

Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 54 (1928)
Heft: 26

Artikel: Commission centrale pour la navigation du Rhin
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-41909>

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: 16.03.2025

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

BULLETIN TECHNIQUE

Réd.: D^r 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 — Les usines de la S. A. des Câbleries et Tréfileries, à Cossonay-Gare. — Concours pour l'étude de plans-types de nouveaux pavillons d'hospitalisation pour aliénés, à l'Hospice cantonal de Perreux (Neuchâtel) (suite et fin). — Sur le réglage des turbines Kaplan. — DIVERS : Les tarifs préférentiels de la Deutsche Reichsbahn et les ports de la mer du Nord. — A propos de l'Exposition internationale du « Bureau », à Bâle, du 29 septembre au 15 octobre 1928. — Quatrième Congrès international des Ingénieurs-Conseils, à Amsterdam. — BIBLIOGRAPHIE. — CARNET DES CONCOURS.

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Rapport du Bureau du Comité de droit privé de la Commission Centrale.

(Séances du Comité à Berlin, du 14 au 19 mai 1928.)

Le Comité chargé par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin de l'élaboration de projets concernant le droit fluvial, a, après cinq réunions, adopté un projet (reproduit *in extenso* dans nos deux derniers numéros. *Réd.*) dans lequel sont groupées les questions relatives à l'immatriculation, à la propriété, à l'hypothèque, à l'exécution forcée et aux privilèges en ce qui concerne les bateaux de navigation intérieure. Le texte de ce projet qui a donné lieu à des études approfondies et dont la rédaction a été minutieusement pesée, a paru aux Membres du Comité comme devant être acceptable pour tous les Etats intéressés et il a été adopté dans toutes ses parties à l'unanimité.¹

Le *Chapitre premier* est relatif à l'immatriculation. Il a pour objet : 1° d'assurer l'immatriculation obligatoire des bateaux sans préjuger du régime fixé par d'autres traités en ce qui concerne la circulation des bateaux sur les voies d'eau internationales (voir Dispositions Générales, article 34) ; 2° d'éviter toute double immatriculation.

L'article premier consacre l'engagement des Etats d'établir des registres publics pour l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure. Les inscriptions qui figurent sur ces registres doivent contenir au moins certaines mentions qui sont énumérées dans le texte.

L'article 2 abandonne à la législation des Etats contractants le soin de déterminer les conditions qu'un bateau doit remplir pour être immatriculé sur ces registres.

Les conceptions et les législations nationales diffèrent grandement au sujet de ces conditions, certaines s'attachant à un critérium personnel, — la nationalité du propriétaire — d'autres à un critérium réel — le port d'où la navigation est exercée et où se trouve le siège principal de l'entreprise. C'est pourquoi il n'a pas paru possible de procéder par voie d'unification et que le Comité s'est borné à un système de renvoi.

L'alinéa 2 de l'article 2 précise toutefois que les Etats prendront les mesures voulues pour qu'un bateau ne puisse pas être immatriculé simultanément dans deux de ses bureaux. Cette stipulation n'a pas pour objet de prohiber l'établissement de registres centraux sur lesquels les inscriptions se trouvent reproduites. C'est ce qui est spécifié au protocole de clôture.

L'article 3 définit les obligations et les droits des propriétaires de bateaux.

¹ La Délégation belge n'assistait pas à la dernière session du Comité, tenue à Berlin au mois de mai 1928. Elle a donné son adhésion au texte arrêté au cours de cette session, sous réserve des dispositions concernant le nombre et le rang des privilèges (voir annexe, *Bulletin technique* du 15 décembre 1928, p. 293).

L'alinéa premier fixe l'obligation des propriétaires de faire immatriculer leurs bateaux sous réserve des exceptions prévues à l'article 12.

L'alinéa 2 prévoit le cas où le bateau remplit les conditions d'immatriculation fixées par la législation d'un seul Etat contractant. Dans ce cas, cette immatriculation doit être effectuée au bureau compétent de cet Etat.

L'alinéa 3 donne aux propriétaires le choix de l'Etat dans lequel l'immatriculation sera effectuée lorsque le bateau remplit les conditions d'immatriculation fixées par les législations de deux ou plusieurs Etats contractants. Ce choix n'est d'ailleurs pas limité à l'immatriculation initiale, mais il est conservé par le propriétaire et peut s'exercer chaque fois que le bateau se trouve remplir les conditions d'immatriculation fixées par la législation de plus d'un Etat contractant.

Une restriction a toutefois été apportée au choix du propriétaire (alinéa 4). Le Comité a envisagé à cet égard le cas où le propriétaire du bateau étant une personne physique a sa résidence habituelle dans l'Etat dont il ressortit, et celui où le propriétaire étant une société a dans un Etat à la fois son siège social et la direction principale de ses affaires. Il a paru que lorsque ces conditions étaient réunies, il était légitime de permettre aux législations de dicter son choix au propriétaire du bateau.

