

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

**Artikel:** Commission centrale pour la navigation du Rhin  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-41085>

#### 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:** 15.01.2026

**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 pour le palais de la Société des Nations. — L'auto-cartographe 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 demeuraient 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 réservier 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 concrèt un premier échange de vues sur une question qui n'avait pas encore été examinée.

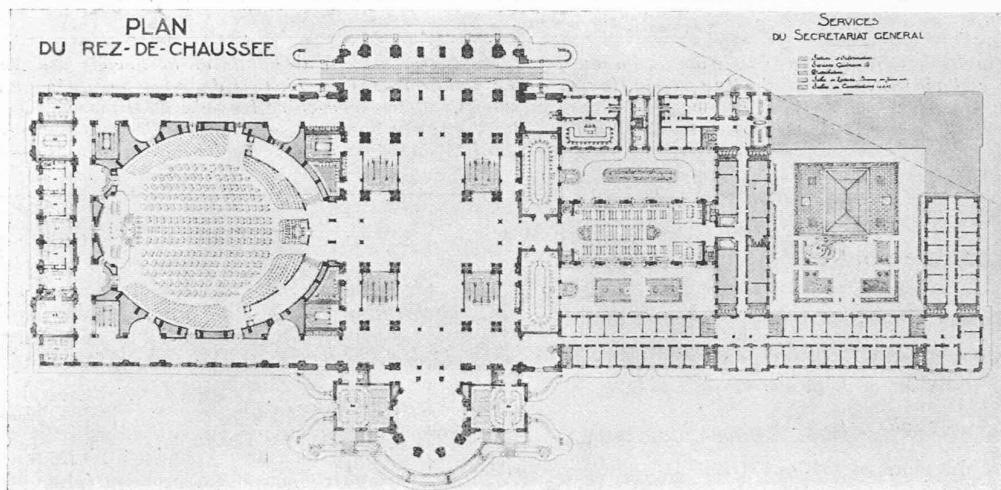
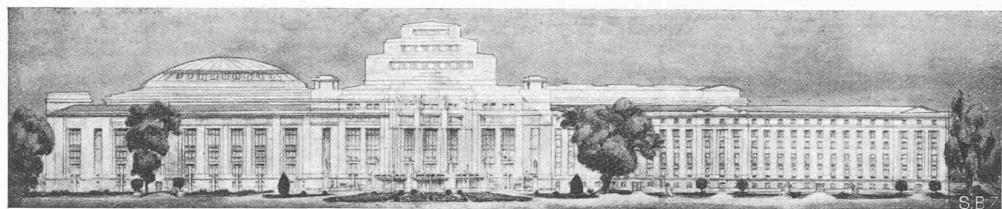
Le Chapitre III traite de l'hypothèque. Devant l'insuffisance de toute définition générale des sûretés réelles assimilées à l'hypothèque, le Comité a jugé préférable de faire une énumération de ces sûretés au protocole de clôture. Pour le moment seul le droit de gage inscrit sur des bateaux immatriculés, 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.

