Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 55 (1929)
Heft: 1

Artikel: Commission centrale pour la navigation du Rhin
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-42628

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: 12.07.2025

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

55e année 12 janvier 1929 N° 1

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. — Les maçonneries du grand souterrain maritime du Rove*, par Ch. Sudheimer, ingénieur E. I L. (Chef de service des travaux de la tête nord à l'Entreprise *Léon Chagnaud*, à Marignane). — *Concours d'idées pour la construction d'une grande salle à Nyon.* — Divers : *Le développement des installations de « L'énergie de l'ouest-suisse S. A. ». — Exportation d'énergie électrique hors de la Suisse. — A l'occasion d'une retraite.*

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.)

(Suite et fin.) [1]

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.

L'article 15 consacre la reconnaissance des hypothèques régulièrement établies et inscrites sur des « registres » publics, cette expression devant être interprétée comme il a déjà été indiqué. Toutes les hypothèques, aussi bien les hypothèques judiciaires et légales que les hypothèques conventionnelles, se trouvent visées par ce texte.

L'article 16 précise la portée de l'article 15 en stipulant que les hypothèques produisent dans tous les Etats contractants les mêmes effets que dans le pays d'immatriculation, avec une seule limitation, celle qui résulte d'une impossibilité matérielle, dans le cas de purge.

La question de la substitution de la somme assurée à l'objet de l'hypothèque en cas de perte ou d'avarie du bateau, a donné lieu à des difficultés en raison de la diversité des législations quant au caractère et à l'existence même de cette substitution.

Finalement il a été admis que la substitution serait considérée au sens de la convention comme un effet de l'hypothèque et réglée par suite par la loi du pays d'immatriculation, à moins qu'une telle substitution ne soit contraire à la loi du pays où s'effectue le paiement de la somme assurée. C'est ce qu'exprime l'article 17.

L'article 18 a pour objet de permettre aux créanciers hypothécaires de sauvegarder efficacement leurs droits au cas où le propriétaire du bateau voudrait transférer l'immatriculation de celui-ci des registres d'un pays aux registres d'un autre. Dans ce cas le consentement de tous les créanciers hypothécaires est nécessaire. Il va de soi que si le transfert de l'immatriculation est effectué à la suite d'une vente forcée qui, d'après les dispositions de l'article 20, éteint les hypothèques, le consentement des créanciers hypothécaires pour le transfert de l'immatriculation n'est pas nécessaire. Il a, toutefois, paru préférable de faire, dans l'article 18, une référence expresse à ce cas dont la procédure est réglée par l'article 22.

Si les créanciers hypothécaires donnent leur consentement au transfert, l'article 18 oblige les autorités du bureau où la nouvelle immatriculation est effectuée, d'inscrire d'office l'hypothèque sur leurs registres. Les effets de l'hypothèque se trouvent dès lors réglés par la loi du pays sur les registres duquel elle est inscrite.

[1] Voir *Bulletin technique* du 29 décembre 1928, page 305.

Le *Chapitre IV* se rapporte à l'exécution forcée.

L'article 19 prévoit que la procédure est réglée par la loi du lieu où elle se déroule, avec ce correctif que la saisie doit être notifiée dans les 24 heures 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 leur intérêts.

L'article 20 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 sanction de l'inobservation de cette stipulation sera, suivant les dispositions de la loi du lieu de la saisie, soit la nullité de la vente, soit la réparation du préjudice causé. Etant donné les divergences des systèmes en vigueur dans les différents Etats à cet égard, il n'a pas paru possible d'adopter une solution uniforme, qui ne s'impose d'ailleurs pas dans l'intérêt des créanciers hypothécaires.

La procédure de la vente est réglée par la loi du lieu de la saisie. C'est cette loi qui détermine les conditions de transfert de la propriété et d'extinction des hypothèques inscrites.

L'article 21 vise la distribution du prix d'adjudication qui est faite conformément aux règles de procédure de la loi du lieu de la saisie. Quant au rang des créanciers, l'article 21 se réfère aux autres dispositions de la Convention, c'est-à-dire en ce qui concerne le rang de l'hypothèque par rapport aux privilèges, à l'article 23 qui détermine les privilèges pouvant primer l'hypothèque, en ce qui concerne le rang des hypothèques les unes par rapport aux autres, à l'article 16 qui confère aux hypothèques dans tous les pays contractants les mêmes effets que dans le pays où elles sont inscrites, en ce qui concerne le rang des privilèges entre eux, à l'article 24 qui renvoie à la loi du lieu de la saisie.