Cette clause est celle dont la rédaction a donné lieu aux plus grandes difficultés, étant donné les divergences de vues qui se sont manifestées sur ce sujet. La solution intervenue concilie d'une manière qui a paru satisfaisante ces différentes vues.

L'article 4 prévoit le cas de modifications dans les faits mentionnés au registre ainsi que les cas où le bateau périt ou devient innavigable. Dans ces cas, les faits doivent être déclarés au bureau d'immatriculation. Mais alors que d'après l'article 3 il a été spécifié que l'obligation d'immatriculation incombait au propriétaire, l'on s'est borné pour ces modifications à renvoyer à la loi nationale pour déterminer qui avait la charge de cette nouvelle déclaration. Cette différence s'explique par la nécessité de tenir compte de la diversité des législations. D'après certaines, c'est à l'acheteur que la déclaration incombe, bien que cet acheteur ne devienne propriétaire qu'après la modification des inscriptions sur le registre, d'après d'autres, l'obligation incombe à l'acheteur en tant que propriétaire, d'après d'autres enfin, l'obligation incombe, tout au moins dans certains cas, au vendeur.

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 a pour but d'éviter toute double immatriculation dans l'ordre international, question qui se trouve visée pour l'intérieur d'un même pays à l'alinéa 2 de l'article 2. Il organise à cet effet une procédure qui a également pour objet, de prévenir, dans les cas de transfert d'immatriculation des registres d'un Etat sur ceux d'un autre, la possibilité que le bateau se trouve momentanément, au cours de cette opération, sans immatriculation.

L'article 10 oblige les patrons de bateaux immatriculés à être porteurs d'un certificat d'immatriculation délivré par les autorités compétentes du bureau d'immatriculation et contenant au moins les mentions indiquées à l'article premier pour les registres. Il a été admis que ce certificat pourrait être remplacé par un duplicata, afin de tenir compte d'un usage de la batellerie allemande d'après lequel un certificat original est remis entre les mains du créancier hypothécaire (Pfandgläubiger) lorsque le bateau est hypothéqué.

L'article 11 détermine les tribunaux compétents dans les cas d'infractions aux dispositions de la convention.

D'après les termes de cet article, lorsqu'il s'agit d'infractions à l'obligation d'immatriculation, est compétent le juge du lieu où l'immatriculation doit être effectuée lorsqu'elle ne peut l'être qu'en un seul endroit, et les juges des différents lieux où le propriétaire a le choix d'y procéder dans les cas prévus à l'alinéa 3 de l'article 3.

Une fois le bateau immatriculé, les autorités du lieu d'immatriculation sont compétentes en ce qui concerne les infractions qui ont trait aux obligations se rapportant à cette immatriculation. Il a paru toutefois que ce système ne permettrait pas d'assurer la répression efficace de ces infractions lorsque la contravention est constatée dans un Etat autre que celui où siège le tribunal compétent. Aussi l'article 11 prévoit-il qu'en pareil cas les autorités de l'Etat où la contravention est constatée prennent les mesures voulues pour assurer la répression de cette contravention par les autorités compétentes.

Lorsqu'il s'agit de violation aux dispositions permettant d'identifier les bateaux, compétence a été donnée aux autorités du lieu où l'infraction a été constatée. Il s'agit dans ce dernier cas d'infractions continues qu'il y a avantage, en effet, à poursuivre sur place dès que le procès-verbal en est dressé.

L'article 12 énumère les exceptions à l'obligation pour le propriétaire d'immatriculer son bateau. Ces exceptions visent les bateaux de plaisance, les bateaux d'un déplacement inférieur à 20 tonnes, les bateaux en construction, enfin les bateaux non encore immatriculés dans un Etat contractant qui se rendent du pays où ils ont été construits ou acquis au pays où ils doivent être immatriculés. Ces exceptions n'ont pas pour objet de mettre obstacle à ce qu'une loi nationale prévoie l'obligation d'immatriculation pour les catégories de bateaux ci-dessus énumérées. Il a paru qu'une pareille obligation ne présentait pas d'intérêt international, mais qu'un pays pouvait trouver nécessaire de soumettre à l'immatriculation certains bateaux de plaisance, de même que certains bateaux d'un déplacement inférieur à 20 tonnes, par exemple des canots automobiles qui peuvent avoir une puissance très grande avec un tonnage très réduit. Dans le cas où l'un des bateaux exceptés de l'obligation conventionnelle d'immatriculation vient à être immatriculé soit en raison du fait que le propriétaire fait usage de la faculté que la Convention lui réserve d'immatriculer son bateau, soit en vertu d'une législation nationale, les dispositions de la Convention sont applicables à ce bateau. Il en est ainsi, par exemple des dispositions destinées à prévenir la double immatriculation et celles qui ont trait à l'hypothèque des bateaux immatriculés.

