

Objekttyp: **TableOfContent**

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

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

Heft 22

PDF erstellt am: **26.09.2024**

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.

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

<http://www.e-periodica.ch>

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.* — *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 1^{er}, 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 N° 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.