

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

**Artikel:** Commission centrale pour la navigation du Rhin  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-40268>

### **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:** 11.01.2026

**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

loi d'un Etat non contractant. Quant au risque de conflit négatif, il a paru à l'examen qu'il était plus théorique que pratique, étant donné que les législations des divers Etats ne sont jamais si strictes que le ressortissant d'un de ces Etats ne puisse faire immatriculer son bateau dans son pays. Malgré ces correctifs, la délégation allemande a maintenu une réserve sur l'article 3.

L'immatriculation n'est d'ailleurs obligatoire qu'avant la mise en service définitif, c'est-à-dire qu'un bateau qui se rend, par exemple, de son lieu de construction au port où son propriétaire désire le faire immatriculer, n'est pas tenu d'être pourvu d'un certificat, même s'il transporte une cargaison.

L'obligation d'immatriculer un bateau incombe à son propriétaire ; par contre lorsque des modifications surviennent dans les faits mentionnés dans le registre, la loi nationale indique à qui incombe la déclaration de ces modifications (art. 4.). Cette différence s'explique par la nécessité de tenir compte de législations, d'après lesquelles c'est à l'acheteur que la déclaration incombe, bien que cet acheteur ne devienne propriétaire qu'après le changement des inscriptions sur le registre, alors que d'autres législations mettent la déclaration à la charge de l'acheteur, en tant que propriétaire, le transfert de propriété étant accompli du seul consentement des parties.

Les articles 5, 6, 7 et 8 contiennent les dispositions nécessaires pour distinguer les bateaux d'après leur immatriculation, et pour mettre obstacle aux tentatives qui seraient faites en vue de dissimuler leur identité.

L'article 9, dont il a déjà été question, prévoit la procédure administrative destinée à prévenir la double immatriculation. Il n'a pas pour objet de déterminer les cas dans lesquels des transferts d'immatriculation s'imposent obligatoirement aux autorités du pays où le bateau est immatriculé.

L'article 10 oblige les patrons des bateaux immatriculés à être porteurs d'un certificat d'immatriculation délivré par les autorités compétentes du bureau d'immatriculation et contenant au moins certaines mentions énumérées dans le texte. Il a été toutefois admis que ce certificat pourrait être remplacé par un duplicata, afin de tenir compte d'un usage de la batellerie allemande, d'après lequel le certificat original est remis entre les mains du créancier gagiste (hypothécaire), lorsque le bateau est mis en gage (hypothéqué).

L'article 11 a pour objet d'assurer l'application de la Convention par les Etats au moyen de sanctions appropriées.

L'article 12 détermine les tribunaux compétents dans les cas d'infractions aux dispositions de la Convention. Il doit faire l'objet d'un nouvel examen en troisième lecture. Le système qui est à la base de son texte, sauf détails à revoir, est le suivant : les juges du lieu d'immatriculation sont compétents lorsqu'il s'agit d'infraction se rapportant à l'immatriculation elle-même, et les juges du lieu où l'infraction est constatée, lorsqu'il s'agit de violation de dispositions ayant pour objet de permettre d'identifier le bateau ; il s'agit, en effet, dans ce dernier cas d'infractions continues (absence des indications voulues sur le bateau — art. 7 et 8 ; absence du certificat d'immatriculation à bord — art. 10), qu'il y a avantage à poursuivre sur place dès que le procès-verbal en est dressé.

Enfin, les Etats contractants doivent se communiquer les dispositions prises pour assurer l'exécution de la Convention (art. 14).

Le projet relatif à la reconnaissance des hypothèques a pour objet essentiel d'assurer la validité et le respect dans tous les Etats contractants des hypothèques auxquelles sont assimilées les autres sûretés réelles conventionnelles, telles que, par exemple le « Schiffspfandrecht » (droit de gage sur bateau) du droit allemand (art. 1). Il a été spécifié que les hypothèques produiraient dans tous les autres Etats contractants les mêmes effets que dans le pays d'immatriculation, disposition reprise du premier projet de convention maritime et qui avait été abandonnée pour des raisons de souveraineté, qui n'ont pas paru justifiées en matière fluviale. Il a été entendu que l'article 1<sup>er</sup> visait aussi bien la reconnaissance des hypothèques de bateaux en construction que de bateaux en service. Par exemple, les Pays-Bas devront reconnaître une hypothèque inscrite en Belgique, à la suite d'une immatriculation provisoire, sur un bateau en construc-

tion en Hollande pour compte belge. Les membres allemands ont fait une réserve sur cette interprétation, l'hypothèque des bateaux en construction n'étant généralement pas admise en Allemagne, sauf à Hambourg et à Brême.

