

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 53 (1927)  
**Heft:** 19

## 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. : 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. — Concours international d'idées pour le palais de la Société des Nations. — Les turbines-hélice système Lawaczeck de l'usine de Lilla Edet, d'après une notice en anglais, de M. Georges WILLOCK, ingénieur, à Finnshyttan, en Suède. — Transporteur à chaîne, système « Redler ». — SOCIÉTÉS : Société suisse des Ingénieurs et des Architectes. — Groupe Genevois de la G. E. P. — BIBLIOGRAPHIE. — Service de placement.*

## Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

*Textes arrêtés par le Comité de droit privé fluvial institué par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin dans sa session de mars 1927.*

*Les projets de conventions relatives au droit privé fluvial, ci-après reproduits, sont précédés d'un commentaire destiné à en faciliter la compréhension. Comme lors de la dernière publication du même ordre (v. Bulletin Technique du 13 mars 1926, p. 61 et suiv.) et suivant une décision expresse du Comité de droit privé fluvial de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin ce commentaire a été établi par le Bureau du Comité sous sa responsabilité seule. Il n'engage donc ni le Comité dans son ensemble, ni chacun des membres de ce Comité isolément.*

*Le retard apporté dans cette publication est dû toutefois à des circonstances indépendantes du Bureau du Comité ainsi que du Bureau de la Commission Centrale.*

Le Comité de droit privé fluvial institué par la Commission Centrale pour la navigation du Rhin et qui n'avait pu, par suite d'impossibilités matérielles siéger depuis plus d'un an, s'est réuni à La Haye du 5 au 11 mars 1927. Ses travaux ont été présidés par M. C. Rossetti, Commissaire Plénipotentiaire d'Italie, qui, rappelé en Italie, a été suppléé, pour les deux dernières séances, par M. van Slooten, Délégué des Pays-Bas.

Le Comité devait examiner les projets qu'il avait élaborés dans sa dernière session quant à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et à la reconnaissance internationale des hypothèques fluviales (v. *Bulletin Technique* du 13 mars 1926, p. 61 et suiv.). Il se trouvait également saisi par son rapporteur, M. van Slooten, Membre néerlandais, d'un projet relatif aux priviléges et par son rapporteur M. Richter, Membre allemand, d'un projet relatif à l'abordage fluvial. Enfin le Comité a retenu, pour les examiner, des dispositions proposées par M. Niboyet, Membre français suppléant, et se rapportant à la propriété des bateaux.

\* \* \*

Le Comité a décidé de réunir en un seul projet les textes relatifs à l'immatriculation, à la propriété, aux hypothèques et aux priviléges. Cette fusion n'a pas pour objet de modifier le sens des dispositions arrêtées, et notamment de restreindre la portée des articles relatifs à l'immatriculation, qui ont un caractère général. Pour éviter toute équivoque à cet égard, le Comité a décidé de désigner provisoirement ce projet sous le nom de « Projet de convention sur certaines matières de droit fluvial ».

Le chapitre premier du projet traite de l'immatriculation. Les réserves dont ce projet avait fait l'objet ont été retirées. Sur quatre points, le projet a été complété :

1<sup>o</sup> Le second alinéa de l'article 2 précise que chacun des Etats contractants prendra les mesures nécessaires pour qu'un bateau ne puisse être immatriculé simultanément dans deux de ses bureaux, alors que le texte antérieur, strictement interprété, admettait la possibilité de la double immatriculation à l'intérieur d'un même pays, éventualité incompatible avec l'esprit général du projet. En prohibant la double immatriculation, dans ce cas, le Comité n'a d'ailleurs pas entendu empêcher l'établissement de registres centraux sur lesquels les inscriptions se trouvent reproduites. C'est ce qu'indique le Protocole de clôture.

2<sup>o</sup> Le Comité est revenu sur la question des interdictions d'exportation. Il avait semblé antérieurement que cette question pouvait être laissée de côté, les interdictions d'exportation étant habituellement sanctionnées par un texte prononçant la nullité de la vente des bateaux à l'étranger. Après plus ample examen, il est apparu qu'un bateau pouvait être soustrait au parc fluvial d'un Etat sans qu'il y ait nécessairement vente. Il peut s'agir, en effet, d'un bateau qui vient à remplir ou qui remplissait déjà les conditions voulues pour être immatriculé dans un autre pays. Certains membres du Comité ont estimé que le propriétaire du bateau devait, dans ce cas, conserver le choix du pays d'immatriculation, alors que d'autres ont été d'avis qu'une fois le bateau immatriculé dans un pays, le propriétaire avait épuisé son droit de choisir et que, dans ce cas, le gouvernement du pays où le bateau est immatriculé, peut s'opposer à la radiation. L'admission sans restrictions de la première thèse a paru trop radicale à certains membres du Comité qui ont fait remarquer que le système des prohibitions de sortie dont tous les Etats ont fait usage dans des circonstances exceptionnelles n'était même pas encore aboli partout à l'heure actuelle. Quant à la seconde, la majorité du Comité a été d'avis qu'elle apportait à la liberté du commerce une restriction trop grave et que les interdictions d'exportation, dans la mesure où elles constituent un mal nécessaire, devaient tout au moins être des mesures exceptionnelles d'un caractère général. C'est dans ces conditions qu'un dernier alinéa a été ajouté à l'article 9 aux termes duquel « sous réserve des dispositions de l'article 17, le bureau d'immatriculation du premier Etat ne peut s'opposer à la radiation qu'en application de mesures exceptionnelles d'un caractère général, édictées par la législation de cet Etat. Toutefois, la radiation ne peut pas être refusée si le bateau ne remplit plus les conditions d'immatriculation en vigueur dans ledit Etat. » La délégation allemande s'est réservé de demander la suppression de ce dernier alinéa tout entier, alors que la délégation française a fait de son insertion dans le projet une condition du retrait des réserves qu'elle avait formulées en ce qui concerne le choix, laissé au propriétaire, du pays d'immatriculation.

3<sup>o</sup> Il est apparu qu'en donnant compétence aux tribunaux du lieu d'immatriculation ou du lieu où le bateau aurait dû être immatriculé, pour les contraventions à certains articles du projet, notamment à celui qui vise l'obligation de l'immatriculation, la répression de ces infractions ne serait pas