement à Strasbourg depuis novembre 1922.

(5) Loi française du 21 avril 1832 pour l'Alsace, art. 7 : « Aucun recours en cassation n'est ouvert contre les jugements des juges des droits de navigation du Rhin ». — *Sic* loi prussienne de 1879, art. 10.

devant la Commission, soit même devant un tribunal d'appel pour la navigation du Rhin (1).

Il ne semble pas que la faculté de saisir la Commission centrale du Rhin ait eu beaucoup de succès jusqu'ici. Les statistiques sont assez éloquentes à cet égard. Ainsi, de 1868 à 1913, elle n'a connu que de 321 appels, ce qui est fort peu en comparaison du nombre des instances engagées devant les tribunaux pour la navigation (2). Spécialement, en 1913 (dernière année normale), il y a eu 446 procès, parmi lesquels 365 ont été jugés sans appel ; sur les 80 cas environ ayant donné lieu à appel, 18 seulement ont été portés devant la Commission (3). En 1919, il n'a été porté aucun appel et depuis lors le nombre des appels est insignifiant.

Comment expliquer le peu de cas fait par les intéressés de cette haute juridiction du temps allemand ? Les Allemands préféreraient, sans doute, se faire juger par leurs tribunaux. Mais actuellement la juridiction de la Commission devrait s'accroître au fur et à mesure que notre activité sur le Rhin se développe. Les Français condamnés en première instance par un tribunal allemand préféreront peut-être s'adresser en appel à une juridiction dont l'impartialité est si haute et qui leur offre malgré tout des garanties plus grandes que les tribunaux nationaux.

II. — COMPÉTENCE DES TRIBUNAUX POUR LA NAVIGATION DU RHIN ET DE LA COMMISSION CENTRALE DU RHIN.

A. — *Compétence ratione materiæ* (4).

La convention de Mannheim a déterminé dans son article 34 (5) les

(1) Commission centrale, 19 mai 1905, Von Traut, *op. cit.*, 2^e édit., p. 94. Comp. la décision du 1^{er} mars 1921, Konrad Köllmann c. Otto Schmitz, de Duisbourg (décision inédite).

(2) D'après les rapports officiels annuels de la Commission centrale du Rhin.

(3) En 1912 : 348 affaires sans appel sur 420 et 12 appels à la Commission. En 1911, 518 sans appel sur 585, dont 14 appels à la Commission. Pour le détail, il y a eu, en 1911, 13 appels en matière civile et 1 en matière pénale ; en 1912, 11 en matière civile et 1 en matière pénale ; en 1913, 14 en matière civile et 4 en matière pénale.

(4) Il faut admettre qu'il s'agit là d'une compétence *absolue*, de sorte que les parties ne peuvent y renoncer. Comp. dans le même sens Von Traut, 2^e édition, en note, p. 73.

(5) Article 34 : « Les tribunaux pour la navigation du Rhin sont compétents :

1^o En matière pénale, pour instruire et juger toutes les contraventions aux prescriptions relatives à la navigation et à la police fluviale ;

2^o En matière civile, pour prononcer sommairement sur des contestations relatives :

a) au paiement et à la quotité des droits de pilotage, de grue, de balance, de port et de quai ;

b) Aux entraves que des particuliers auraient mises à l'usage des chemins de halage ;

c) Aux dommages causés par les bateliers ou les flotteurs pendant le voyage ou en

matières qui sont de la compétence de ces juridictions spéciales. Ce sont des procès où des particuliers sont intéressés (1).

Il s'agit là d'une dérogation aux règles normales de la compétence et de l'organisation judiciaire ; telle est bien la conception que s'en sont faite les auteurs du traité, de sorte que l'interprétation du texte sera stricte en principe, ce qui ne veut pas dire (2) qu'elle aura à être *littérale*. C'est d'après l'aspect du traité tel que le révèlent ses travaux préparatoires qu'il conviendra de se prononcer (3).

Ces matières sont les suivantes :

abondant ;

d) Aux plaintes portées contre les propriétaires des chevaux de trait employés à la remonte des bateaux pour dommages causés aux biens fonds ».

Cet article 34 a remplacé l'article 85 correspondant de la convention de 1831.

(1) La convention de 1868 ne s'occupe pas du tout des litiges qui mettent aux prises les États entre eux et pour lesquels n'existe à l'heure actuelle que la voie diplomatique. Dans le cas où les États se mettent d'accord, ils peuvent recourir à un arbitrage international. Dans l'avenir, la situation est appelée à se modifier, car le statut de Barcelone, pas encore ratifié, prévoit (art. 22) que les litiges devront être réglés à l'amiable si possible par les soins de la Commission consultative des communications et du transit qui fonctionne auprès de la Société des Nations ; si l'avis de cette Commission ne peut être suivi, les États devront alors saisir la Cour permanente de justice internationale dont le statut (art. 40) s'appliquera alors.

(2) Commission centrale du Rhin, 6 septembre 1909, texte dans Von Traut, p. 80, 81 : « Incontestablement, la disposition en vertu de laquelle, pour certaines contestations, ne sont pas compétents les tribunaux ordinaires, mais des tribunaux spéciaux, les tribunaux pour la navigation du Rhin, est une disposition exceptionnelle. Par suite, d'après les règles d'interprétation habituelles, il en résulte qu'une interprétation extensive n'est pas admissible, et les prescriptions de la convention rhénane révisée relativement aux matières qui sont de la compétence de ces tribunaux ne peuvent pas être étendues au delà de leur lettre. Le juge de première instance a donc pleinement raison lorsqu'il pose la règle que tout dommage causé à un batelier ne donne pas à celui-ci le droit d'agir devant les tribunaux pour la navigation par cette seule raison qu'il a été occasionné sur le Rhin. Il y a bien des hypothèses où la compétence des tribunaux ordinaires subsiste même si le dommage a été causé à un batelier *durant le voyage sur le Rhin* ».

(3) Une grave question s'est posée sur le point de savoir si le texte français faisait foi. En effet, le traité a été rédigé en deux langues, française et allemande, et les signatures ont été apposées sous les deux textes, ainsi que cela s'était déjà fait en 1831. Or il arrive que les deux textes présentent des variantes comme c'est actuellement le cas pour le traité de Versailles. Certains ont alors soutenu que le texte français faisait seul foi et la Commission centrale du Rhin s'est prononcée en ce sens le 4 août 1893, San Rema c. Hülsmann. A la date du 2 juin 1885 (Niederrheinische Güterassekurangges c. Geller), elle avait admis que les textes étaient tous deux sur le même pied. Von Traut (*op. cit.*, 2^e édit., p. 63, 64) soutient que les deux textes sont officiels et présentent donc la même autorité de sorte qu'il ne peut être question de faire prévaloir *à priori* l'un sur l'autre. Selon lui, il convient, en cas de divergence, de rechercher quelle a été l'intention des auteurs du traité telle qu'elle se révèle par les procès-verbaux des Conférences diplomatiques.

