

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **54 (1928)**

Heft 26

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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.