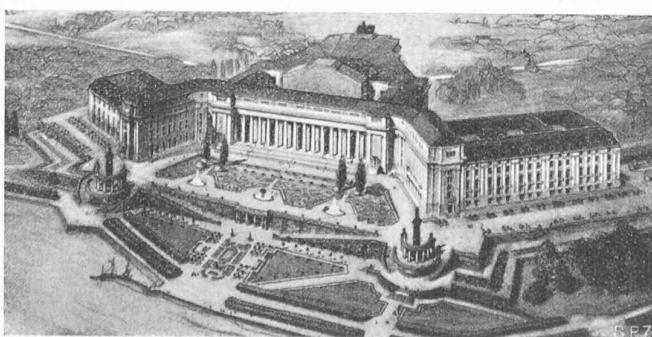
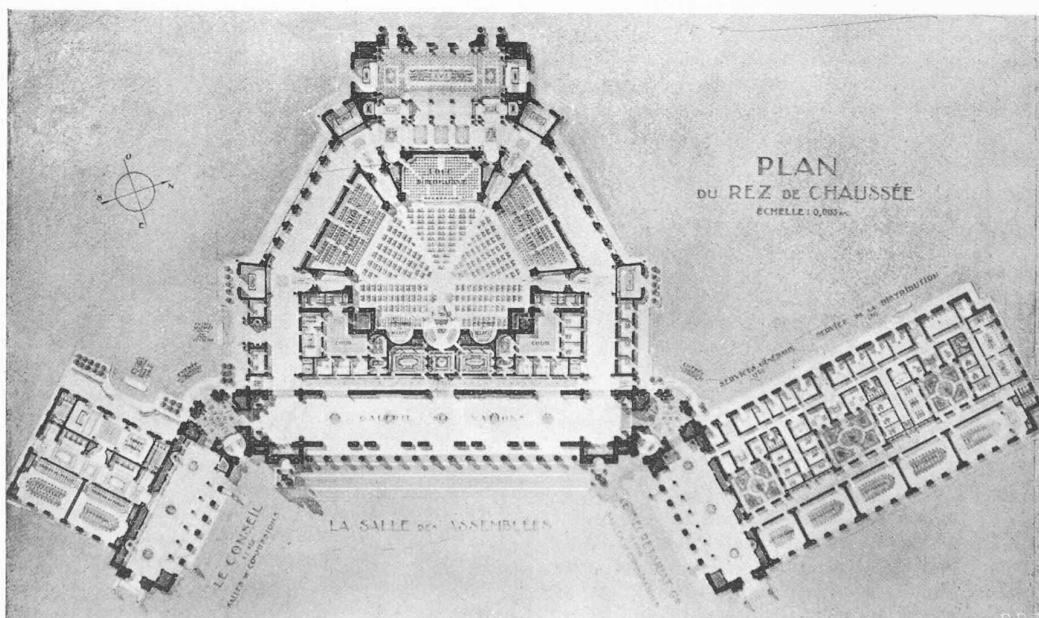
L'ancien article 3 sur la procédure de purge est devenu ainsi inutile, si ce n'est dans la mesure où il traite de la vente qui fait maintenant l'objet d'un chapitre spécial relatif à l'exécution forcée.

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.



1<sup>er</sup> rang : M. Camille Lefèvre, architecte, à Paris.



**CONCOURS  
POUR LE PALAIS DE LA  
SOCIÉTÉ DES NATIONS**

I<sup>er</sup> rang :  
M. Georges Labro, architecte,  
à Paris.

hypothécaires les transferts d'un pays dans un autre de l'immatriculation d'un bateau grevé d'hypothèques. En cas de consentement les inscriptions sont reportées sur le nouveau registre et produisent les effets de la loi du pays où le bateau se trouve désormais immatriculé. Le Comité a simplement supprimé l'alinéa premier de l'article 4 ancien, qui prévoyait l'exigibilité des créances, lorsque le bateau est immatriculé dans un autre pays. Cette disposition a paru inutile puisque le transfert même de l'immatriculation est subordonné à l'accord des créanciers hypothécaires, qui peuvent mettre à leur consentement les conditions qui leur plaisent, et notamment exiger le remboursement de leurs hypothèques.

Le Chapitre IV règle l'exécution forcée. L'article 18 prévoit que la procédure de saisie est réglée par la loi du lieu où elle se déroule, avec ce correctif que la saisie doit être notifiée dans les cinq jours à l'autorité chargée de la tenue des registres sur lesquels les hypothèques sont inscrites. Cette autorité informe les créanciers inscrits de la saisie. Ceux-ci sont ainsi mis en mesure de sauvegarder leurs intérêts.

L'article 19 subordonne, dans le même but, la mise en vente forcée à une notification, un mois au moins à l'avance à la même autorité. La procédure de vente est fixée par la *lex rei sitae*. La vente forcée transfère la propriété et éteint les hypothèques, nonobstant toute disposition contraire de la loi du pays d'immatriculation. Cette mesure est sans doute grave ; c'est pourquoi elle est entourée, sous peine de nullité des opérations, de la publicité qui vient d'être indiquée.