I. — *Matières pénales.* — D'après l'article 34, lettre a, les tribunaux pour la navigation du Rhin connaissent de l'instruction et du jugement de toutes les contraventions aux prescriptions relatives à la navigation et à la police fluviale. Il s'agit du grand règlement sur la police de la navigation qui porte actuellement la date du 1^{er} novembre 1897 (*Rheinschiffahrtspolizeiodnung*), établi en conformité de l'article 32 de la convention de 1868 (1) et modifié en 1905 puis le 1^{er} avril 1913 (2). Ce règlement très complet est sanctionné par des amendes pénales allant de 10 à 300 francs (3). En outre, les pays riverains peuvent de leur côté édicter des contraventions au sujet de la police de la navigation qui compléteront le règlement international. A vrai dire, et sous l'empire de la convention de 1868, la question était restée douteuse, car elle n'en parlait pas : aussi un protocole du 18 septembre 1895 (4) a-t-il décidé que ces mesures tomberaient sous le coup des articles 32 à 40 de la convention, de sorte que la compétence des tribunaux pour la navigation s'y étendra le cas échéant si le contrevenant entend faire opposition au procès-verbal dont il a été l'objet.

Un grave conflit s'est élevé à l'égard des Pays-Bas au sujet de la compétence de la Commission centrale du Rhin en matière pénale, que l'infraction fût réprimée par la législation d'un État riverain ou tombât sous le coup du règlement international précité. Les Pays-Bas reconnaissent bien, ce qui était évident, que la connaissance des contraventions rentrait dans la compétence des tribunaux pour la navigation, mais, selon eux, l'appel devait toujours aller devant les tribunaux nationaux.

(1) Article 32 : « Les contraventions aux prescriptions de police en matière de navigation, établies pour le Rhin d'un commun accord par les gouvernements des États riverains, seront punies d'une amende de 10 à 300 francs ».

(2) Promulgué en Alsace par décision ministérielle du 2 janvier 1913, entré en vigueur le 1^{er} avril 1914 (*Zentral u. Bezirksamtsblatt, Haupt*, p. 41 à 59).

(3) Article 32 de la convention de 1868 et article 44 du règlement de police.

(4) Le texte original est en deux langues, allemande et néerlandaise (texte dans *Rheinurkunden*, t. II, p. 379). Nous en donnons ici une traduction française qui nous a été communiquée par la délégation française actuelle : sa valeur est donc tout officielle, seuls les textes originaux du protocole étant probants : « Les articles 32 à 40 de la convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 doivent être entendus dans ce sens que les décisions exécutoires d'ordre judiciaire et de police édictant des peines (*richterliche Strafbefehle und polizeiliche Strafverfügungen*) et rendues conformément à la législation pénale des États riverains, ont la même valeur que les jugements de condamnations prévus aux articles ci-dessus visés de la convention pour la navigation du Rhin, pourvu que lesdites décisions ne soient exécutoires qu'après un délai d'au moins une semaine après la signification à la personne condamnée et qu'il soit donné à celle-ci la possibilité de faire opposition dans ce délai et d'obtenir, par cette voie, que l'affaire soit examinée et jugée par un tribunal pour la navigation du Rhin, dans les formes ordinaires de la procédure pénale ».

Le tribunal cantonal d'Arnhem avait statué en première instance ; il y eut appel du défendeur devant la Commission et du ministère public devant le tribunal d'arrondissement d'Arnhem. Sur pourvoi la Cour de cassation néerlandaise (Hoge Road, 2 janvier 1899) (1) déclara que seuls les tribunaux néerlandais étaient compétents, tandis que de son côté la Commission statua en sens contraire. Il y avait donc un conflit de compétence positif tout à fait insoluble que nul texte ne prévoyait et dont encore moins il ne donnait la solution. En pareil cas, seule la voie diplomatique restait ouverte. A la suite de négociations, les Pays-Bas finirent par modifier leur législation et décidèrent par une loi du 19 mars 1913 (2) que la Commission était compétente dans tous les cas où les tribunaux de la navigation le sont également, ce qui fait que, l'incident étant actuellement réglé, il n'est plus utile d'examiner plus complètement la controverse (3). Il existe donc une juridiction internationale même en matière pénale.

II. — *Matières civiles.* — 1^o Payement et quotité des droits de pilotage, de fret, de balance, de port et de quai (art. 34, lettre *a*). Il s'agit de contestations avec les municipalités, l'État, Chambres de commerce ou autres collectivités chargées de la perception de ces droits. Que les Allemands abusent à l'heure actuelle de ces droits à l'égard des armements français, et ceux-ci auront en appel la ressource de s'adresser à la Commission du Rhin (4).

2^o Entraves que des particuliers auraient mises à l'usage des chemins de halage (art. 34, lettre *b*). Cette disposition était sans doute très pratique à l'époque où le halage se faisait par le rivage, ce qui n'est certes plus le cas. Néanmoins on peut encore supposer que le bateau doive être amarré et qu'il faille par suite le haler. Si le propriétaire riverain s'y oppose et qu'un dommage en résulte, celui qui l'aura subi pourra saisir le tribunal spécial de son action.

3^o Plaintes des propriétaires riverains à raison des dommages causés aux biens fonds par les chevaux de halage (art. 34, lettre *d*). Ici encore la convention ne peut plus être prise au pied de la lettre, car les chevaux de halage ont disparu sur le Rhin à la remonte et se trouvent remplacés par d'autres moyens. Néanmoins il se peut que des modes de traction

(1) Texte dans Von Traut, *op. cit.*, p. 38 et suiv.

(2) Texte dans *Rheinurkunden*, t. II, p. 639.

(3) On trouvera l'exposé complet de la controverse avec documents à l'appui dans Von Traut, *op. cit.*, 2^e édit., p. 29 à 49.

(4) Sous l'empire de la convention de 1831 (art. 85), les juges des droits de navigation connaissaient en outre des litiges relatifs à la perception des droits dits de *recognition*, véritables entraves à la liberté de la navigation.

soient établis sur les chemins de halage qui occasionnent des dommages et qui alors rentreront dans la compétence prévue. Mais pratiquement l'article 34, lettre *d*, n'aura guère l'occasion de s'appliquer.

4° *Dommages causés par les bateliers ou les floteurs pendant le voyage ou en abordant* (art. 34, lettre *c*). Des diverses contestations prévues par l'article 34, celle-ci est de beaucoup la plus pratique et la plus fréquente.

Le texte parle de dommages causés par des bateliers ou floteurs. Cela pose trois questions. Quels doivent être : A. les auteurs des dommages ; B. les victimes ; C. ces dommages eux-mêmes ?

