

# Commission centrale pour la navigation du Rhin

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 21

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-41088>

## **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.

# 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. — Concours pour le palais de la Société des Nations (suite et fin) — Le durcissement superficiel des aciers par mitraillage. — Comparaisons entre les prix de transport par chemins de fer et par voies navigables, par M. JACQUINOT, Inspecteur général des Ponts et Chaussées (suite et fin). — Impressions de cours. — 89<sup>e</sup> Conférence de l'Union d'entreprises suisses de transport. — Concours d'idées pour le Bâtiment de la Bibliothèque nationale, à Berne. — 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. <sup>1</sup>

#### CHAPITRE PREMIER. — De l'immatriculation.

ARTICLE PREMIER. — Les Etats contractants s'engagent à établir, conformément à leur législation, des registres publics pour l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure. L'inscription des bateaux sur ces registres 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 le certificat de jaugeage, ainsi que le numéro de ce certificat ; 6<sup>o</sup> les noms, prénoms, profession et domicile du propriétaire.

ART. 2. — La législation de chaque Etat contractant détermine quels bateaux doivent ou peuvent être immatriculés sur ses registres publics et à quelles conditions. Chacun des Etats contractants s'engage à prendre les mesures nécessaires pour qu'un bateau ne puisse être immatriculé simultanément dans deux de ses bureaux.

ART. 3. — Tout bateau tombant sous l'application de l'article précédent doit être immatriculé. L'obligation de faire immatriculer le bateau incombe au propriétaire. Si le bateau remplit les conditions d'immatriculation fixées par la législation d'un seul Etat contractant, le bateau doit être immatriculé au bureau compétent de cet Etat. Si le bateau remplit les conditions d'immatriculation fixées par la législation de deux ou plusieurs Etats contractants, le bateau ne peut être immatriculé qu'au bureau compétent de l'un de ces Etats. Dans ce cas, le propriétaire a le choix du pays où le bateau sera immatriculé.

ART. 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 du pays d'immatriculation désigne, s'il y a lieu, la personne à laquelle incombe l'obligation de faire cette déclaration.

ART. 5. — Pour chaque bureau d'immatriculation, il y a une série continue de numéros, précédée de plusieurs lettres initiales indiquées par l'autorité compétente. 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, *CH* pour la Suisse. Chaque Gouvernement établira un tableau portant indication des autres lettres initiales.

<sup>1</sup> Ce projet est conforme au texte proposé par le Comité de rédaction, à l'exception des mots et passages soulignés qui répondent à des additions ou modifications apportées par le Comité en séance plénière.

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

ART. 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.

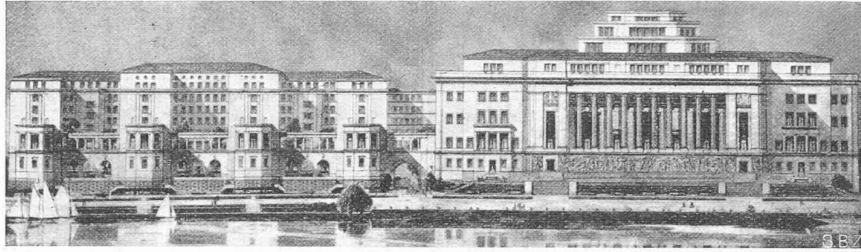
ART. 7. — Le nom ou la devise de chaque bateau, ainsi que le lieu d'immatriculation, sont indiqués sur l'arrière de ce bateau. Les lettres et les numéros sont placés sur chaque côté de l'avant du bateau. Ces indications doivent être faites d'une manière visible et apparente en caractères ayant au moins huit centimètres de hauteur et douze millimètres de trait.

ART. 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.

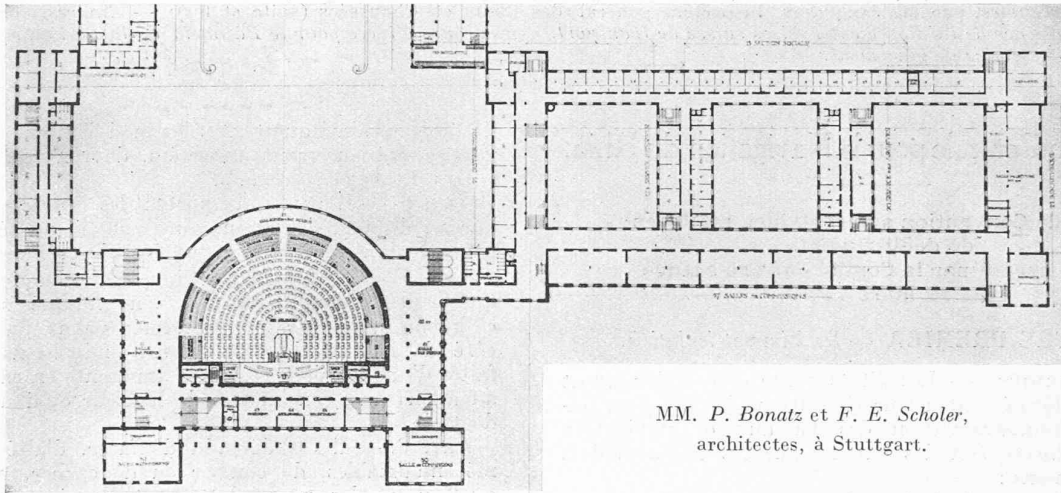
ART. 9. — Si un bateau est immatriculé dans l'un des Etats contractants, il ne peut pas être immatriculé dans un autre, sans qu'il soit procédé en même temps à la radiation de l'immatriculation dans le premier Etat. L'immatriculation dans le second Etat n'a d'effet qu'à partir du jour de la radiation 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 est retiré à cette occasion. *Sous réserve des dispositions de l'article 17*, le bureau d'immatriculation du premier Etat ne peut s'opposer à la radiation qu'en application de mesures exceptionnelles d'un caractère général, édictées par la législation de cet Etat. Toutefois, la radiation ne peut pas être refusée si le bateau ne remplit plus les conditions d'immatriculation en vigueur dans ledit Etat.

