Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 55 (1929)

Heft: 9

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

55e année 4 mai 1929 N° 9

BULLETIN TECHNIQUE DE LA SUISSE ROMANDE

Réd. : Dr H. Demierre, ing. Paraissant tous les 15 jours

ORGANE DE PUBLICATION DE LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN
ORGANE DE L'ASSOCIATION SUISSE D'HYGIÈNE ET DE TECHNIQUE URBAINES
ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

SOMMAIRE : *Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. — Les coulées et le projet de correction du St-Barthélemy. — Arithmétique financière. Résolution de quelques problèmes d'échange de titres*, par H. de Cerjat, ingénieur, Grand-Lancy, Genève (suite). Divers. — *Premier congrès international du béton et du béton armé, à Liège en 1930. — Une exposition suisse de l'habitation, à Bâle, en 1930.* — Sociétés : *Groupe genevois de la G. e. P. — La Société suisse de photogrammétrie. — Association suisse des ingénieurs-conseils. — Association suisse de technique sanitaire. — Union suisse des consommateurs d'énergie.* — Nécrologie : *Adolphe Hertling, architecte. — G. Corrodi.* — Bibliographie. — Carnet des concours.

Commission centrale pour la Navigation du Rhin

Rapport du Bureau du Comité de Droit privé de la Commission Centrale.

(Séance du Comité à Bruxelles du 21 au 23 janvier 1929.)

Il a paru nécessaire au Comité de consacrer à la matière de l'abordage en navigation fluviale une Convention [1] indépendante ne fût-ce qu'en raison du fait que des Etats enclavés qui ne sont pas signataires de la Convention de Bruxelles, et notamment la Suisse, sont intéressés à l'adoption, en cette matière, de règles uniformes. Mais, afin d'éviter une dualité fâcheuse de régimes, le Comité s'est efforcé de serrer d'aussi près que possible les textes de la Convention de Bruxelles.

Article premier. — L'article premier du projet a pour but de préciser à quel genre de bâtiments et à quelles eaux la Convention est destinée à s'appliquer. Les abordages entre bateaux de navigation intérieure et navires de mer étant soumis à la Convention maritime, la Convention fluviale ne doit s'appliquer qu'aux autres abordages, c'est-à-dire aux abordages dans lesquels tous les bâtiments intéressés sont des bateaux de navigation intérieure. Comme la Convention maritime, la Convention fluviale s'applique sans distinction entre la nature maritime ou fluviale des eaux où l'accident s'est produit. La Convention régira par conséquent tout abordage entre bateaux de navigation intérieure, même si le fait s'est produit en haute mer.

Article 2. — Afin d'éviter que l'article 2, al. 2 puisse donner lieu à une interprétation erronée, il a été précisé au protocole de clôture que les mots « au mouillage » ne devaient pas être pris dans un sens restrictif et qu'ils s'appliquaient notamment aux bateaux amarrés.

Article 3. — Il a paru opportun de consacrer une disposition expresse du projet de Convention fluviale au cas du remorquage lequel présente, dans la navigation sur les eaux intérieures, une importance particulière. Cette disposition (art. 3 al. 2) précise qu'en cas de remorquage, un élément du convoi n'est pas responsable du fait des autres éléments du même convoi lorsque ce fait lui est étranger. Elle laisse donc au juge toute liberté pour apprécier la responsabilité de chacun selon les circonstances de l'espèce, en cas de remorquage comme en tout autre cas. Il va sans dire que, dans la pensée du Comité, ce n'est pas là une dérogation aux principes de la Convention maritime, mais bien plutôt une application ce ces principes mêmes.

Le Comité a envisagé l'opportunité de consacrer, en outre, un texte spécial au cas de bateaux accouplés, cas fréquents, puisque, notamment sur le Rhin, la pratique nautique commande d'adopter cette disposition pour tous les convois avalants. Lorsqu'il est certain qu'une faute a été commise par l'un des bateaux accouplés, sans que l'on puisse prouver lequel d'entre eux est le bateau coupable, il peut sembler peu équitable de les exonérer l'un et l'autre. Néanmoins, le Comité n'a pas voulu déroger au principe général de la Convention (article 6, al. 2) en établissant une présomption légale à charge des bateaux accouplés. Il a préféré, même dans ce cas, laisser au juge, qui est, d'ailleurs, toujours libre de baser sa conviction sur des présomptions de fait, le soin de déduire, dans chaque espèce, de la situation de fait, les conséquences juridiques qu'elle comporte.

Article 4. — La question de savoir si deux ou plusieurs bateaux coupables doivent ou non être tenus « in solidum » envers un bateau innocent devait retenir l'attention du Comité, d'autant plus que ce cas est beaucoup plus fréquent dans l'abordage fluvial que dans l'abordage maritime. L'accord n'a pu se faire au sein du Comité ni sur la solution désirable en droit fluvial, ni sur l'interprétation qu'il convenait de donner sur ce point à la Convention maritime. D'après une opinion, il y avait lieu d'interpréter cette Convention comme ayant tranché le problème et ce, dans le sens de l'exclusion de toute solidarité ou indivisibilité. D'après une autre opinion, le cas envisagé devait être considéré comme ne tombant pas sous l'application de l'article 4. Parmi les tenants de cette seconde opinion, les uns estimaient que, dans tous les cas de « faute collective », les bateaux coupables devaient être considérés comme tenus « in solidum », les autres, au contraire, pensaient que la responsabilité « in solidum » ne devait être prononcée que dans le cas où les bateaux coupables avaient commis la même faute et non des fautes distinctes. En présence de cette diversité d'opinion, le Comité a estimé qu'il y avait lieu de reproduire purement et simplement le texte même de la Convention maritime dans sa teneur actuelle, sans chercher à interpréter ce texte ni dans un sens ni dans l'autre.

Article 5 et article additionnel. — L'article additionnel de la Convention de Bruxelles suspend, en ce qui concerne le pilotage obligatoire, l'application de l'article 5 jusqu'à ce que la question de la responsabilité limitée ait pu être réglée internationalement. Bien que la question du pilotage obligatoire ne présente pas une importance bien grande en navigation fluviale, le Comité a cru plus prudent de reproduire cette disposition, notamment en raison du fait que certaines législations fluviales ne contiennent pas de limitation de responsabilité.

Article 7. — Quoique pour la navigation fluviale le délai de prescription de deux années puisse paraître excessif, le Comité a préféré ne pas y substituer un délai plus court, étant donné qu'il était peu pratique d'avoir deux délais différents selon qu'un navire de mer se trouvait ou non impliqué dans l'abordage.

Article 8. — L'article 8 de la Convention de Bruxelles a été repris sans changement, quoique les sanctions frappant les membres de l'équipage en cas de désobéissance soient en général différentes en droit maritime et en droit fluvial. Le Comité a pensé, en effet, qu'il convenait de laisser au droit interne le soin de mettre le capitaine à même de remplir l'obligation d'assistance prévue par la Convention.

Articles 9, 10 et 11. — Pas d'observations.

[1] Le texte du projet de Convention en question a paru dans le *Bulletin technique* du 20 avril dernier. — *Réd.*