A. Quant aux auteurs, le texte n'est pas très clair. Il parle des bateliers ou des floteurs. Tout d'abord le terme floteur laisserait croire qu'il s'agit du train de bois flotté lui-même, alors qu'incontestablement il est ici question de son conducteur (1). L'opposition des mots batelier et floteur le démontre. Quant au terme batelier (2), il signifie le conducteur ou capitaine du bateau ; le rapprochement avec le texte allemand ne laisse aucun doute. Mais faut-il le prendre au pied de la lettre, de sorte que le dommage causé par l'équipage du bateau ou du train de bois et non pas par son capitaine resterait en dehors du traité ? C'est peu probable et la jurisprudence ne s'est pas arrêtée à cette objection, de sorte qu'en somme l'article 34 englobe toute personne à bord qui fait partie de l'équipage au sens large du mot.

Ensuite, la responsabilité n'a pas besoin d'être personnelle à l'auteur du dommage. Ainsi, il est bien évident que le commettant pourra être poursuivi comme civilement responsable des faits des préposés (capitaine ou contremaître, équipage) dont il doit répondre (3). Pratiquement, c'est donc toujours lui qui sera défendeur. Mais il pourra de son côté exciper de toutes les dispositions légales (4) ou conventionnelles (5) de nature à limiter ou faire disparaître sa responsabilité.

Enfin il n'est pas nécessaire que le défendeur soit ressortissant d'un Etat signataire de la convention. Ce que l'on envisage, c'est le lieu du dommage ; dès l'instant où celui-ci est subi sur le Rhin, son auteur est justiciable des tribunaux institués à cet effet. C'est ainsi que la ques-

(1) Le texte allemand emploie l'expression de *Flösser* qui ne donne lieu à aucun doute, car le pluriel de *Floss* (radeau) serait *Flösse*. La convention de 1831, plus exacte, visait les conducteurs de bateaux ou de trains.

(2) Le texte allemand emploie ici l'expression de *Schiffer*, qui désigne bien le capitaine. Le mot français batelier est malheureusement bien imprécis à l'heure actuelle. Il vaut mieux parler de capitaine et de contremaître.

(3) Jurisprudence constante de la Commission du Rhin.

(4) Faculté d'abandon.

(5) Clauses de non-responsabilité dans les connaissements.

tion a été résolue pour un abordage occasionné par un Belge (1), puisque la compétence est ici *ratione materiae*. Cette solution ne paraît pas douteuse au point de vue du droit international ; en effet, chaque pays peut déterminer ses règles de compétence comme il l'entend et attirer les étrangers devant ses tribunaux (2) ; la convention de 1868 n'a fait que décider la même chose d'accord entre riverains.

B. Le traité ne précise pas les victimes du dommage. Ce seront toutes les personnes qui auront à souffrir d'un des dommages visés à l'article 34 du traité (3). Pourtant les deux textes français et allemand divergent ici. Le texte allemand parle, en effet, des dommages causés à d'autres (4), d'où l'on a voulu parfois conclure que ce terme donnait à la phrase toute sa signification. On aurait voulu marquer par là que le traité suppose des personnes que n'unit aucun lien contractuel. Donc le dommage causé entre contractants resterait en dehors de la compétence des tribunaux pour la navigation.

La Commission centrale du Rhin n'a pas admis cette thèse et elle a décidé que le terme *andern* (à d'autres) ne pouvait avoir cette signification primordiale alors qu'il manque dans le texte français et que par suite la victime pouvait être aussi bien un co-contractant qu'un tiers (5). Quiconque invoque un droit fondé sur l'article 34 peut agir. Ainsi en est-il du propriétaire d'une cargaison avariée ou perdue, ou encore d'une compagnie d'assurance qui agirait contre le tiers responsable.

C. Les dommages visés par le traité sont ceux que causent des bateliers *pendant le voyage ou en abordant*. Ici il faut immédiatement constater le défaut de précision du texte français. En effet, quelle différence y a-t-il entre un dommage *pendant le voyage* et un *abordage*, alors que ce dernier a nécessairement lieu durant le voyage ? Le terme *en abordant* (6) est pris dans le sens de *en arrivant*. Il n'est pas tout à fait impropre, mais choque un peu, étant donné que dans la langue juridique le terme *abordage* a un sens différent, bien établi, de collision. Quoi qu'il en soit, la formule de l'article 34 vise évidemment les dommages causés *en marche* ou *au moment de se mettre à quai* ; il faut même aller plus loin et décider qu'elle

(1) Commission centrale, 14 décembre 1911, texte dans Von Traut, 2^e éd., p. 72.

(2) Tel est le cas, en France, de l'article 14 du code civil.

(3) *Infra*, lettre C.

(4) Article 34, lettre c : « Wegen der Beschädigungen, welche Schiffer und Flösser während ihrer Fahrt oder beim Anlanden *andern* verursacht haben ».

(5) 29 mai 1895, texte dans Von Traut, 2^e éd., p. 81-83 ; 9 septembre 1909, *ibid.*, p. 83.

(6) Le texte allemand dit : *beim Anlanden* alors que l'abordage s'appelle *Zusammenstoss*.

visé également les dommages causés *au départ*, quoique le traité ne prévoie pas cette hypothèse. Ensuite, il n'est pas nécessaire que le dommage ait été subi pendant que son auteur est *en voyage* ; il suffit que le fait qui est la cause du dommage ait été occasionné pendant le voyage. Il arrive, en effet, que le dommage soit subi à un moment où le bateau qui en est l'auteur est déjà arrêté.

Quant à la cause exacte du dommage, l'article 34 parle avec une formule large *des dommages*. La convention de 1831 (art. 81) parlait au contraire des plaintes pour dommages causés par la *négligence* des conducteurs. C'est à dessein qu'en 1868 ce terme de négligence a disparu de façon à englober tout dommage, fût-il causé par faute lourde ou même intentionnellement (1).

Les dommages visés à l'article 34 sont surtout ceux qui se produisent par suite d'un abordage (2), mais sans qu'il y ait à distinguer l'abordage direct de l'abordage indirect. Ainsi, rentre dans l'article 34 le dommage causé par le remous à un autre bateau (3), ou l'échouement d'un bateau qui obstrue le chenal, les dégâts aux ouvrages fixes, bref tout ce qui se rattache au voyage.

Mais le texte ne s'applique pas à l'assistance et au sauvetage. Ici, en effet, il n'y a pas un dommage, mais il y a le contraire d'un dommage : aussi ne paraît-il pas possible d'admettre la compétence des tribunaux spéciaux. C'est une lacune certainement et, lorsque la convention de Mannheim sera révisée, il nous paraîtrait tout indiqué de la combler. De même, en cas d'avarie commune, ne serait-il pas plus simple de donner compétence à l'un des tribunaux de la navigation du Rhin ; pour l'instant, il faut répondre négativement, le principe d'interprétation stricte s'imposant ici.

