

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

Artikel: Commission centrale pour la navigation du Rhin
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-41082>

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: 17.11.2024

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

BULLETIN TECHNIQUE

DE LA SUISSE ROMANDE

Réd. : D^r 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 privilèges 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 privilèges. 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* ».

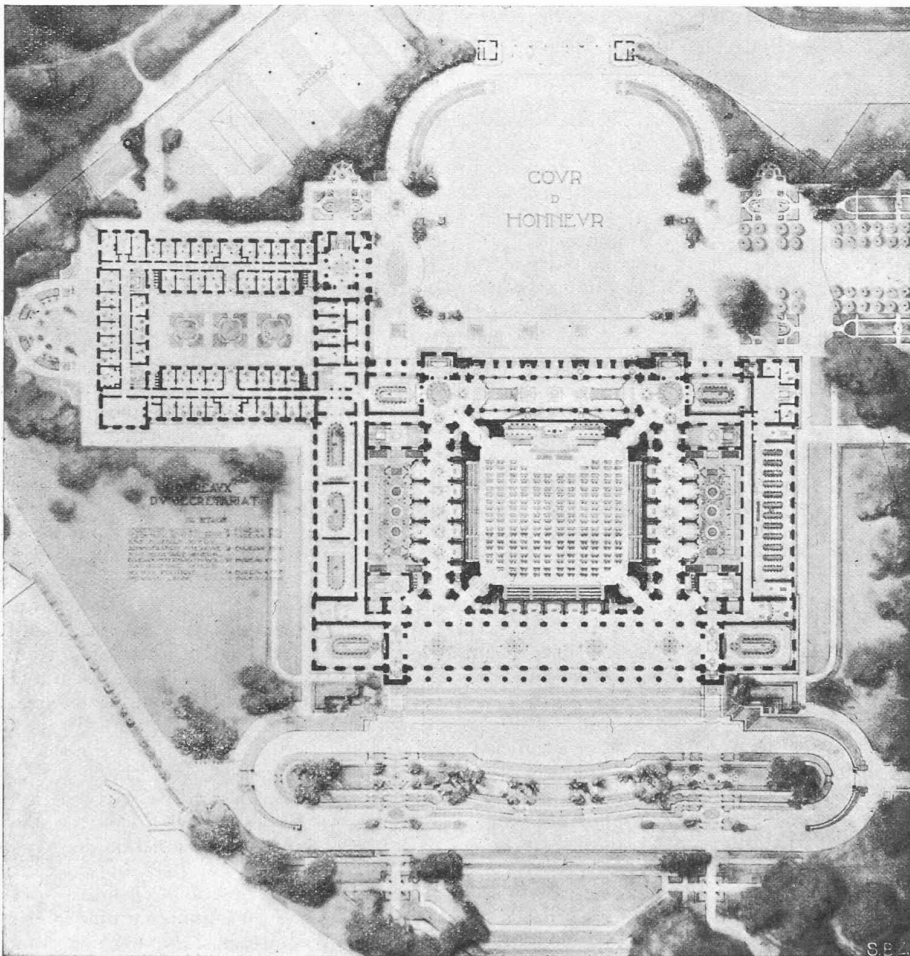
Le chapitre premier du projet traite de l'immatriculation. Les réserves dont ce projet avait fait l'objet ont été retirées. Sur quatre points, le projet a été complété :

1^o 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^o 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 réservée 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^o 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

CONCOURS POUR LE PALAIS DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS



1^{er} rang : MM. Henri Paul Nenot, architecte, à Paris
et Julien Flegenheimer, architecte, à Genève.

assurée d'une manière efficace, lorsque la contravention est constatée dans un Etat autre que celui où siège le tribunal compétent. L'article 11 (ancien 12) a été complété de manière 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.

4^o La question de l'immatriculation et des hypothèques des bateaux en construction a fait l'objet d'un nouvel examen et elle a été résolue d'une manière quelque peu différente.

D'une manière générale, il a été précisé dans le texte même du projet (alors que ce point ne figurait précédemment que dans le commentaire du Secrétariat, voir *Bulletin Technique* du 13 mars 1926, p. 61 et suiv.) que si un bateau, qui est excepté par l'article 12 (ancien 13) de l'obligation de l'immatriculation, vient à être immatriculé, les dispositions