Toutefois en ce qui concerne l'immatriculation et l'hypothèque des bateaux en construction, le Comité a admis certaines restrictions. Certains membres estimaient que les bateaux en construction ne pouvaient être immatriculés et leurs hypothèques inscrites que dans les registres du pays où le bateau est en cours de construction. D'autres ont été au contraire d'avis qu'il convenait de sanctionner une pratique existant dans les relations entre certains pays et qui consiste à immatriculer et à hypothéquer le bateau non pas dans le pays de construction, mais dans le pays où il est destiné à être immatriculé après achèvement de la construction. Le Comité a cru trouver à cette difficulté une solution en réservant aux Etats contractants le droit de passer des accords particuliers sanctionnant cette pratique. C'est ce que spécifie le dernier alinéa de l'article 12. Les effets de ces accords qui seront communiqués à tous les Etats parties à la Convention, devront être reconnus par ces Etats. Afin qu'aucun doute ne puisse subsister à cet égard, une mention très explicite a été insérée à cet effet dans le protocole de clôture.

Le *Chapitre II* se rapporte à la propriété.

L'article 13 prévoit le renvoi à la loi du pays d'immatriculation pour la détermination des règles à suivre en matière d'acquisition entre vifs des droits de propriété sur un bateau, avec un tempérament toutefois, c'est que cette loi doit prévoir soit une inscription de la propriété au registre d'immatriculation, soit la mise en possession de l'acquéreur. Certains experts des pays qui reconnaissent l'une ou l'autre de ces formes par où se manifeste extérieurement la transmission de propriété n'ont pas cru en effet qu'il fût possible d'admettre l'application dans leurs pays d'une loi étrangère qui ne fit pas dépendre la transmission de propriété de l'accomplissement de l'une au moins de ces formalités. Cette disposition ne vise au surplus que les conditions de transfert du droit réel et ne touche en rien à la question de forme ou de validité du contrat.

Il a été fait mention de registres sur lesquels l'inscription devait être effectuée, étant entendu — et c'est pourquoi le mot « registres » 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 qu'on puisse se référer de l'un à l'autre. Cette latitude a fait l'objet d'une mention au protocole de clôture.

Il convient enfin de remarquer que la Convention ne règle pas le cas où la loi du pays d'immatriculation ne remplirait pas l'une des conditions rappelées ci-dessus. Dans ce cas, la détermination de la loi applicable au transfert des droits de propriété sur un bateau demeure donc réservée à la législation nationale et à la jurisprudence des tribunaux.

L'article 14 se rapporte aux transmissions à cause de mort. Le Comité a estimé qu'il convenait de spécifier que la question de la loi applicable en cas de transmission à cause de mort n'était pas tranchée par le texte qu'il a établi. 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 pouvoir aliéner ou hypothéquer le bateau. Cette inscription doit être effectuée sur les « registres » visés à l'article premier, ce terme ayant le sens indiqué à propos de l'article 13.

(A suivre.)

Les usines de la S. A. des Câbleries et Tréfileries, à Cossonay-Gare.

Compte rendu d'une visite que la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes et la Section vaudoise de la Société suisse des ingénieurs et des architectes ont faite, récemment, de ces très intéressantes installations.

La S. A. des Câbleries et Tréfileries de Cossonay livre au commerce, tous genres de conducteurs pour courant électrique, non isolés ou isolés et des accessoires pour leur utilisation. Elle fabrique donc des fils, cordes et barres de cuivre électrolytique, de bronze ou d'aluminium, des conducteurs isolés au caoutchouc, pour installations intérieures, des câbles sous plomb isolés au caoutchouc, au papier imprégné ou papier sec pour courant fort, haute et basse tension ou pour courant faible : liaisons téléphoniques et télégraphiques, sonnerie, etc., des tubes isolants pour les installations intérieures, des feuillards de fer plombé et étamé, etc.

Elle dispose, à cet effet, des ateliers suivants : 1. Laminage et tréfilerie de cuivre. — 2. Câblerie. — 3. Fabrication des câbles et fils isolés au caoutchouc. — 4. Atelier des tubes isolants. — 5. Laminage à froid. (Fig. 1.)

1. Laminage et tréfilerie de cuivre.

Dans cet atelier, le cuivre électrolytique reçu sous forme de « wire-bars » de 100 à 120 kg est réchauffé dans un *four à gaz*, à la température de 900°C avant de passer dans un premier