D'une manière générale, l'article 34 ne vise que des dommages résultant de la violation d'obligations légales. Il s'agit de réparer le préjudice causé pas des délits et quasi-délits civils, tandis que le traité reste muet sur tout ce qui touche à l'exécution des *obligations contractuelles* des intéressés, pour lesquelles la compétence des tribunaux ordinaires subsiste. Le but que les auteurs du traité se sont proposé a été de soumettre à des juridictions spéciales tous les litiges relatifs aux dommages dont la répression est nécessaire au respect de la réglementation et au contrôle international du Rhin (4). Mais, tel étant ce but, lorsqu'un dom-

(1) Commission centrale du Rhin, 17 mai 1902, Traut, *op. cit.*, p. 79.

(2) V. des exemples dans Von Traut, *op. cit.*, § 21.

(3) *Ibid.*, § 20.

(4) Commission centrale du Rhin, 29 mai 1895, Von Traut, p. 81.

mage prévu par l'article 34 a été commis, la compétence des tribunaux spéciaux existe *ratione materiæ* quels que soient les rapports de l'auteur et de sa victime. Ainsi peu importe que la victime du dommage soit un tiers par rapport à l'auteur ou qu'elle soit liée à lui par un contrat quelconque (contrat d'affrètement, contrat de remorquage) : l'action est de la compétence du tribunal spécial. Elle repose en effet non pas du tout sur l'inexécution du contrat, mais sur le fait matériel délictueux prévu par l'article 34 ; le demandeur invoque alors pour agir non pas sa qualité de créancier, mais l'article 34 (1).

Si, au contraire, son action découlait exclusivement de ses relations contractuelles, seule une juridiction de droit commun serait compétente. Ainsi en serait-il au cas d'un chargeur actionnant le transporteur en exécution du contrat d'affrètement conformément aux règles propres à ce contrat et réclamant des dommages-intérêts à raison du retard dans la livraison de la marchandise (2), ou même d'un batelier qui intenterait une action en dommages-intérêts contre le propriétaire d'un remorqueur à raison de l'inexécution des obligations qui découlent du contrat de remorquage (3).

Mais alors comment régler les conflits qui se présenteront entre les tribunaux au sujet de la nature d'une action ? On peut supposer que chaque partie fasse appel l'une devant la juridiction d'appel nationale et l'autre devant la Commission. Le traité n'a pas prévu ce cas. Ici seule la voie diplomatique reste ouverte et éventuellement, si les pays *sont d'accord*, la Cour de justice internationale.

Enfin, il faut un dommage survenu sur le Rhin tel que le détermine le traité, à l'exclusion des voies d'eau, notamment des affluents, qui échappent à sa réglementation (4).

(1) Commission centrale du Rhin, 19 mai 1903, Von Traut, p. 78 ; Trib. de l'Empire, 26 février 1895 (*Rechtsp. des Reichsg. in Civils.*, par Bolze, t. XX, p. 360 ; Commission centrale du Rhin, 15 mai 1909, Stinnes c. Engels, Von Traut, p. 78 en note ; Trib. rég. sup. Cologne, 12 octobre 1905, Von Traut, p. 77 et 78 en note.

(2) Commission centrale du Rhin, 31 juillet 1834, Von Traut, p. 83.

(3) Von Traut, *op. cit.*, 2^e édit., p. 81 en note, prévoit comme rentrant dans l'article 34 encore le cas d'une pierre ou d'un engin jeté sur un bateau ou celui d'hommes de l'équipage ayant une rixe. Tout cela échappe au domaine de la convention de Mannheim.

(4) Ainsi en est-il de l'abordage sur un affluent du Rhin. Commission centrale. Protocole du 10 mai 1905, Von Traut, 2^e édit., p. 72.

B. — *Compétence ratione loci.*

L'article 35 de la convention de 1868 (1) détermine quel sera le tribunal pour la navigation qui pourra être valablement saisi lorsqu'on sera en présence d'un litige de l'article 34.

a) En matière pénale, c'est le tribunal du lieu de l'infraction, ce qui n'est que l'application d'une règle évidente.

b) En matière civile, il faut distinguer. S'il s'agit de la perception de droits (art. 34, lettre a), ce sera le tribunal pour la navigation dans le ressort duquel le paiement était dû (2). Par exemple, la contestation se réfère à des droits afférents au port de Kehl : alors ce sera le tribunal pour la navigation dont relève ce port. S'il s'agit de dommages, le tribunal pour la navigation du lieu du dommage sera *seul compétent*.

La détermination du lieu de la contravention ou d'un dommage n'est pas toujours chose facile, surtout sur un fleuve international. Il faudra rechercher en fait où était le bateau : or il se peut qu'au cas d'abordage l'abordeur se trouve en eau française et l'abordé en eau allemande. Où le dommage est-il commis ? est-ce au premier ou au second lieu ? Puisque le dommage est causé par l'abordage, lequel suppose une rencontre, ce qui importe c'est le point exact de rencontre. Si donc la partie du bateau abordeur qui a effectivement touché le bateau victime et la partie touchée du bateau abordé étaient en France, le tribunal français du lieu sera compétent.

On peut encore supposer un dommage causé par un bateau à cheval sur la frontière et qui, en fermant le passage, oblige un autre bateau à faire une manœuvre périlleuse qui ne réussit pas et le fait sombrer. Le dommage a été causé en pareil cas à ce dernier lieu (3).

Ce sont là des conflits très délicats (4). S'ils sont négatifs en ce sens qu'aucun tribunal n'acceptera de connaître l'affaire, nous voyons un moyen facile de sortir de difficulté. C'est d'en appeler à la Commission du Rhin. Celle-ci statuera du chef de la compétence et sa décision s'imposera au tribunal qui aura statué en première instance et qui devra

(1) Article 35 : « La compétence appartiendra en matière pénale (art. 34, I) au tribunal de la navigation du Rhin dans le ressort duquel la contravention aura été commise ; en matière civile au tribunal dans le ressort duquel le paiement aurait dû être effectué (art. 34, II, a) ou le dommage aura été causé (art. 34, b, c, d).

(2) Cela vise également la mise en cause des personnes civilement responsables.

(3) Commission centrale du Rhin, 18 mai 1911, Von Traut, 2^e édit., p. 72-73.

(4) Ces questions ne peuvent se poser que là où le Rhin sépare deux États, ainsi en Alsace. Pour la partie purement allemande, la loi prussienne du 8 mars 1879 (art. 8) décide que pour les dommages survenus sur le fleuve on peut saisir le tribunal des deux rives à son choix.

connaître de l'affaire (1). S'il y a un conflit positif de compétence, la procédure sera la même et la Commission décidera quel est le tribunal qui doit conserver l'affaire. Bien entendu cela suppose qu'on fait appel à la Commission du Rhin, ce qui n'est pas obligatoire. Si on fait appel au tribunal du second degré du pays de première instance, alors le conflit est insoluble, mais ce sera par la faute des intéressés qui l'auront bien voulu.