L'article 22 fixe l'obligation pour l'autorité du pays d'immatriculation de procéder à la radiation des hypothèques sur présentation d'une expédition de l'acte d'adjudication, sans procédure préalable d'exequatur. Cette radiation ne doit naturellement pas être effectuée si, par application de la loi du lieu de la saisie, la vente forcée a pu ne pas entraîner l'extinction des hypothèques inscrites. C'est à cette éventualité que se rapportent les mots « éteintes dans les conditions prévues par l'alinéa 2 de l'article 23 » qui figurent à l'article 22. L'autorité doit informer les créanciers inscrits de la radiation, afin de leur permettre de sauvegarder leurs droits dans le cas où les notifications prévues aux articles 19 et 20 n'auraient pas été effectuées.

Le *Chapitre V* traite des privilèges.

L'accord sur la liste des privilèges pouvant primer l'hypothèque a été particulièrement délicat à réaliser, étant donné la nécessité reconnue par tous les membres du Comité de sauvegarder le crédit fluvial et, d'autre part, la connexité existant dans le système allemand entre la limitation de la responsabilité de l'armateur et le maintien d'un nombre assez grand de privilèges.

Le système adopté n'oblige pas les Etats à introduire de nouveaux privilèges dans leurs législations ; il limite

simplement le nombre des privilèges qui peuvent primer l'hypothèque, les Etats ne pouvant introduire aucun autre privilège de cet ordre, même un privilège fiscal, ce qu'il a paru prudent de spécifier.

Les privilèges se trouvent répartis en deux groupes.

Le premier groupe de privilèges prime l'hypothèque, quelle que soit la date de la créance. Ce groupe comprend les privilèges suivants :

A la lettre *a*) figurent tout d'abord les privilèges qui naissent à la suite de la saisie du bateau. Le Comité a cru nécessaire d'exprimer très clairement de quelles créances il s'agissait, afin qu'il ne puisse subsister aucun doute à ce sujet. De même pour les privilèges se rapportant aux droits et taxes dont le bateau se trouve grevé au cours de sa navigation : ce sont d'une part les taxes de navigation qui, en matière de navigation intérieure, comprennent les droits de phare et de pilotage et les redevances pour éclusage. D'autre part, ce sont les droits de port qui comprennent les droits de quai et de stationnement.

La lettre *b*) vise les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine et de l'équipage, ce terme devant être compris dans son sens le plus large. Les gages mêmes ne sont toutefois privilégiés que pour une durée de trois mois au plus. Les autres créances, telles que les indemnités qui peuvent être dues à la suite d'accidents, et qui d'après certaines législations découlent du contrat d'engagement, ne sont pas soumises à cette limitation.

La lettre *c*) vise les indemnités pour sauvetage et assistance, ainsi que les contributions du bateau aux avaries communes. Ce dernier privilège a été supprimé par différentes législations comme ne répondant pas à une nécessité pratique. En raison toutefois du fait qu'il peut se justifier par la considération que la dépense résulte d'une action destinée à sauver l'objet même de l'hypothèque, ce privilège a été finalement admis afin de ne pas porter atteinte au système de la législation allemande sur ce point. Par contre les experts allemands ont renoncé à l'insertion d'un privilège en faveur des créances résultant de dépenses engagées par le capitaine et qui sont visées au N° 3 de l'article 102 de la loi allemande sur la navigation intérieure.

Le second groupe de privilèges ne prime l'hypothèque que si les faits constitutifs de la créance sont antérieurs à l'inscription de l'hypothèque. L'admission des privilèges figurant à ce groupe a été considérée par les membres allemands comme une condition de leur adhésion au projet pour les raisons déjà indiquées. Les autres membres du Comité ont cru pouvoir accéder à cette demande étant donné que le crédit fluvial ne devait pas se trouver de ce fait compromis, les prêteurs ayant toujours la possibilité, avant de consentir un emprunt, de se renseigner sur l'existence des privilèges pouvant, au moment de la passation du contrat, grever le bateau.

