Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **53 (1927)**

Heft 23

PDF erstellt am: **02.06.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

53e année 19 novembre 1927 N° 23

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 bases géodésiques des mensurations dans le canton de Fribourg*, par M. H. Zœlly, chef de la Section de géodésie au Service topographique fédéral. — *Concours pour l'étude d'un projet de bâtiment à l'usage de la Bibliothèque nationale ainsi que pour l'installation du Bureau fédéral de la propriété intellectuelle et du Bureau fédéral de statistique, à Berne.* — Bibliographie. — Carnet des concours. — *Service de placement.*

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Projet de Convention relative à l'abordage fluvial. Texte adopté en première lecture.

Article premier. — Les Etats contractants s'engagent à insérer dans leur législation nationale les dispositions suivantes relatives aux indemnités dues à raison d'un dommage causé aux bateaux, aux choses ou personnes se trouvant à bord.

Art. 2. — Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés. Cette disposition reste applicable dans le cas où soit les bateaux soit l'un deux, sont au mouillage au moment de l'accident.

Art. 3. — Si l'abordage est causé par la faute de l'un des bateaux, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise. En cas de remorquage, chaque bâtiment formant partie du convoi n'est responsable que de son fait.

Art. 4. — S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des bateaux est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises ; toutefois, si, d'après les circonstances la proportion ne peut pas être établie, ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales. Les dommages causés soit aux bateaux, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les bateaux en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers. Les bateaux en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa premier du présent article, il doit définitivement supporter. Il appartient aux législations nationales de déterminer, en ce qui concerne ce recours, la portée et les effets des dispositions contractuelles ou légales qui limitent la responsabilité des propriétaires de bateaux à l'égard des personnes se trouvant à bord.

Art. 5. — La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

Art. 6. — L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt ni à aucune autre formalité spéciale. Il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage.

Art. 7. — Les actions en réparation de dommages ainsi que les actions en recours admises par l'alinéa 3 de l'article 4 se prescrivent par un an. Le délai court, pour les actions en réparation, à partir de l'événement ; pour les actions en recours, il court à partir du jour du paiement. Les causes de suspension et d'interruption de ces prescriptions sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action. Les Hautes Parties contractantes se réservant le droit d'admettre dans leurs législations, comme prorogeant les délais ci-dessus fixés, le fait que le bateau défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

Art. 8. — Après un abordage, le capitaine de chacun des bateaux entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son bateau, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers. Il est également tenu dans la mesure du possible de faire connaître à l'autre bateau le nom et le port d'attache de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va. Le propriétaire de bateau n'est pas responsable à raison de la seule contravention aux dispositions précédentes.

Art. 9. — Les Hautes Parties contractantes, dont la législation ne réprime pas les infractions à l'article précédent, s'engagent à prendre ou à proposer à leurs législatures respectives les mesures nécessaires pour que ces infractions soient réprimées. Les Hautes Parties contractantes se communiqueront, aussitôt que faire se pourra, les lois et les règlements qui auraient déjà été édictés, ou qui viendraient à l'être dans leurs Etats pour l'exécution de la disposition précédente.

Art. 10. — Sous réserve de conventions ultérieures, les présentes dispositions ne portent point atteinte aux règles sur la limitation de responsabilité des propriétaires de bateaux, telles qu'elles sont établies dans chaque pays, non plus qu'aux obligations résultant du contrat de transport ou de tous autres contrats.

Art. 11. — La présente Convention s'étend à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omision d'une manœuvre, soit par inobservation des règlements, un bateau a causés soit à un autre bateau, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

Art. 12. — Au sens de la présente Convention, les radeaux sont assimilés aux bateaux.

Les bases géodésiques des mensurations dans le canton de Fribourg[1],

par M. H. ZŒLLY, chef de la Section de géodésie au Service topographique fédéral.

Les premiers travaux trigonométriques : 1792-1834.

Les plus anciennes données, fixant *géodésiquement* un point du canton de Fribourg, remontent à la publication des travaux de *Hassler & Tralles* et se rapportent

[1] Communication présentée à l'Assemblée des *Ingénieurs ruraux et topographes suisses*, à Fribourg, le 22 juillet 1927.