Mais comment la Commission du Rhin fera-t-elle pour résoudre la difficulté, lorsqu'il sera impossible de savoir où est le lieu du dommage, à gauche ou à droite ? En droit, ce conflit est insoluble (2). La Commission ne pourra déterminer qu'arbitrairement où le dommage a été occasionné. En pareil cas, le plus simple serait de décider que la compétence appartient aux tribunaux des deux rives, comme le fait la loi prussienne de 1879, et de maintenir l'affaire au tribunal saisi le premier, mais ceci est tout à fait prétorien (3).

(1) Comp. pour des conflits de compétence basés d'ailleurs sur d'autres causes : Commission centrale du Rhin, 31 juillet 1834 et 28 novembre 1834.

(2) Nous ne connaissons pas de décision sur ce point.

(3) Divers conflits de compétence générale peuvent naître en raison de ce que d'autres traités, de la France notamment, contiennent des règles de compétence différentes. Ainsi la convention franco-belge du 8 juillet 1899 donne compétence au for du domicile du défendeur en matière personnelle (assimilation aux nationaux). Or, voilà un Belge actionné devant le tribunal pour la navigation du Rhin de Strasbourg et qui excipe de ce traité ; il soutient que la convention de Mannheim est pour les Belges, non signataires, *res inter alios acta* et qu'ils ont le droit d'invoquer le traité franco-belge de 1899. La question est délicate. D'après la théorie de l'interprétation des traités, un pays ne peut pas, par un traité, manquer aux obligations qui découlent pour lui d'un autre traité. Mais ici la situation est différente. En 1899, la France était libre de négocier n'importe quel traité puisqu'elle n'était alors plus soumise à la convention de Mannheim de 1868 depuis le traité de Francfort. Le traité de Versailles remet cette convention en vigueur à l'égard de la France ; or, la Belgique l'a signée comme nous, de sorte qu'elle a nécessairement admis que la convention rhénane l'emporterait sur le traité franco-belge de 1899. Et nous en dirons autant à l'égard de tous les signataires du traité de paix. Quant à la Suisse, la question se présente de la façon suivante : elle n'a pas signé ce traité et d'autre part elle est liée à nous par la convention du 15 juin 1869 sur la compétence qui attribue compétence au for du défendeur en principe. Ici, en l'absence d'une adhésion de la Suisse à la convention de Mannheim, le conflit serait-il plus délicat ?

Nous proposons de faire prévaloir la convention de Mannheim, qui a été signée le 17 octobre 1868, car il n'est pas raisonnable de penser que, lors du traité franco-suisse du 15 juin 1869, postérieur au précédent de quelques mois, la France ait voulu en étendre les règles aux conflits prévus spécialement pour le Rhin.

III. — LOI APPLICABLE PAR LES TRIBUNAUX DE LA NAVIGATION DU RHIN ET PAR LA COMMISSION CENTRALE DU RHIN.

La convention de Mannheim ne s'est pas du tout occupée de la loi que devraient appliquer les juridictions spéciales de la batellerie du Rhin, tant au point de vue du fond du droit qu'à celui des règles de procédure. Envisageons la question d'abord à l'égard des tribunaux nationaux, puis à celui de la Commission centrale elle-même.

A. — *Cas où un tribunal de la navigation est saisi.*

a) *Compétence. — Procédure.* — Ce tribunal doit consulter la convention pour savoir s'il est compétent *ratione materiæ* et *ratione loci*. Mais quelles règles de procédure suivra-t-il ? Evidemment les siennes en vertu du principe que la *lex fori* intervient seule pour les formes de procédure ainsi qu'on l'admet universellement (1).

Mais la question se complique immédiatement, si l'on entend mettre en cause divers co-défendeurs par la voie de l'appel en garantie, des règles sur la pluralité de défendeurs, etc. Il se peut que la *lex fori* n'admette pas ces compétences. La convention de Mannheim est muette. On dira, peut-être, qu'il fallait un texte pour déroger au droit commun et que par suite les règles de compétence spéciale du for saisi prévaudront ; si celui-ci n'admet pas le for unique, le tribunal spécial ne statuera pas à l'égard de tous les intéressés, qui devront être poursuivis devant leurs tribunaux propres (2).

Cette solution ne nous paraît pourtant pas certaine. En effet, les auteurs du traité ont incontestablement voulu que tous les litiges de l'article 34 fussent solutionnés par les tribunaux de la navigation. Dès lors toute personne intéressée au litige doit pouvoir être actionnée devant le tribunal de la navigation saisi. Un capitaine est-il poursuivi pour abordage, il a le droit d'appeler son commettant, qui est civilement responsable. Ou encore poursuit-on un capitaine pour non paiement de droits de port, l'armateur doit pouvoir être mis en cause. En

(1) V. notamment Commission centrale du Rhin, 4 septembre 1896, Von Traut, p. 94-95. Mais dans chaque pays les règles spéciales édictées à l'encontre des étrangers doivent cesser de s'appliquer, art. 40, al. 2. Ainsi l'entr'aide judiciaire doit être complète pour les citations de témoins et autres.

(2) L'acte de 1831 (art. 84) indiquait lui-même des règles uniformes de procédure à suivre, qui se heurtaient à bien des difficultés alors qu'un tribunal peut difficilement suivre des règles de procédure qui ne sont pas édictées par lui et qui nécessitent une réforme interne. C'est pourquoi l'acte de 1868 ne reproduit pas cette disposition.

fait, la question ne paraît pas avoir été soulevée dans la pratique et les commettants sont toujours partie au procès sans exciper de ce moyen ; mais elle pourrait naître un jour.

La convention, tout en réservant les règles de procédure de chaque pays, a néanmoins pris quelques précautions pour s'assurer que les ajournements parviendront bien aux défendeurs. Sous l'empire de l'acte de 1868, les assignations se faisaient d'après les règles de la *lex fori* ; par suite, dans certains pays, elles se faisaient au Parquet dès lors qu'il n'existait pas de domicile au lieu du tribunal saisi. Il en résultait que des bateliers étaient condamnés fréquemment par défaut. L'acte de 1868 exige (art. 40, al. 3) que les citations et exploits soient notifiés *au domicile* des intéressés lorsque ce domicile est dans un État riverain et qu'il est connu. Ceci constitue une très large amélioration, l'assignation au Parquet ne restant possible que si le domicile est soit inconnu, soit dans un pays non riverain.

b) *Fond du droit*. — Au point de vue du fond du droit, il est certain que chaque tribunal national appliquera nécessairement son propre système de droit international privé pour déterminer la loi compétente. Ainsi un abordage a lieu à Mayence et le procès se déroule devant le tribunal de cette ville. Quelle est la responsabilité qui découle de cet abordage ? Le tribunal consultera les règles du droit international privé allemand et décidera que l'abordage fluvial est soumis à la *lex loci delicti*, donc à la loi allemande sur la navigation intérieure (1).