conventionnelles lui sont applicables, et l'on a ajouté les bateaux en construction à la liste de ceux pour lesquels l'immatriculation est facultative. Il suit de là que toute la convention, et par conséquent les chapitres subséquents relatifs à la propriété et aux hypothèques, sont applicables aux bateaux en construction qui ont été immatriculés. Mais cette solution, qui correspond à celle admise à la précédente session, a fait l'objet d'une restriction au protocole de clôture. Les membres allemands du Comité avaient précédemment fait une réserve au sujet de la reconnaissance de l'hypothèque des bateaux en construction, cette hypothèque n'étant pas admise par la législation allemande, sauf à Brême et Hambourg. Depuis, une loi allemande a réglé l'hypothèque de ces bateaux; cependant les membres allemands du Comité, appuyés sur ce point, par les membres français ont été d'avis qu'une pareille hypothèque ne pouvait être régie que par la loi du lieu de construction. Ils ont estimé que ni l'Allemagne ni la France ne pourraient reconnaître une hypothèque prise en Belgique sur un bateau construit en Allemagne ou en France. Les autres membres du Comité n'ont pas été du même avis. La mention au protocole de clôture prévoit donc qu'en signant la convention, les Etats contractants pourront se réserver le droit de déclarer qu'ils ne reconnaîtront pas l'application d'une loi autre que la loi du Pays où la question se pose, en ce qui concerne le régime de la propriété, de l'usufruit, des hypothèques et de l'exécution forcée des bateaux en construction. Cette réserve se rapporte ainsi à la disposition de l'article 3 qui accorde au propriétaire le choix du pays d'immatriculation lorsque le bateau remplit les conditions de plus d'un pays. Ce choix peut être retiré par la législation nationale, lorsqu'il s'agit de bateaux en construction. Mais il va de soi que, quant au fond, la législation nationale devra respecter, en ce qui concerne l'immatriculation, l'usufruit et les hypothèques des bateaux en construction, les règles posées par la convention pour prévenir la double immatriculation, pour assurer la publicité des droits, sauvegarder les créanciers hypothécaires, etc...

Les autres modifications apportées aux clauses relatives à l'immatriculation sont de pure forme.

La rédaction de l'art. 1 a été remaniée de manière à éviter qu'on y cherche la source de l'obligation de l'immatriculation qui doit découler de l'art. 3 seul. Pour bien marquer cette différence, les obligations des Etats ont été groupées dans les deux premiers articles et celles des particuliers dans les articles suivants, ce qui a entraîné certaines retouches de ces articles. Le Comité a en outre supprimé, dans l'art. 3 la limitation aux bateaux « définitivement mis en service » de l'obligation d'être immatriculés, cette formule ayant paru obscure. L'idée que l'on avait voulu exprimer et qui est indiquée dans la note du Secrétariat de 1926, figure maintenant à l'art. 12 (ancien art. 13) où l'on a ajouté à la liste des cas d'immatriculation facultative celui des « bateaux non encore immatriculés dans un Etat contractant, qui se rendent

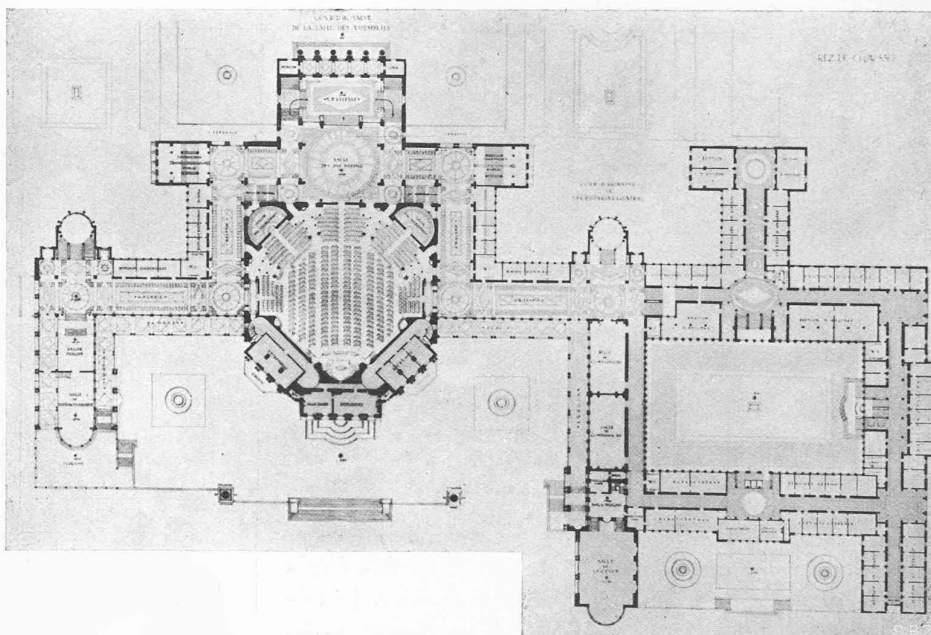
du pays où ils ont été construits ou acquis au pays où ils doivent être immatriculés ».

