

Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **52 (1926)**

Heft 7

PDF erstellt am: **21.09.2024**

### **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.library.ethz.ch)

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

# BULLETIN TECHNIQUE

Réd. : D<sup>r</sup> 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.* — *Calcul de la perte de charge dans les galeries sous pression, lors de l'écoulement de l'eau en régime permanent*, par JULES CALAME et DANIEL GADEN, ingénieurs. — *Sur le mode de couplage le plus favorable des machines*, par M. R. THOMANN, professeur à l'Université de Lausanne. — *L'architecte autrefois et aujourd'hui*, par M. ABEL FAVRE (suite et fin). — *La trempe automatique de l'acier.* — NÉCROLOGIE: *Emile Rod.* — BIBLIOGRAPHIE. — SOCIÉTÉS: *Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.* — *Section genevoise de la S. I. A.* — CARNET DES CONCOURS. — *Service de placement.*  
Ce numéro contient 16 pages de texte.

## Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

### Projet de convention relatif à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure<sup>1</sup>.

Texte de seconde lecture.

#### ARTICLE PREMIER.

Les bateaux de navigation intérieure sont inscrits sur des registres publics de la propriété, des hypothèques et autres droits réels d'après les règlements administratifs des différents pays.

L'inscription doit contenir au moins :

1<sup>o</sup> Le lieu d'immatriculation. 2<sup>o</sup> Les lettres et le numéro d'immatriculation. 3<sup>o</sup> Le nom ou la devise du bateau. 4<sup>o</sup> Le mode de construction du bateau. 5<sup>o</sup> Le tonnage maximum ou le déplacement, d'après son certificat de jaugeage, ainsi que le numéro de ce certificat. 6<sup>o</sup> Les nom, prénoms, profession et domicile du propriétaire.

#### ARTICLE 2.

La législation de chaque Etat contractant détermine quels bateaux doivent ou peuvent être immatriculés sur ses registres publics et à quelles conditions.

Toutefois si le bateau remplit les conditions d'immatriculation fixées par la législation de deux ou plusieurs Etats contractants, le propriétaire a le choix du pays où le bateau sera immatriculé. Dans ce cas, le propriétaire ne peut faire immatriculer son bateau que dans les registres de l'un de ces Etats.

*Note.* — Le second alinéa de cet article a fait l'objet d'une réserve de la délégation française.

#### ARTICLE 3.

Tout bateau tombant sous l'application de l'article précédent doit être immatriculé avant d'être mis définitivement en service.

L'obligation de faire immatriculer le bateau au bureau compétent incombe au propriétaire.

*Note.* — Cet article a fait l'objet d'une réserve de la délégation allemande.

#### ARTICLE 4.

Si des modifications surviennent dans les faits mentionnés dans le registre ou si le bateau périt ou devient innavigable, la déclaration en doit être faite au bureau d'immatriculation. La loi nationale désigne, s'il y a lieu, la personne à laquelle incombe l'obligation de faire cette déclaration.

#### ARTICLE 5.

Pour chaque bureau d'immatriculation, il y a une série incontinue de numéros, précédés de plusieurs lettres initiales indiquées par l'autorité supérieure compétente.

<sup>1</sup> Voir la « Note du Secrétariat », servant de préambule à ce projet, dans notre dernier numéro. *Réd.*

La première de ces lettres sera la lettre initiale de l'Etat où l'immatriculation est effectuée, savoir : *B* pour la Belgique, *D* pour l'Allemagne, *F* pour la France, *I* pour l'Italie, *N* pour les Pays-Bas, *S* pour la Suisse.

Chaque gouvernement établira un tableau portant indication des autres lettres initiales.

Ce tableau, ainsi que toutes les modifications qui pourraient y être ultérieurement apportées, devront être notifiés aux autres Etats contractants.

#### ARTICLE 6.

Les bateaux portent les lettres initiales de leur bureau d'immatriculation, ainsi que le numéro d'immatriculation dans la série des numéros de ce bureau.

#### ARTICLE 7.

Le nom ou la devise de chaque bateau, ainsi que le lieu d'immatriculation, sont indiqués sur l'arrière de ce bateau. Les lettres et les numéros sont placés sur chaque côté de l'avant du bateau. Ces indications doivent être faites d'une manière visible et apparente en caractères ayant au moins huit centimètres de hauteur et douze millimètres de trait.

#### ARTICLE 8.

Il est défendu d'effacer, d'altérer, de rendre méconnaissables, de couvrir ou de cacher, par un moyen quelconque, les noms, lettres et numéros, placés sur les bateaux.

#### ARTICLE 9.

Si un bateau est immatriculé dans l'un des Etats contractants, il ne peut pas être immatriculé dans un autre, sans qu'il soit procédé en même temps à sa radiation dans le premier Etat.

L'immatriculation dans le second Etat n'aura d'effet qu'à partir du jour de la radiation opérée dans le premier Etat.

Le bureau d'immatriculation du premier Etat, aussitôt la radiation opérée, doit en informer le bureau du second Etat, en indiquant la date de la radiation. Le certificat de l'immatriculation précédente sera retiré à cette occasion.

A cet effet, les bureaux d'immatriculation des Etats contractants sont autorisés à correspondre directement entre eux.

#### ARTICLE 10.

Le patron de chaque bateau doit être porteur d'un certificat d'immatriculation dressé par les autorités compétentes et portant en tête le nom du bureau d'immatriculation.

Ce certificat doit contenir au moins les mentions indiquées à l'article 1<sup>er</sup>; les modifications ultérieures des faits qui y sont mentionnés doivent y être indiquées dans les conditions prévues à l'article 4.

Le certificat original peut être remplacé par un duplicata délivré par les autorités compétentes.