Est-ce une action pénale ? Si l'infraction est réprimée par le règlement de la police de la navigation édicté par la Commission centrale, aucun conflit n'existera, puisque le même règlement s'applique partout. Mais, s'il s'agit d'une infraction réprimée par la loi d'un État particulier, il faudra suivre la loi du lieu de l'infraction conformément aux solutions certaines du droit pénal international (2).

B. — *Cas où la Commission centrale du Rhin est saisie.*

Toutes les fois qu'une juridiction internationale est compétente, on doit se demander quelles règles de droit international elle suivra.

(1) Comp. la loi du 15 juin 1895 sur la navigation intérieure, art. 92. Traduction par Ch. Lyon-Caen dans *Code fluvial rhénan*, Paris, 1922.

(2) Ceci sous réserve de la difficulté inhérente à la fixation du lieu du délit ou de l'abordage qui se heurtera parfois à des impossibilités de fait en Alsace, où le Rhin sépare deux pays. Actuellement la question n'a pas encore grande importance parce que la loi allemande a été conservée en vigueur jusqu'à nouvel ordre (loi du 17 octobre 1919 sur le régime transitoire de l'Alsace et Lorraine, art. 3). Mais plus tard, lorsque la loi française sera différente, ces questions naîtront.

Le critérium de la souveraineté territoriale devient insuffisant par définition et les juges ne peuvent pas suivre les règles de la *lex fori* quant à la loi applicable, puisque celle-ci ne repose sur aucune souveraineté territoriale et n'existe pas.

A vrai dire et dans l'avenir cette difficulté ne serait pas insoluble et les auteurs de traités pourraient parfaitement la prévoir et la résoudre au moyen de dispositions expresses. Généralement ils n'y pensent pas jusqu'ici. C'est ce qu'on a pu constater tout dernièrement à propos des traités de paix qui ont institué des tribunaux arbitraux mixtes sans fixer ce point pourtant fondamental (1).

La question ne nous paraît pas insoluble pour le Rhin. En effet, la Commission ne statue jamais que comme juridiction d'appel. Elle ne peut pas obliger les tribunaux de la batellerie des divers pays à suivre tel ou tel système de conflit de lois ; il est bien plus raisonnable de décider que, puisqu'elle est juge d'appel, elle devra appliquer la législation qui s'imposait au juge de première instance (2). La première instance s'est déroulée en Allemagne, il faudra que la Commission applique le droit international privé allemand. Le procès s'est-il déroulé en Alsace, elle sera liée par le droit international privé français (3). Nous ne croyons pas qu'elle puisse s'arroger d'appliquer les règles de conflits de lois qu'elle préférerait et d'infirmer en conséquence les décisions contraires. Certes elle le pourrait *en fait*, puisqu'elle statue souverainement, mais le procédé n'en serait pas pour cela justifié (4).

IV. — EFFET INTERNATIONAL DES DÉCISIONS DES TRIBUNAUX DE LA NAVIGATION ET DE LA COMMISSION CENTRALE DU RHIN (5).

Nous allons rencontrer ici des dispositions du traité de 1868 et des législations positives très intéressantes.

(1) Comp. notre étude dans le *Bulletin de l'Institut intermédiaire international* (la Haye), 1922, p. 235 à 239. Il en est de même pour la juridiction qui était prévue pour la Haute Commission interalliée des territoires rhénans. Comp. sur cette question, Vannard, thèse Strasbourg, 1922.

(2) Pour les tribunaux arbitraux mixtes qui ne statuent pas en appel, mais en première et dernière instance, cette solution serait impossible.

(3) Applicable en Alsace en vertu de la loi du 24 juillet 1921, art. 15.

(4) Lorsqu'on révisera la convention de Mannheim, il serait utile de prévoir ce point. On pourrait fort bien décider que la Commission aurait le pouvoir de statuer d'après les règles qui lui paraissent les meilleures et non d'après celles du tribunal de première instance. Mais il faudrait que le traité le déclarât formellement.

(5) Comp. l'article 85 de l'acte de 1831 : « Les jugements prononcés par les juges des droits de navigation seront rendus au nom du Souverain qui les a nommés. Ils seront néanmoins exécutoires sans nouvelle instruction dans tous les États riverains indistinct-

I. — Lorsqu'un tribunal pour la navigation du Rhin a statué en première ou deuxième instance et que sa décision est définitive, quel en est l'effet international ?

A. — A l'égard des pays non signataires de la convention de Mannheim, cette décision est un jugement étranger soumis aux règles habituelles de l'exequatur. Tel sera incontestablement le cas, par exemple, en Danemark, en Autriche, en Hongrie, etc. (1).

B. — Les États signataires ont, au contraire, admis une règle toute différente formulée à l'article 40, alinéa 1, en ces termes : « *Les décisions des tribunaux pour la navigation du Rhin dans chacun des États riverains seront exécutoires dans tous les autres États en observant les formes prescrites par les lois du pays où elles seront exécutées* ».

La convention de Mannheim veut donc assurer l'exécution internationale des décisions en question, et même dans un domaine resté généralement fermé à l'exécution des décisions étrangères, le domaine pénal. En effet, les tribunaux de la navigation statuent sur les contraventions aux règlements de police de la navigation et peuvent infliger des amendes allant jusqu'à *trois cents francs*. Mais comment la convention assure-t-elle cette exécution ? Elle se borne, en somme, à une déclaration de principe, qui en elle-même n'est pas susceptible d'application pratique.

En effet, que signifie cette formule que les décisions seront exécutoires ? Rien par elle-même. Un jugement allemand ou néerlandais ne peut pas être exécutoire dans un autre pays comme la France, puisqu'il est rendu au nom du Souverain étranger. Conçoit-on qu'un huissier de Strasbourg ou de Paris reçoive une grosse écrite en langue étrangère avec la formule exécutoire étrangère et s'avise de l'exécuter ? Son imprudence serait bien grande et il s'exposerait à être victime de bien des supercheries. Dire que ces décisions seront *exécutoires* revient donc à formuler une simple règle de principe qu'ils s'agit de mettre en œuvre par l'intervention active de l'autorité du pays d'exécution. Et c'est précisément ce qu'ajoute le texte par ces mots « *en observant les formes prescrites par les lois du pays où elles seront exécutées* ». Mais cette formule n'est-elle pas alors évidente et ne rend-elle pas illusoire autant qu'inutile le début de la phrase ? Si les décisions doivent être exécutées en observant les conditions du pays de l'exécution, c'est donc *qu'elles n'y sont pas exécutoires*. L'article 40 se contredit lui-même, et c'est évidemment la fin du

tement dès qu'ils seront passés en force de chose jugée, en observant toutefois l'ordre de procédure en vigueur dans chaque Etat ».

