

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 49 (1923)  
**Heft:** 1

## Inhaltsverzeichnis

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 22.01.2025

**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 AGRÉÉ PAR LA COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

SOMMAIRE : *Communications de la Commission centrale pour la navigation du Rhin. — Usine hydro-électrique de Fully (Valais, Suisse), la plus haute chute du monde (1650 mètres), par H. CHENAUD et L. DU BOIS, ingénieurs (suite). — Appareil indicateur du cours des changes, par F. FAVARGER, ingénieur. — Métaux et alliages. — En marge du rapport de gestion du Service fédéral des eaux. — NÉCROLOGIE : Ernest Burnat. — BIBLIOGRAPHIE. — SOCIÉTÉS : Société suisse des Ingénieurs et des Architectes. — La retraite de M. Auguste Jegher. — Service technique suisse de placement. — Avis.*

## Communications de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

### Unification du droit privé de la navigation.

La Commission centrale pour la Navigation du Rhin a été invitée à se faire représenter ad audiendum à la Conférence internationale de droit maritime qui a tenu à Bruxelles sa cinquième session du 17 au 26 octobre.

Le protocole qui a été rédigé à la suite de cette Conférence est conçu comme suit :

« La Conférence a repris l'examen des projets de conventions sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires et sur les hypothèques et privilèges maritimes, dans les termes en lesquels les avait formulés sa Sous-Commission en 1913.

Elle a de plus étendu ses délibérations à la matière du connaissance en s'appuyant sur les travaux poursuivis antérieurement, au cours de diverses réunions internationales tenues notamment par l'International Law Association (Conférence de la Haye), l'International Shipping Conference de Londres et la XIII<sup>me</sup> Conférence du Comité Maritime international.

» En ces trois matières les délégués se sont trouvés unanimement d'accord pour recommander à leurs Gouvernements respectifs, en se référant d'ailleurs aux procès-verbaux de la Conférence, de prendre comme base des conventions dont les termes seront arrêtés définitivement au cours d'une prochaine session, ou par la voie diplomatique habituelle, les trois projets ci-dessous :

Le projet relatif à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer n'a pas, semble-t-il, subi de changements essentiels.

La base du système reste toujours le choix pour le propriétaire entre deux alternatives : d'une part la valeur du navire, du fret et des accessoires après l'accident, ou au terme du voyage (système continental) ; d'autre part, le forfait de 8 £ par tonneau de jauge du navire (système britannique).

Toutefois une modification assez importante a été introduite au cours de cette session en ce qui concerne l'une des modalités. La valeur du fret a été fixée forfaitairement et à tout événement à 10 % de la valeur du navire au commencement du voyage. La responsabilité complémentaire en cas de mort ou de lésions corporelles, causées par les faits ou fautes de personnes au service du navire a été portée de sept à 8 £ par tonneau de jauge du navire.

Il a été spécifié que les unités monétaires dont il s'agit dans la Convention s'entendent valeur or.

Par contre le projet relatif aux privilèges et hypothèques paraît avoir subi une modification essentielle. Le projet remanié, tel qu'il est sorti des travaux de cette session, prévoit deux catégories de privilèges : les privilèges qui priment les hypothèques et les privilèges qui sont primés par celles-ci.

Les privilèges qui priment les hypothèques se trouvent désormais réduits dans l'intérêt du crédit maritime à quatre catégories :

1° les frais de justice ; droits de port, etc ; 2° les créances résultant du contrat d'engagement des personnes au service du navire ; 3° les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes ; 4° les indemnités dues du chef d'abordage ou autre accident de navigation.

En dehors de ces quatre catégories, le projet antérieur n'en prévoyait qu'une cinquième, celle des créances provenant des contrats passés ou des opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage.

Le projet nouveau, s'inspirant sur ce point du droit allemand, prévoit également un privilège pour les créances résultant du connaissance. Mais, ainsi que nous le disions plus haut, ces deux dernières catégories se trouvent primées par les hypothèques.

Les deux projets dont nous venons de dire un mot ont déjà fait l'objet de négociations prolongées au cours de plusieurs sessions et ils peuvent maintenant être considérés comme se trouvant définitivement mis au point, tout au moins en ce qui concerne les Etats européens.

La Conférence s'est également occupée, ainsi que le constate le protocole, de jeter les bases d'une convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance. Ces règles<sup>1</sup> s'inspirent des Hague Rule que nos lecteurs connaissent.

Le système consiste en deux mots dans l'obligation d'ordre public pour le transporteur :

1° d'exercer une diligence raisonnable au début du voyage pour mettre le navire en bon état ; 2° de donner à la cargaison les soins nécessaires (management of the cargo) et 3° de délivrer un connaissance précisant l'identité de la marchandise, la quantité ou poids de celle-ci ainsi que son état et son conditionnement apparent.

Par contre le transporteur est exonéré de plein droit des fautes commises par ses préposés dans la navigation ou dans l'administration du navire (management of the ship).

Les trois Conventions que nous venons d'analyser d'une manière forcément très sommaire et fort incomplète ont, semble-t-il, un certain lien entre elles. Si, d'une part, le transporteur a profité à voir limiter sa responsabilité ainsi qu'à voir augmenter son crédit par la réduction des privilèges primant les hypothèques, d'autre part, les chargeurs et les réceptionnaires ont profité à voir renforcer la valeur du connaissance en tant que document négociable.

Les Conventions susvisées ne s'appliquent qu'aux navires de mer et n'ont donc pas un intérêt direct considérable pour la navigation en amont de Rotterdam, mais on ne saurait leur dénier une haute valeur documentaire pour l'unification éventuelle du droit privé rhénan puisqu'elles représentent l'aboutissement d'un long effort de conciliation et de concessions mutuelles poursuivi entre les nations principalement intéressées au problème maritime et que parmi ces nations figurent également, à l'exception de la Suisse, celles qui sont le plus intéressées à la navigation du Rhin.

<sup>1</sup> Qui ont été commentées à la page 43 du numéro du 10 décembre 1922 du nouveau périodique *La navigation du Rhin* (Strasbourg, 22, rue des Serriers) publié sous le patronage de l'Office national français de la navigation.