

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 52 (1926)  
**Heft:** 6

## 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:** 19.02.2026

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

# BULLETIN TECHNIQUE

## DE LA SUISSE ROMANDE

Réd. : D<sup>r</sup> 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. — Ponts militaires, par M. Ed. DISERENS. — L'architecte autrefois et aujourd'hui, par M. ABEL FAVRE (suite). — A la recherche d'un métal léger doué d'un grand module d'élasticité. — SOCIÉTÉS : Troisième congrès international des Ingénieurs-Conseils. — Congrès international de mécanique appliquée. — Société technique et Section S. I. A., Fribourg. — Société suisse des Ingénieurs et des Architectes. — BIBLIOGRAPHIE. — Service de placement.*

### Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

#### Projets relatifs à l'immatriculation des bateaux et à la reconnaissance des hypothèques fluviales.

##### NOTE DU SECRÉTARIAT

*En assurant, conformément aux décisions de la Commission Centrale du Rhin, la publication des projets de convention établis par le Comité de droit privé, le Secrétariat a cru devoir faire précéder les textes d'une courte étude destinée à en faciliter la compréhension. Ce commentaire n'engage aucunement la responsabilité des membres du Comité.*

Le Comité de droit privé de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin a établi au cours des deux sessions qu'il a tenues en 1925 deux projets de convention relatifs, le premier, à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, et le second à la reconnaissance internationale des hypothèques fluviales. Le projet relatif à l'immatriculation a déjà fait l'objet de deux lectures, et pourra être soumis à la Commission Centrale dès que les questions réservées auront été tranchées. Le projet concernant les hypothèques constitue, au contraire, plutôt un avant-projet qui doit servir de base aux études des experts des différents pays.

La Commission a décidé de donner à ces deux textes la plus large publicité afin de provoquer de la part des milieux intéressés des observations qui ne manqueront pas d'être d'une grande utilité pour la suite des travaux du Comité.

Les travaux du Comité visaient l'unification du droit privé rhénan. Mais il est rapidement apparu qu'il était impossible de garantir d'une manière efficace la publicité et la sincérité des droits réels grevant les bateaux du Rhin et, par suite, de fortifier le crédit fluvial, si les dispositions convenues à cet effet étaient d'application strictement régionale et cessaient d'avoir leur effet dès que les bateaux quitteraient le Rhin. Les textes préparés ont donc été rédigés de manière à pouvoir être appliqués sur tout le territoire des Puissances contractantes.

Le projet relatif à l'immatriculation a pour objet d'assurer l'inscription « sur des registres publics de la propriété des hypothèques et autres droits réels » des bateaux de navigation intérieure, et d'éviter que ces bateaux ne soient immatriculés deux fois (art. 2, alinéa 2 in fine et art. 9).

L'on s'est abstenu de définir les bâtiments de navigation intérieure dont la qualité résultera de leur immatriculation même, qui sera ainsi désormais reconnue de même que l'est déjà l'enregistrement maritime en vertu des traités de commerce et de navigation. On a par contre exclu de l'application de la convention, les bâtiments de guerre et les bateaux d'Etats affectés exclusivement au service d'une administration publique (art. 13, al. 1).

Si cette question n'a pas soulevé de difficulté, il n'en a pas été de même de celle de la détermination du lieu où les bateaux

seraient immatriculés. Les conceptions et les législations nationales différaient grandement sur ce point, les unes s'attachant à un critérium personnel, la nationalité du propriétaire, les autres à un critérium réel, le siège de l'entreprise ou le port d'où la navigation est exercée. Il n'a pas été possible d'unifier ces systèmes divergents, mais on a cru pouvoir trouver une solution de conciliation en laissant aux législations de chaque Etat contractant le soin de déterminer les bateaux qui doivent ou peuvent être inscrits sur ces registres, sous réserve, en cas de conflit positif — c'est-à-dire lorsqu'un bateau remplit les conditions voulues pour être inscrit sur les registres de deux pays — du droit pour le propriétaire de choisir le pays où le bateau sera immatriculé (art. 2). Cette liberté laissée au propriétaire du bateau a fait l'objet d'une réserve de la part de la Délégation française.

La solution donnée à cette première difficulté a soulevé un nouveau problème. Comment rendre l'immatriculation obligatoire si, au lieu de s'attacher à un critérium fixé conventionnellement pour déterminer le lieu d'immatriculation, on renvoie à chaque législation nationale ? Les conflits positifs résolus, ne risque-t-il pas de subsister des conflits négatifs ? L'obligation de l'immatriculation ne s'appliquant plus à des bateaux remplissant des conditions déterminées dans l'accord, ne sera-t-elle pas d'application géographique, et comment alors la concilier avec la liberté de navigation garantie sur le Rhin par des traités internationaux ? Certains membres du Comité ont estimé que ces objections étaient si graves qu'il valait mieux renoncer au caractère obligatoire de l'immatriculation, et qu'il suffisait, pour les besoins du commerce, de mettre obstacle à la double immatriculation et d'assurer la reconnaissance des hypothèques. Ce point de vue n'a pas prévalu. En effet, il a paru possible de parer aux objections indiquées ci-dessus, sans renoncer à consacrer conventionnellement l'immatriculation obligatoire. A cet effet l'article 3 prévoit que l'obligation d'être immatriculé vise les seuls bateaux qui tombent sous l'application de l'article 2, c'est-à-dire les bateaux qui doivent ou peuvent être immatriculés dans un des pays contractants en vertu de la législation de ce pays. De tels bateaux ne sont pas en droit de se soustraire à l'obligation d'être immatriculés, sauf s'ils ont un déplacement de moins de vingt tonnes, ou s'il s'agit de bateaux de plaisance (art. 13, al. 2) ; dans ces deux cas l'immatriculation est facultative ; mais si elle est effectuée, elle demeure régie par la convention. L'article 15 stipule en outre qu'aucune des dispositions de la convention ne peut porter atteinte aux droits des Etats non contractants sur les voies d'eau internationalisées ; un Etat non contractant pourra donc toujours s'opposer à ce que des bateaux, qu'il revendiquerait comme siens, voient, sur le Rhin la liberté de leur navigation entravée par l'application conjuguée d'une loi riveraine et des dispositions de la convention que les riverains s'obligent à insérer dans leur législation. C'est ainsi notamment que l'article 15 a pour effet d'écarter toute interprétation a contrario de l'article 2. Cette disposition en tant qu'elle serait incorporée dans la législation des Etats contractants ne pourra pas être appliquée par les Tribunaux en cas de conflit entre la loi d'un de ces Etats et la