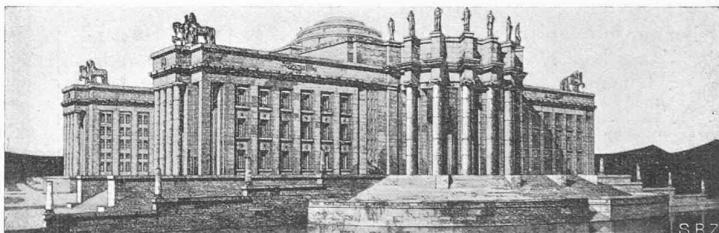
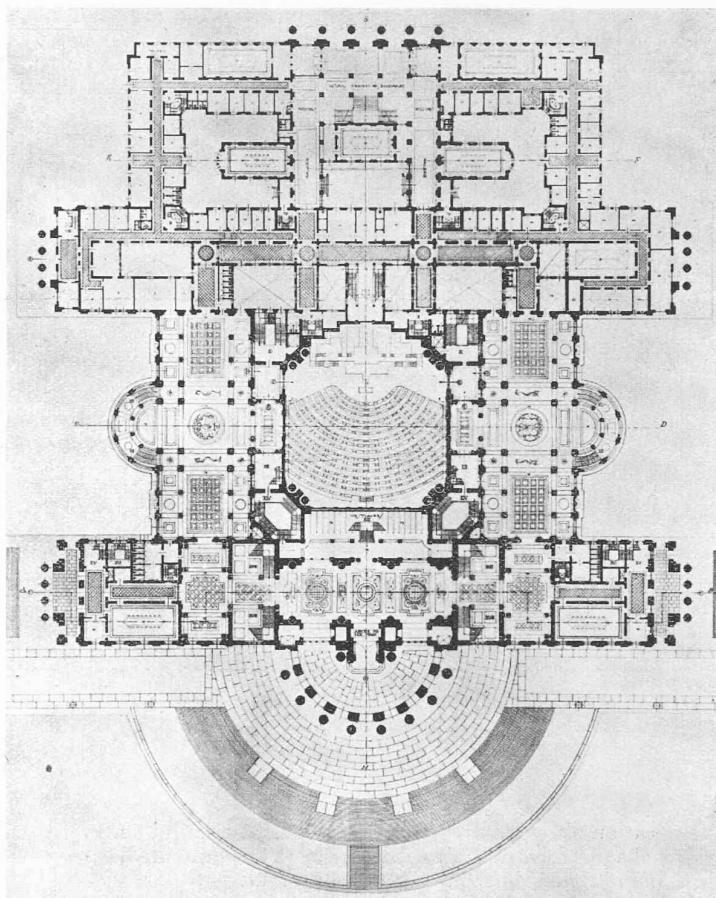
L'article 20 vise la distribution du prix d'adjudication qui est faite conformément aux règles de procédure de la loi du lieu de la saisie, mais en tenant compte du rang qui appartient aux créanciers en vertu de la Convention.

Enfin l'article 21 exprime la conséquence du second alinéa de l'article 19 : les inscriptions d'hypothèques doivent être rayées sur présentation d'une expédition de l'acte d'adjudication.

Le Chapitre V relatif aux priviléges n'a encore fait l'objet que d'un examen très rapide. Le Comité a adopté, sans y apporter de grandes modifications, le projet qui lui était soumis par son rapporteur M. van Slooten. Ce projet est basé sur le texte élaboré par le Comité Maritime International dans sa session de Venise, et qui répondait aux vues exprimées par la très grande majorité des membres du Comité. Il est antérieur aux remaniements apportés par la Conférence de droit maritime, en avril 1926, à la Convention de Bruxelles d'août 1924, relative aux hypothèques et priviléges maritimes. On sait que ce texte s'écarte de la loi allemande en ce qui concerne la liste des priviléges primant l'hypothèque dont elle restreint le nombre. Néanmoins l'Allemagne qui a collaboré à son établissement, a l'intention de ratifier cette Convention, ce qui pourra entraîner des répercussions sur le système du droit allemand en ce qui concerne les priviléges sur les bateaux d'intérieur, système calqué sur celui du droit maritime. Cette question étant actuellement à l'étude, les membres allemands du Comité ont dû réservé leur opinion sur le texte proposé, et qui comporte un nombre plus restreint encore de priviléges primant l'hypothèque que le texte de Bruxelles dans sa forme dernière.

