Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 53 (1927)
Heft: 22

Inhaltsverzeichnis

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: 15.07.2025

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

53e année 5 novembre 1927 N° 22

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.* — *Durcissement des mortiers et bétons*, par J. Bolomey, ingénieur, Professeur à l'Université de Lausanne. — *Soudure à l'arc électrique par courant alternatif, avec étincelle-pilote.* — *Nouvelle Association internationale pour l'essai des matériaux (N.A.I.E.M.).* — *Deux retraites.* — Sociétés : *Société suisse des ingénieurs et des architectes.* — *Comité de rédaction du « Bulletin technique de la Suisse romande ».* — Bibliographie. — *Service de placement.*

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

Projet de Convention sur certaines matières de droit fluvial.
Texte arrêté par le Comité dans sa séance du 10 mars 1927.

(Suite et fin.)[1]

CHAPITRE II. — *De la propriété et de l'usufruit.*

Art. 13. — L'acquisition entre vifs des droits de propriété sur un bateau est réglée par la loi du pays contractant où le bateau est immatriculé. Il n'est rien dérogé aux règles suivies dans les Etats contractants en ce qui concerne la loi applicable aux acquisitions à cause de mort. Toutefois, la loi du pays d'immatriculation peut prévoir que la propriété acquise par les héritiers et légataires, pour être opposable aux tiers, doit être inscrite dans les registres publics visés à l'article premier.

Art. 14. — Les dispositions de l'article précédent s'appliquent à l'usufruit.

CHAPITRE III. — *De l'hypothèque.*

Art. 15. — Les hypothèques régulièrement établies d'après les lois de l'Etat contractant où le bateau est immatriculé et inscrites sur les registres publics de cet Etat, visés à l'article Ier, sont considérées comme valables et respectées dans tous les autres Etats contractants.

Art. 16. — Les hypothèques visées à l'article précédent produisent dans tous les Etats contractants les mêmes effets que dans le pays d'immatriculation, notamment en cas d'aliénation. Néanmoins, lorsque la procédure de purge ou autre analogue ne peut se dérouler dans le pays où se trouve le bateau parce que la législation de ce pays ne l'organise pas, les droits inscrits ne sont pas éteints tant que cette procédure n'a pas été accomplie régulièrement dans l'un des Etats contractants.

Art. 17. — L'immatriculation d'un bateau grevé d'hypothèques ne peut être reportée des registres d'un Etat contractant sur les registres d'un autre sans le consentement de tous les créanciers hypothécaires. En cas de consentement, les inscriptions d'hypothèques sont reportées d'office sur les registres du pays de la nouvelle immatriculation. Leurs effets sont désormais soumis à la loi de ce pays.

CHAPITRE IV. — *De l'exécution forcée.*

Art. 18. — En cas de saisie d'un bateau immatriculé dans l'un des Etats contractants, la procédure est réglée par la loi du lieu où elle se déroule. La saisie est notifiée dans les cinq jours à l'autorité du lieu d'immatriculation chargée de la tenue des registres sur lesquels les hypothèques sont inscrites. Cette autorité en informe les créanciers inscrits.

Art. 19. — Toute mise en vente forcée est notifiée, à peine de nullité, au moins un mois avant l'adjudication, à l'autorité visée à l'article précédent. Celle-ci en informe les créanciers inscrits. La vente forcée est effectuée conformément à la loi du lieu de la vente ; elle transfère la propriété et éteint les hypothèques inscrites, nonobstant toute disposition contraire de la loi du pays d'immatriculation.

Art. 20. — Le prix d'adjudication est distribué aux créanciers, conformément aux règles de procédure de la loi du lieu de la saisie et en tenant compte du rang qui leur appartient aux termes de la présente Convention.

Art. 21. — L'autorité du pays d'immatriculation doit procéder à la radiation des hypothèques sur présentation d'une expédition de l'acte d'adjudication.

Texte arrêté en première lecture, dans la séance du 10 mars 1927.

CHAPITRE V. — *Des privilèges.*

Art. 22. — Peuvent seules jouir d'un privilège primant l'hypothèque sur un bateau de navigation intérieure, les créances suivantes : 1. Les frais de justice, taxes et impôts publics dus à raison de la navigation du bateau, les frais de garde et de conservation ; 2. les gages du capitaine et de l'équipage depuis le dernier engagement, mais pour une durée de six mois au plus ; 3. les indemnités pour sauvetage et assistance ; 4. les indemnités dues à un autre bateau, à sa cargaison, à son équipage ou à ses passagers, à raison d'un abordage ou de tout autre accident résultant d'une faute nautique du bateau.

Art. 23. — Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées à l'article 22. Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance du prix. Les créances visées au No 3 sont payées par préférence dans l'ordre inverse des dates auxquelles elles sont nées. Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.

Art. 24. — Les créances privilégiées du dernier voyage sont préférées à celles des voyages précédents. Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent toutes au même rang avec les créances du dernier voyage.

Art. 25. — Les créances privilégiées suivent le bateau en quelques mains qu'il passe.

Art. 26. — Les privilèges portant sur le bateau s'éteignent, en dehors des autres cas prévus par les lois nationales, à l'expiration du délai d'un an à dater de l'exigibilité de la créance. Toutefois, parmi les cas d'extinction prévus par les lois nationales, la vente n'éteint les privilèges que si elle est accompagnée des formalités de publicité, prévues à l'article 19. Le délai court, pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage, à partir du jour où les opérations sont terminées et, pour le privilège

[1] Voir *Bulletin technique* du 22 octobre 1927, page 249.