Dans ce groupe figurent en premier lieu, sous la lettre *a*), les indemnités dues à raison d'un abordage ou de tout autre accident de navigation, qui dans le système de la convention maritime de Bruxelles, du 10 avril 1926, figurent parmi les créances privilégiées quelle que soit la date de leur naissance. Il a paru en effet qu'en matière de navigation intérieure tout au moins, le crédit hypothécaire se trouverait gravement compromis si le créancier hypothécaire se voyait préférer le chargeur d'une cargaison d'un autre bateau dont la valeur peut être infiniment plus grande que celle du bateau hypothéqué et qui aurait été perdue à la suite d'un abordage causé par ce dernier, alors surtout qu'en matière de navigation fluviale les assurances ne couvrent en règle générale que les trois quarts du dommage.

En second lieu, la lettre *b*) vise les indemnités pour dommages causés aux ouvrages d'art des voies navigables et des ports.

Enfin, la lettre *c*) range dans la même catégorie : 1° les indemnités dues pour lésions corporelles de l'équipage et des passagers du bateau même, dans la mesure où ces créances ne se trouveraient pas déjà privilégiées en vertu de la lettre *b*) du premier groupe ; 2° les indemnités pour perte ou avarie de la cargaison du bateau et des bagages de ses passagers jusqu'à concurrence de leur valeur, cette valeur devant être éventuellement déterminée par le tribunal, suivant les circonstances de la cause.

L'article 24 renvoie, comme il a déjà été indiqué pour la détermination du rang des privilèges entre eux, à la loi du lieu de la saisie.

L'article 25 stipule que les privilèges suivent le bateau en quelque main qu'il passe.

L'article 26 renvoie aux lois du lieu de la saisie pour la détermination des cas d'extinction des privilèges, tout en contenant quelques dispositions de droit uniforme : il est tout d'abord stipulé que les privilèges s'éteindront dans un délai de six mois à dater de l'exigibilité de la créance. Ce délai a été considéré comme un maximum qu'il serait désirable de réduire à trois mois si cette réduction n'était pas incompatible avec une accession des Etats non rhénans à la Convention.

En second lieu, l'alinéa 2 prévoit que la vente ne peut éteindre les privilèges que si elle est accompagnée des formalités de publicité prévues à l'article 20.

Enfin, l'alinéa 3 détermine les points de départ des délais à l'expiration desquels les privilèges sont éteints dans les cas où les mots « date de l'exigibilité de la créance » peuvent donner lieu à des interprétations diverses.

L'alinéa 4 renvoie à la loi du tribunal saisi pour la détermination des causes de suspension et d'interruption des délais.

Les articles 27 et 28 sont repris de la convention de Bruxelles du 10 avril 1926 et n'appellent pas d'observations spéciales.

L'article 29 détermine les cas où le chapitre relatif aux privilèges trouve son application. Il suffit pour qu'il en soit ainsi que le bateau soit immatriculé dans un Etat contractant. Il suit de là que la nationalité des créanciers est indifférente. En outre, il a paru utile de préciser que la convention s'appliquait même aux bateaux saisis sur le territoire de l'Etat où ils sont immatriculés.

Le *Chapitre VI* contient des dispositions générales.

L'article 30 soustrait d'une manière complète à l'application de la convention les bâtiments et embarcations de guerre de même que les bateaux appartenant à une administration publique et affectés exclusivement à un service non commercial.

Les articles 31, 32 et 33 ont pour objet d'assurer l'application pratique de la convention.

L'article 34 dont il a déjà été question, réserve l'application du régime des voies d'eau internationales, de même que l'article 35 a pour objet d'éviter que par le jeu des différentes dispositions de la convention, notamment de celles qui ont trait à l'immatriculation, à la propriété et à la vente forcée, un Etat contractant ne se trouve privé du droit de prendre les mesures de prohibition d'entrée ou de sortie internationalement admises.

L'article 36 doit renfermer une clause relative au règlement des différends. Il a paru préférable au Comité de laisser à la Commission Centrale le soin de rédiger cette clause.

Berlin, le 19 mai 1928.

Les maçonneries du grand souterrain maritime du Rove.

par CH. SUDHEIMER, ingénieur E. I. L.
(Chef de service des travaux de la tête nord à l'Entreprise *Léon Chagnaud*, à Marignane).

Sans vouloir rappeler ici, en détail, toute la genèse de la construction du souterrain du Rove, tronçon important (comme l'indique le plan annexé, fig. 1) du canal de Marseille au Rhône, au travers de la chaîne de l'Estaque (dite Barre du Rove), nous nous proposons cependant de donner un aperçu de l'exécution des maçonneries de ce