Le Comité, dans son ensemble, a toutefois pensé que ces différences étaient justifiées, les conditions d'exercice de la navigation différant elles-mêmes dans les eaux intérieures et sur mer. C'est ainsi que ne figurent pas, dans le projet, parmi les créances privilégiées, primant l'hypothèque : 1<sup>o</sup> La contribution du navire aux avaries communes ; 2<sup>o</sup> les indemnités pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables ; 3<sup>o</sup> les indemnités pour perte ou avaries de cargaison ou de bagages ; 4<sup>o</sup> les créances

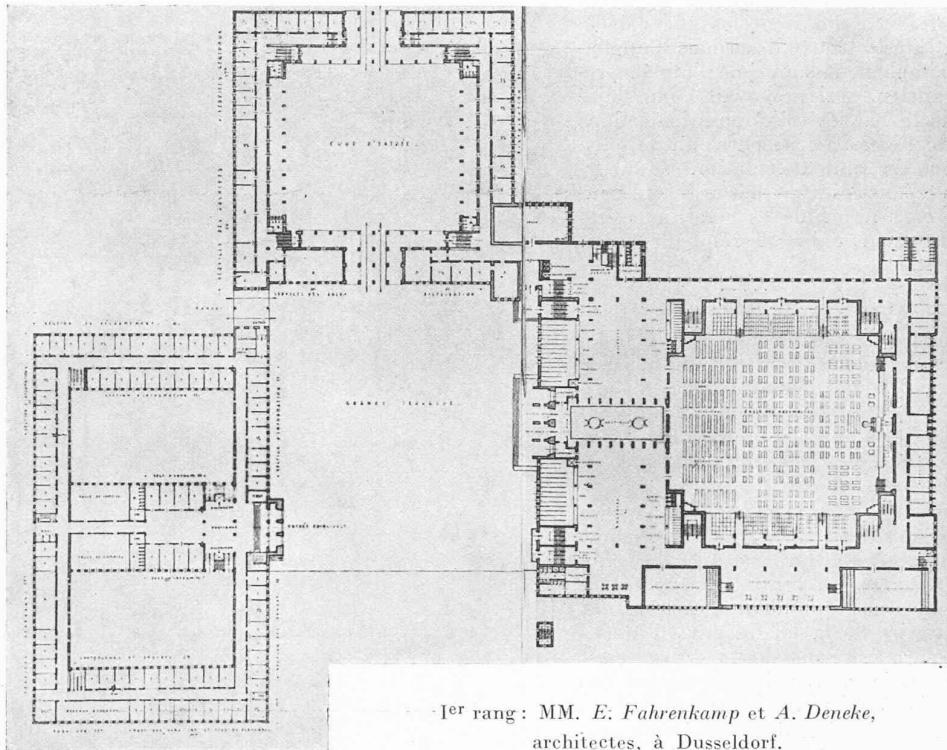
#### CONCOURS POUR LE PALAIS DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS



1<sup>er</sup> rang : MM. C. Broggi, ingénieur, G. Vaccaro et L. Franzì, architectes à Rome.

provenant des débours faits par le capitaine pour les besoins de la conservation du navire ou de la poursuite du voyage. Le Comité a été également d'avis de limiter les frais de justice, taxes et impôts publics privilégiés à ceux qui sont dus en raison de la navigation du bateau, le créancier hypothécaire n'ayant pas à supporter les dettes dont son débiteur peut être chargé, en raison de biens n'ayant aucun rapport avec le bateau hypothéqué. Les priviléges du capitaine et de l'équipage pour le paiement de leurs salaires sont limités aux salaires dus pour 6 mois. Les articles 23, 24, 25 correspondent respectivement aux articles 5, 6 et 8 de la Convention de Bruxelles (texte de 1924 non modifié). L'article 26 correspond aux alinéas 1, 2, 4 et 5 de l'article 9 de la Convention de Bruxelles (texte de 1926) modifiés de manière à concorder avec la nouvelle liste des créances privilégiées et les textes relatifs à l'exécution forcée. Les articles 27 et 28 correspondent respectivement au premier alinéa de l'article 11 et à l'article 13 de la Convention de Bruxelles (texte de 1924 non modifié). L'article 29 précise le champ