(1) En ce qui concerne la Suisse et les pays signataires du traité de Versailles, V. ce que nous disons plus loin.

texte et non son début qui exprime une solution juste. On ne peut exécuter en France un jugement étranger que s'il a obtenu la formule exécutoire française, et celle-ci ne peut résulter que d'une procédure spéciale. Les agents d'exécution n'ont pas à connaître d'autre ordre que celui de leur Souverain.

Certains États pourraient alors soumettre ces jugements aux conditions du pur droit commun, de sorte que le traité n'aurait servi à rien. Or ses auteurs ont évidemment voulu dire quelque chose et vraisemblablement ont-ils entendu que ces décisions devraient bénéficier d'un *traitement de faveur*, par exemple de celui qui est assuré généralement par les traités en matière d'exécution des jugements (1). Seulement il faut reconnaître qu'ils s'y sont pris d'une manière singulière et qu'ils auraient été plus avisés en reproduisant certaines formules plus compréhensives qui sont dans les traités d'exequatur (2).

Quoi qu'il en soit, les États signataires ont compris leurs obligations et tous ont pris des mesures spéciales pour assurer l'exécution des décisions rhénanes (3). Ainsi la loi prussienne décide que ces décisions seront revêtues de la formule exécutoire par le tribunal régional supérieur (Cour d'appel) de Cologne, sans frais. En Bavière, c'est le tribunal régional de Frankental qui est chargé de ce soin aux mêmes conditions. A Mayence, le Président du tribunal régional revêtira la décision de la formule exécutoire sans frais. Il semble donc bien qu'il s'agisse d'une simple formalité. Le tribunal compétent ou le magistrat examinera s'il est en présence d'une décision d'un tribunal pour la navigation ; on en gardera minule au greffe, et désormais elle sera exécutoire par ordre du Souverain allemand (4).

En ce qui concerne la France, la question est toujours régie par la loi du 21 avril 1832 sur les tribunaux pour la navigation du Rhin, dont l'article 5 est ainsi conçu :

« Les jugements prononcés par les juges du droit de navigation du Rhin résidant sur un territoire étranger seront exécutoires sur le territoire français, sans nouvelle instruction, dès qu'ils seront passés en

(1) La formule du traité rhénan de 1831, art. 87, était bien meilleure à tous points de vue. Comp. *suprà* en note.

(2) C'est un point sur lequel nous attirons l'attention des négociateurs chargés de réviser la convention de Mannheim.

(3) Prusse : loi du 8 mars 1879, art. 12 ; Bavière : ordonnance du 13 juin 1879, art. 7 ; Hesse : ordonnance du 14 mai 1879, art. 4, etc., etc.

(4) C'est ainsi à peu près que sont rendues exécutoires les décisions des tribunaux arbitraux mixtes. Comp. la loi allemande du 10 août 1920 et l'ordonnance du 15 juin 1921, texte dans le *Recueil des décisions des tribunaux arbitraux mixtes*, 1921-1922.

force de chose jugée et à cet effet ils seront rendus exécutoires par le tribunal civil de Strasbourg » (1).

Il résulte de ce texte que le tribunal saisi de la demande d'exequatur ne devra procéder à aucune instruction nouvelle, ce qui équivaut sans doute dans la terminologie moderne à dire que la décision aura en France l'autorité de la chose jugée.

Mais ceci ne fait que retirer au tribunal français le droit de révision. Or il en possède bien d'autres en matière d'exequatur que nous nous bornerons à rappeler : 1° Vérification de la compétence judiciaire du tribunal qui a statué ; 2° Vérification de la loi applicable ; 3° Respect de l'ordre public français, pour ne citer que les principales conditions. Il n'est vraiment pas possible de lui dénier ce droit, étant donné que la souveraineté française est en jeu. Jamais les traités diplomatiques d'exécution des jugements ne font fi de ces conditions et il faut bien que le tribunal saisi de la demande vérifie si elles sont remplies.

Ainsi rien ne dit que l'on ait été dans un cas de compétence de l'article 34 de la convention de 1868.

Le tribunal étranger de la navigation a pu commettre une erreur et notre souveraineté ne peut être obligée d'assurer l'exécution de sa décision. Cela ne doit pas se produire juridiquement. Et ceci montre qu'au dessus des formules juridiques vagues et insuffisantes comme celles du traité de 1868 il y a tout de même des principes dont le respect est inéluctable. Un jugement étranger ne peut pas obtenir l'exequatur s'il contrevient à l'ordre public français (2).

C. — Quel sera l'effet des jugements des tribunaux de la navigation du Rhin dans les pays non signataires de l'acte de 1868, mais qui en raison du traité de Versailles viennent de prendre place au sein de la Commission centrale du Rhin, comme les puissances de l'Entente (Grande-Bre-

(1) Cette loi faite pour la convention de 1831 est toujours restée en vigueur, jusqu'à présent. Elle figure dans les lois en vigueur indiquées par Von Traut (2^e édit., 1911) et depuis le retour de l'Alsace à la France aucun texte ne l'a abrogée. Néanmoins la partie finale du texte ne semble plus devoir s'appliquer parce qu'elle a été modifiée par l'article 40 de la convention de Mannheim. Cette convention décide, en effet, que l'exequatur interviendra dans les formes prescrites par les lois du pays d'exécution, de sorte qu'il paraît possible de décider que le tribunal alsacien compétent sera celui de droit commun en matière d'exequatur et pas nécessairement celui de Strasbourg. Comp. en ce sens Traut, 2^e édit., p. 197, note 2. Néanmoins nous donnons cette opinion sous toutes réserves.

(2) Comment s'exécuteront les décisions une fois revêtues de l'exequatur ? Les décisions civiles donneront lieu à la saisie des biens du débiteur. En matière pénale, si l'amende n'est pas payée, il conviendrait d'appliquer la contrainte par corps dans les conditions fixées par la loi française. Mais n'est-ce pas mettre une dépense à la charge de la France et ne conviendrait-il pas alors que le pays requérant s'engageât à rembourser les frais d'entretien du contrevenant ?

tagne, Italie, Belgique)? La question est délicate. D'une part, ces pays, au moins ceux de l'Entente, ont signé le traité de Versailles. Par suite, ils invoquent les droits qui résultent de l'acte de 1868 à *titre actif*. Pourraient-ils scinder dans ces conditions les diverses règles de cet acte et se refuser à exécuter les obligations passives mises à leur charge? Ne serait-il pas singulier que les Belges, par exemple, ne voulussent pas exécuter les sentences rendues, et ne peut-on considérer que l'Entente a adhéré à la convention de 1868 implicitement par cela seul que le traité de Versailles la remet expressément en vigueur? D'autre part, il faut reconnaître que dans cet acte les règles sur l'exécution des jugements sont plurilatérales; or, ces pays n'ont pas jusqu'à nouvel ordre de tribunaux semblables, de sorte qu'ils s'engageraient unilatéralement sans contre-partie à leur profit. Jusqu'ici, au moins à notre connaissance, la Belgique n'a pas encore pris de mesures spéciales pour assurer l'exécution de ces décisions et le mieux serait donc de leur appliquer ce droit commun sous réserve de l'autorité de la chose jugée qui devrait leur être reconnue.