L'article 2 détermine les effets du transfert volontaire de propriété sur les hypothèques et stipule que ces effets seront réglés par la loi de l'Etat où le bateau est immatriculé. A cette règle générale, le projet apporte toutefois une exception. D'après certaines législations, telles que la législation française, la vente volontaire permet d'éteindre les hypothèques par voie de purge. Dans d'autres pays, comme en Allemagne, par exemple, ce système est inconnu. On aurait pu, distinguant les dispositions de fond des dispositions de forme, admettre que l'effet de l'hypothèque, extinction, purge ou autre, serait réglé par la loi du pays d'immatriculation, la procédure seule demeurant soumise aux règles du pays où se trouve le bateau, puisqu'on ne peut concevoir qu'on applique dans un pays des dispositions de procédure étrangères. Mais il est apparu que la purge des hypothèques était surtout une procédure et une procédure à effectuer, d'après les lois mêmes qui l'instituent, au lieu où le bateau se trouve. Dans ce cas spécial, l'opinion a prévalu que la forme l'emportait sur le fond. D'après la seconde phrase de l'article 2, si un bateau immatriculé en France se trouve, en conséquence, après sa vente, sur territoire allemand, l'acquéreur ne pourra y procéder à la purge.

En pratique, l'acquéreur qui voudra utiliser cette procédure pourra d'ailleurs presque toujours conduire son bateau dans un pays où elle existe.

L'article 3 dispose que, si le transfert de la propriété a pour effet d'éteindre ou de purger les hypothèques, la procédure à suivre est celle de la *lex rei sitae*. Cet article ne distingue pas, à cet égard, entre les ventes volontaires et les ventes forcées ; c'est l'effet direct de la vente qui est envisagé et c'est ce qui différencie l'article 3 de l'article 2, malgré la similitude de terminologie. L'article 2 vise la procédure d'extinction de purge facultativement ouverte à l'acquéreur, comme le montrent les mots « déclaration introductive de purge ou autre faite par l'acquéreur », alors que l'article 3 s'applique aux ventes emportant extinction ou purge. De telles ventes peuvent être volontaires ou forcées suivant les législations ; c'est ainsi que la vente aux enchères effectuée à la requête du créancier hypothécaire est une vente forcée en droit français et une vente volontaire résultant d'un mandat donné par le débiteur au créancier, en droit néerlandais. Il est toutefois un point de la procédure qui n'est pas abandonné à la *lex rei sitae*. Pour que les hypothèques puissent être purgées ou éteintes du fait même de la vente, il faut, en effet, d'après le texte, qu'une notification soit faite un mois avant la vente à l'autorité chargée de la tenue des registres sur lesquels les hypothèques sont inscrites (art. 3, seconde phrase).

Les articles 2 et 3 visent les transferts de propriété : l'article 4 traite du transfert d'immatriculation, qu'il résulte ou non d'une vente. Comment, dans cette hypothèse, sauvegarder les droits des créanciers hypothécaires ? Le Comité a pensé qu'il convenait de donner à ceux-ci plusieurs garanties. Si le bateau vient à être immatriculé dans un Etat autre que celui où il est hypothéqué, la créance devient *de plano* exigible, c'est-à-dire que le créancier peut réclamer le paiement de la somme prêtée. Pour que cette garantie soit efficace, il est prévu en outre que le créancier hypothécaire peut s'opposer à la radiation de l'immatriculation, c'est-à-dire, d'après l'article 9 du projet relatif à l'immatriculation, à ce que la nouvelle immatriculation sorte effet et puisse le frustrer de ses droits. S'il est désintéressé, il perd la qualité de créancier hypothécaire et la radiation peut être effectuée. Mais le créancier peut avoir intérêt à ne pas s'opposer au transfert. Il est prévu qu'il peut y donner son consentement, et le droit lui est alors reconnu de faire reporter son inscription sur le registre du nouvel Etat, l'hypothèque produisant désormais les effets qui lui sont attachés par la nouvelle loi.

Vu la longueur de ce très intéressant préambule, nous devons renvoyer à nos prochains numéros la publication de ces projets.

Réd.