## CONCOURS POUR LE PALAIS DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS

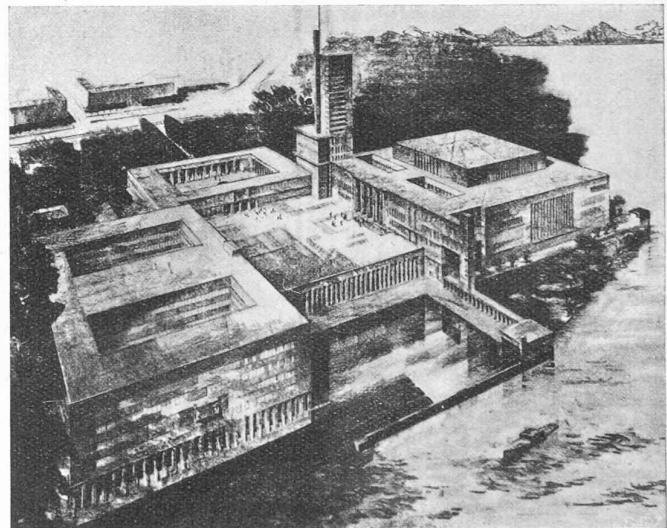


1<sup>er</sup> rang : MM. E. Fahrenkamp et A. Deneke,  
architectes, à Dusseldorf.

d'application du chapitre relatif aux priviléges, qui entre en jeu chaque fois qu'il s'agit de créances grevant un bâtiment immatriculé dans un Etat contractant.

Comme le chapitre relatif aux priviléges, le projet concernant l'abordage n'a encore fait l'objet que d'une étude sommaire. Ici encore, le Comité s'est largement inspiré des travaux de la Conférence maritime, et le projet adopté suit de très près le texte de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910. Mais alors que l'article 12 de cette Convention prévoit l'application des dispositions qu'elle contient dans les seuls cas où tous les navires en cause ressortissent aux Etats contractants, ou bien où les lois nationales prévoient cette application, le projet du Comité rhénan prévoit, dans son article premier, que ses dispositions seront textuellement insérées dans la législation nationale de chacun des Etats contractants. Au lieu de résoudre un conflit de loi le Comité a estimé, qu'il fallait procéder par voie d'uniformisation de la législation. L'uniformité de législation, lorsqu'elle est réalisable, assure en effet le mieux la solution de toute difficulté, et l'application intégrale du principe de l'égalité de traitement, puisque le régime appliqué dépend du champ territorial d'application de la loi nationale, et non plus de la nationalité ou du lieu d'immatriculation d'un bateau qui peut fortuitement se trouver impliqué dans un accident qui intéresse principalement d'autres bateaux.

A l'article 3, le Comité, sur la proposition de son rapporteur, a inséré une disposition qui précise que les différents éléments d'un train de remorque ne sont pas solidaires et que chaque bâtiment n'est responsable que de son fait. Le Comité a été d'avis que cette solution, qui ne cadre pas avec la législation néerlandaise, découlait cependant déjà du texte de la Convention de Bruxelles, mais qu'il était utile de la préciser pour éviter des erreurs d'interprétation, la question du remorquage ayant en matière de navigation intérieure une importance qu'elle n'a pas en navigation maritime. Le Comité a pensé qu'une fois le projet complètement mis sur pied, la Conférence de Droit Maritime devrait



être priée de compléter et de modifier éventuellement la Convention de 1910, afin que les deux textes concordent. Cette question est importante, la Convention maritime s'appliquant dans les eaux intérieures, chaque fois qu'un navire de mer ressortissant de l'une des Puissances contractantes est impliqué dans l'abordage.

Le délai de prescription de l'action en réparation (art. 7) a été ramené de 2 ans (même article de la Convention de 1910) à un an, les distances étant beaucoup moins grandes en navigation intérieure.

Enfin le Comité a estimé qu'il y avait lieu d'examiner une question connexe à la question de l'abordage proprement dit (collision entre bateaux). C'est celle des dommages causés aux ouvrages fixes (ponts, talus, quais etc.). M. Richter a été prié de présenter un rapport sur cette question pour la prochaine session du Comité, qui doit se réunir fin septembre à Genève.