Le dernier alinéa de l'article 9, relatif à la communication directe entre bureaux de différents pays a été distrait de cet article, pour faire l'objet d'une disposition générale visant la convention entière et étendue à toutes autorités administratives et judiciaires compétentes (article C des Dispositions générales).

De même, l'article 11, relatif aux engagements des Etats de prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la Convention, est devenu l'article B des dispositions générales ; la première partie de l'ancien article 13, relative aux bateaux qui sont en dehors du champ d'application de la Convention est devenu l'article A desdites dispositions ; l'article 14 est devenu l'article D, et l'on a prévu qu'outre les dispositions d'ordre législatif ou réglementaire, les Etats devraient se communiquer la liste des bureaux chargés de la tenue des registres. Enfin l'article 15 qui réserve les droits des Etats non contractants sur les voies d'eau internationales est devenu l'article E.

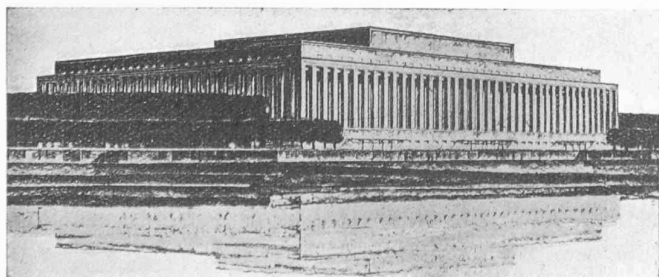
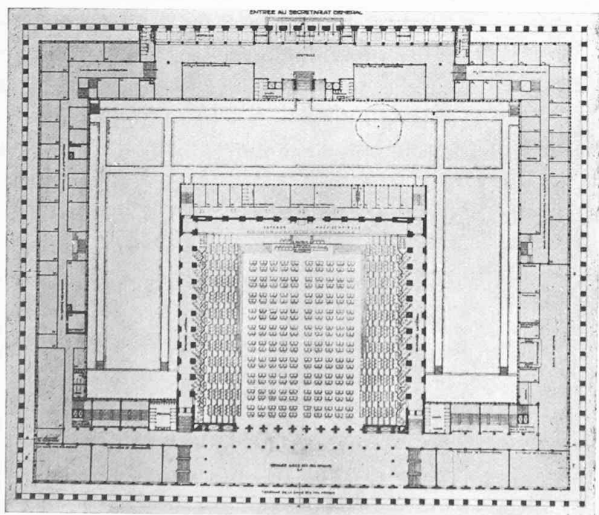
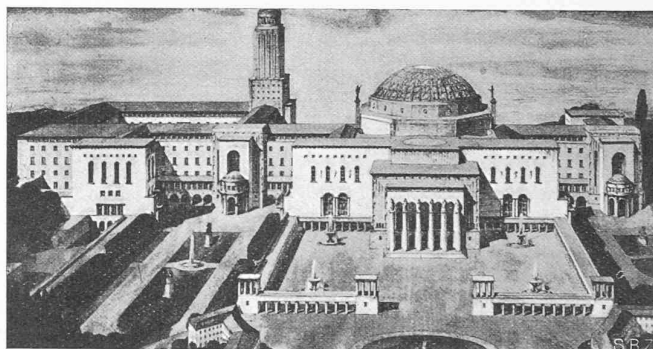
Aux dispositions générales qui viennent d'être indiquées, le Comité a estimé qu'il y avait lieu d'en ajouter une autre relative aux règlements des différends que l'application et l'interprétation de la Convention pourraient soulever. La rédaction de ce dernier article a été toutefois réservée. (A suivre.)

CONCOURS POUR LE PALAIS DE LA SOCIÉTÉ DES NATIONS



En haut : 1^{er} rang :
M. Giuseppe Vago, archi-
tecte, à Rome.

En bas : 1^{er} rang :
MM. E. zu Püllitz,
R. Klopheus et A. Schoch,
tous à Hambourg.



Concours international d'idées pour le palais de la Société des Nations.

Nous reproduisons, au moyen de clichés de la *Schweizerische Bauzeitung*, des projets classés au premier rang et nous continuerons cette reproduction dans nos prochains numéros. Tous les plans sont à l'échelle 1 : 2000 et toutes les figures sont orientées vers le lac.

Les turbines-hélice système Lawaczeck de l'usine de Lilla Edet.

D'après une notice, en anglais, de M. Georges Willock, ingénieur, à Finnshtyttan, en Suède.

L'usine hydro-électrique de Lilla Edet, propriété du Gouvernement de la Suède, est située sur le fleuve Gotha, à 20 km. environ en aval de l'usine de Trollhätten dont la puissance est de 170 000 ch. (Fig. 1.)

La chute disponible n'est que de 6,5 m. dans les cir-