

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 53 (1927)  
**Heft:** 20

## 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:** 17.04.2026

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

# BULLETIN TECHNIQUE

Réd.: D<sup>r</sup> H. DEMIERRE, ing.

## DE LA SUISSE ROMANDE

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 pour le palais de la Société des Nations. — L'autocartographe et l'aérocartographe de Hugershoff-Heyde. — Le problème des carburants dans les pays dépourvus de pétrole, par T.-J. de SEZE, ingénieur des Ponts et Chaussées (suite et fin). — Comparaisons entre les prix de transport par chemins de fer et par voies navigables, par M. JACQUINOT, Inspecteur général des Ponts et Chaussées. — Congrès des matières premières, à Berlin, 1927. — VII<sup>e</sup> Congrès de chimie industrielle. — Sociétés : Société suisse des Ingénieurs et des Architectes. — 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.*

(Suite et fin.)<sup>1</sup>

Les dispositions du chapitre II ont trait à la propriété et à l'usufruit. Il a paru au Comité, sur la suggestion de M. Niboyet, que les garanties des créanciers hypothécaires demeureraient toujours précaires, si la propriété même du bateau demeurait douteuse. Or, comment connaître le propriétaire si l'on ne sait quelle loi régit la propriété ? Comment régler les conflits inévitables si l'on ne détermine pas conventionnellement cette loi ? Ce sont ces considérations qui ont déterminé le Comité à s'engager dans la voie qui lui était proposée. L'application de la *lex rei sitae*, conforme à la jurisprudence allemande, a soulevé des objections. Le propriétaire d'un bateau peut ne pas savoir exactement où se trouve son bien au moment de la vente, et quelle loi est en conséquence applicable. S'il vend une flotte en bloc, la vente devrait être faite par des actes séparés et suivant des formes différentes déterminées par les lois des pays où se trouvent momentanément les diverses parties de cette flotte. Le renvoi à la loi du lieu n'est en outre pas susceptible de régler tous les conflits ; dans certains cas, cette loi ne sera pas applicable, si elle exige, par exemple, une inscription sur un registre, inconnue dans le pays d'immatriculation du bateau et, par conséquent, irréalisable ; dans d'autres, le renvoi ne jouera pas si, par exemple, certaines exigences de la loi du pays d'immatriculation sont considérées comme d'ordre public. Le renvoi à la loi de ce pays, conforme d'ailleurs à ce qui est proposé pour l'hypothèque, a donc paru être la seule solution complète de la question et c'est cette solution que consacre l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 13 en la limitant toutefois aux acquisitions entre vifs. Le Comité a estimé, en effet, qu'il convenait de laisser en dehors du règlement projeté la question de la loi applicable en cas de transmission à cause de mort. Cette question doit recevoir ses solutions habituelles, sans que l'on crée un régime spécial pour les bateaux. Il a cependant été admis que la loi du pays d'immatriculation pouvait exiger des héritiers et légataires une inscription de leur propriété pour qu'elle soit opposable aux tiers. Il s'agit de ces mesures d'ordre public dont il a été question plus haut et dont il convient de réserver l'application lorsque la loi qui régit la succession d'après les règles suivies à ce sujet, n'est pas la loi du pays d'immatriculation. C'est ce qu'exprime l'alinéa 2 de l'article 13.

Les registres sur lesquels les inscriptions doivent être portées sont les registres publics pour l'immatriculation des bateaux visés à l'article 1<sup>er</sup>. Il a été entendu toutefois et c'est pourquoi le mot « registre » a été mis au pluriel,

qu'il n'y aurait pas nécessairement un seul registre pour l'immatriculation, la propriété et les hypothèques, et que des registres matériellement distincts pourraient être tenus pour l'immatriculation et la publicité des droits, à condition que ces registres concordent afin que l'on puisse de l'un se référer à l'autre. Cette latitude a fait l'objet d'une mention au protocole de clôture.

L'article 14 prévoit que les dispositions relatives à la propriété s'appliquent également à l'usufruit.

Les dispositions de ce chapitre n'ont d'ailleurs pour objet que de rendre concret un premier échange de vues sur une question qui n'avait pas encore été examinée.

Le Chapitre III traite de l'hypothèque. Devant l'insuffisance de toute définition générale des sûretés réelles assimilées à l'hypothèque, le Comité a jugé préférable de faire une énumération de ces sûretés au protocole de clôture. Pour le moment seul le droit de gage inscrit sur des bateaux immatriculés, le « Schiffspfandrecht » du droit allemand, figure à cette place, l'énumération devant être complétée suivant la législation des différents Etats contractants. Sauf ce renvoi au protocole de clôture, l'article 15 reproduit la première phrase de l'article premier du texte rédigé à la précédente session, et consacre la reconnaissance des hypothèques régulièrement établies et inscrites sur des registres publics, cette expression devant être interprétée comme il a été dit ci-dessus au sujet de l'article 13. Toutes les hypothèques aussi bien les hypothèques judiciaires et légales que les hypothèques conventionnelles se trouvent visées par ce texte. Quant à la question des hypothèques sur les bateaux en construction, elle a déjà été examinée à propos du chapitre 1<sup>er</sup>.

La seconde phrase de l'ancien article 1<sup>er</sup>, concernant les effets des hypothèques, rapprochée de la première phrase de l'ancien article 2 touchant spécialement ces effets en cas de transfert volontaire de propriété, sont devenues le premier alinéa de l'article 16 actuel, qui vise tous les effets de l'hypothèque, notamment en cas d'aliénation. Mais alors que la seconde phrase de l'ancien article 2 limitait les effets, tels qu'extinction de l'hypothèque, purge ou autre analogue, au cas où ces effets sont prévus par les lois de l'Etat sur le territoire duquel se trouve le bateau, le second alinéa de l'article 16 du nouveau projet se borne à stipuler que, si la procédure de purge ne peut se dérouler parce qu'elle n'est pas organisée par la législation du pays où le bateau se trouve, les droits inscrits ne sont pas éteints jusqu'à ce que cette procédure ait pu être accomplie régulièrement. En d'autres termes, le Comité a voulu qu'il n'y ait aucune limitation aux effets de la loi du pays d'immatriculation, si ce n'est ceux qui résultent d'une impossibilité matérielle.

L'ancien article 3 sur la procédure de purge est devenu ainsi inutile, si ce n'est dans la mesure où il traite de la vente qui fait maintenant l'objet d'un chapitre spécial relatif à l'exécution forcée.

L'article 17 ne diffère pas, quant au fond, de l'ancien article 4. Il subordonne au consentement des créanciers

<sup>1</sup> Voir *Bulletin technique* du 24 septembre 1927, page 225.