ART. 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 premier ; les modifications ultérieures des faits qui y sont mentionnées 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.

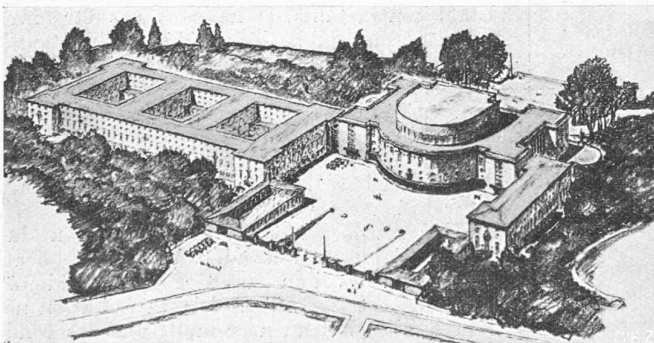
ART. 11 (ancien art. 12 du projet). — Sont compétentes pour la poursuite et la répression : 1. En ce qui concerne les contraventions à l'article 3, les autorités du lieu ou des lieux où le propriétaire doit ou peut faire immatriculer le bateau aux termes dudit article ; 2. En ce qui concerne les contraventions à l'article 4, les autorités du lieu d'immatriculation ; 3. En ce qui concerne les contraventions aux articles 6, 7, 8 et 10, les autorités du lieu où l'infraction a été constatée. Dans les cas visés aux numéros 1 et 2, si la contravention est constatée dans un autre Etat contractant, les autorités de cet Etat prennent les mesures nécessaires pour en assurer la poursuite et la répression par les autorités compétentes en vertu des dispositions desdits numéros.



MM. P. et L. Guidetti, architectes, à Paris.



MM. P. Bonatz et F. E. Scholer, architectes, à Stuttgart.



CONCOURS POUR  
LE PALAIS DE LA SOCIÉTÉ  
DES NATIONS

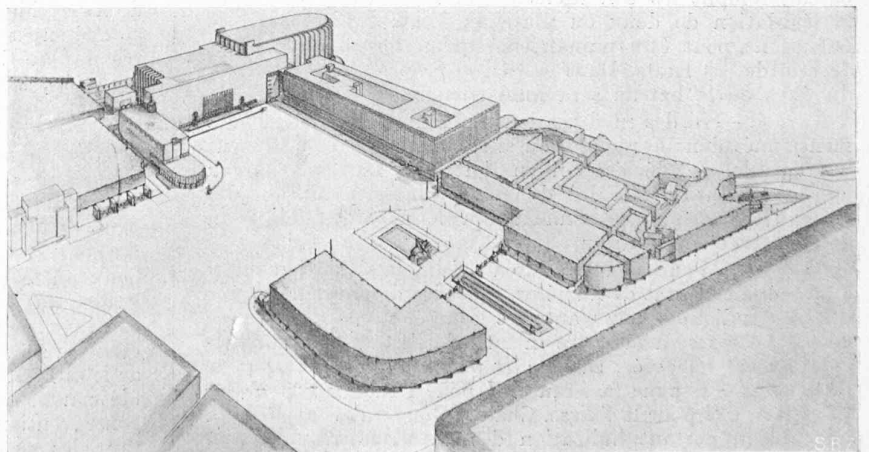
Projets récompensés  
d'une « première mention » : 3800 fr.

Clichés de la *Schweizer Bauzeitung*.

ART 12 (ancien art. 13 du projet). — L'obligation prévue à l'article 3 ne vise pas :

1. les bateaux de plaisance ; 2. les bateaux d'un déplacement inférieur à 20 tonnes métriques au plus grand enfoncement autorisé par les règlements sur les différentes voies navigables que le bateau est destiné à fréquenter ; 3. les bateaux en construction ; 4. les bateaux non encore immatriculés dans un Etat contractant, qui se rendent du pays où ils ont été construits ou acquis au pays où ils doivent être immatriculés. *Lorsqu'un des bateaux ci-dessus visés est immatriculé, les dispositions de la présente Convention lui sont applicables.*

(A suivre.)



M. H. Th. Wijdeveld, architecte, à Amsterdam.