A l'égard de la Suisse, la question se présente différemment puisque le pays n'a pas signé la convention de 1868 ni le traité de Versailles. Mais cependant, à l'heure actuelle, les délégués suisses siègent à la Commission du Rhin et vont participer à la révision de la convention de Mannheim. En attendant, faut-il décider que les jugements des tribunaux de la navigation doivent être rendus exécutoires, en Suisse, comme dans les autres pays? Comme pour la Belgique, nous inclinierions à penser que la Suisse pourrait exécuter ces jugements aux conditions posées par sa législation (comme tout jugement étranger), sauf à ne pas leur contester l'autorité de la chose jugée.

II. — Jusqu'ici nous ne nous sommes occupés que de l'exécution des décisions des tribunaux de la navigation. Qu'en est-il des décisions rendues par la Commission centrale du Rhin comme juridiction d'appel? On lirait en vain l'acte de 1868 sans y trouver la moindre mention à cet égard. L'article 40, alinéa 9, ne parle que *des décisions des tribunaux pour la navigation du Rhin* (1) sans mentionner celles de la Commission. D'autre part, l'article 46 déclare expressément que *ses résolutions ne seront obligatoires qu'après avoir été approuvées par les gouvernements*, ce qui revient à dire en somme que les choses se passeraient exactement comme en matière d'arbitrage international.

Il paraît cependant difficile d'admettre cette solution. En effet, d'une part, la Commission est vraiment juridiction d'appel, de sorte que ses

(1) Les lois nationales ne visent également, dans leur lettre, que les décisions des tribunaux pour la navigation.

décisions doivent être mises sur le même plan que celles des juridictions d'appel nationales, sinon vraiment l'intérêt qu'auraient les plaideurs à s'adresser à elle serait trop minime. D'ailleurs, dès l'instant où, en France, les décisions des tribunaux rhénans, allemands et néerlandais, doivent être rendues exécutoires, pourquoi ne pas admettre la même chose pour les décisions de la Commission dont *a priori*, tout au moins, il est moins dangereux d'exécuter les décisions, puisque nos délégués participent à leur établissement ? On peut à tout le moins considérer ses décisions comme une sentence arbitrale au sens strict du mot en droit international privé et leur conférer encore plus facilement l'exequatur qui leur manque. En France, cet exequatur devra, selon nous, être conféré aux mêmes conditions et effets que pour les jugements des tribunaux de la navigation.

Tels sont l'organisation et le fonctionnement des tribunaux de la navigation du Rhin. Au moment où la révision de l'acte de Mannheim est à l'étude, on peut se demander s'il ne conviendrait pas d'étendre un peu plus la compétence reconnue jusqu'ici à la Commission centrale du Rhin. En 1868, on n'a eu en vue que les contestations qui sont liées à la navigation proprement dite et dont la connaissance par des juridictions internationales se légitimait en raison du caractère même de la batellerie rhénane et de la nécessité de maintenir sur ce fleuve un certain ordre.

Même en se plaçant à ce seul point de vue, on pourrait faire entrer dans les litiges purement rhénans ceux qui se réfèrent à l'assistance et au sauvetage, puis à l'ensemble des perceptions de droits légalement faites dans les divers ports si par hasard il en est qui échappent encore à cette juridiction.

Mais un problème infiniment plus vaste parait s'offrir encore à l'activité de la Commission centrale du Rhin. Estimant que les divergences des législations sont au point de vue des transactions commerciales une grande gêne, elle vient de mettre à l'étude (1) un projet de réglementation uniforme de certaines matières de droit fluvial commercial (2). Si, dans

(1) Communiqué officiel de la session de décembre 1922 (*La navigation du Rhin*, n° 3, p. 45) : « Il a été décidé que chaque délégation désignerait un de ses membres ou une personnalité qualifiée pour faire partie d'un Comité qui poursuivra les études préparatoires en vue de l'unification du droit privé rhénan, en examinant tout d'abord plus spécialement la question de l'immatriculation et des hypothèques. Les Commissaires des Etats allemands ont déclaré sur ce point réserver l'opinion de leurs gouvernements ».

(2) On peut utiliser deux procédés selon les matières. Pour les unes, le mieux sera d'édicter des règles communes de solution des conflits de lois (Comp. notre étude sur *Les*

ce domaine, la Commission réussit, elle aura vraiment fait progresser le droit fluvial. C'est une tâche considérable et de longue haleine qu'elle entreprend, où les embûches ne manqueront pas. Elle réussira sans doute à la mener à bonne fin pour peu que tous ses membres l'y aident (1).

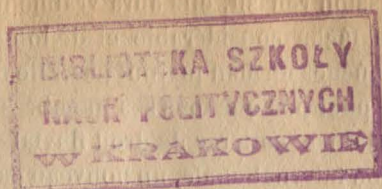
Et, lorsqu'ainsi, certaines matières de droit fluvial commercial auront reçu une réglementation internationale, un nouveau pas pourra être tenté pour confier à la Commission *statuant au contentieux* la mission de connaître de leur interprétation. On aura alors créé une juridiction vraiment commune aux divers États rhénans, et les intérêts privés n'auront qu'à s'en féliciter.

J. P. NIBOYET,

*Professeur à la Faculté de droit
de l'Université de Strasbourg.*

conflits de lois relatifs à la batellerie rhénane, dans *La Navigation du Rhin*, 1923, p. 43 et suiv.) ou bien, comme on l'a fait à Bruxelles pour la mer, supprimer les conflits en édictant une législation uniforme. Ce dernier procédé s'impose selon nous pour les privilèges, la limitation de responsabilité, l'abordage, l'assistance.

(1) C'est ce que fait également l'acte international de l'Elbe du 22 février 1922 signé entre la France, l'Allemagne, la Belgique, la Grande-Bretagne et la Tchécoslovaquie. Son article 48 est ainsi conçu : « La Commission poursuivra, notamment par l'élaboration de projets de conventions à soumettre aux États intéressés, l'uniformisation du droit et des règles applicables en ce qui concerne le commerce et la navigation sur l'Elbe, ainsi que des conditions générales du travail du personnel de la navigation intérieure employé sur cette voie d'eau ». Comp. l'article de M. Charguéraud-Hartmann, secrétaire aux Commissions fluviales internationales, *Le nouvel acte de la navigation de l'Elbe*, dans *La Navigation du Rhin*, 1923, p. 26 et suiv.



WYDZIAŁ 9.4

Wydawnictwo Literackie
Kraków

Etablissements André BRULLIARD, Saint-Dizier (Haute-Marne).

