Objekttyp: **TableOfContent**

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

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

Heft 7

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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 26 mars 1927 N° 7

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.* — *Le Palais de justice fédéral de Montbenon, à Lausanne. Esquisse monographique,* par B. Recordon, architecte. — *La cavitation dans les turbines hydrauliques.* — *Grue électrique, pivotante et roulante, pour tramways.* — Sociétés : *Section genevoise de la Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.* — Bibliographie. — *Service de placement.*

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Les travaux de la Sous-Commission douanière.

Dans ses études en vue de la révision de la Convention de Mannheim de 1868, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin a estimé devoir porter une attention toute particulière sur les questions douanières. Il lui est apparu, en effet, que le régime actuellement pratiqué était susceptible d'améliorations dont la réalisation favoriserait le développement de la navigation. Elle a confié à un comité spécial le soin d'examiner la question, après avoir tracé, dans ses grandes lignes, la voie dans laquelle les simplifications devaient être cherchées. Ce Comité est composé comme suit :

Président : M. Baldwin, Commissaire de Grande-Bretagne.

Membres : Pour l'Empire et les Etats allemands : M. Zweck. — Pour la Belgique : M. van der Cruyssen. — Pour la France : M. Steil. — Pour les Pays-Bas : M. Meyers. — Pour la Suisse : M. Häusermann.

Le Comité a commencé ses travaux à Strasbourg au printemps de 1924.

Après une interruption de deux ans, due à diverses circonstances, le Comité a repris ses travaux en 1926 et les a activement poussés, s'étant réuni quatre fois au cours de l'année écoulée. Il a siégé en mars à Cologne et en avril à Strasbourg. En septembre il a visité les principaux postes de douanes et entrepôts francs intéressant la navigation rhénane d'Anvers à Bâle, en passant par Rotterdam et Amsterdam, et il a entendu les observations des usagers. Enfin, il s'est réuni une dernière fois à Strasbourg au mois de novembre.

Le Comité a pu réunir ainsi une documentation précise sur les systèmes en vigueur dans les différents pays, sur les modalités de leur application par les autorités locales, enfin sur les usages des navigateurs et des commerçants. Cette première étape, longue et difficile en raison de la complexité de la question, était nécessaire pour pouvoir apprécier dans quelle mesure il était possible d'unifier et de simplifier les formalités requises dans l'intérêt de la navigation. Le Comité, dans la direction indiquée par la Commission, a eu principalement en vue de déterminer les moyens techniques permettant de diminuer la longueur des arrêts aux frontières et d'accomplir les formalités, jusqu'au dédouanement des marchandises exclu, sans qu'il soit besoin d'une connaissance spéciale des diverses législations. Dans ce dessein le Comité a établi un projet de document d'accompagnement des marchandises qui est une des bases de tout le système imaginé. Ce document qui a été qualifié de « Document rhénan » se rapproche beaucoup de la « Vrachtlijst » ou liste de chargement telle qu'elle est usitée aux Pays-Bas, en ce sens qu'il doit être établi, pour chaque cargaison, autant de documents séparés qu'il y a de lieux où des parties doivent être déchargées. A cet égard le « Document rhénan » se distingue du manifeste conventionnel de 1868 et du manifeste actuellement exigé par les douanes françaises et qui doivent, l'un comme l'autre, couvrir la cargaison tout entière. Il se distingue du « Begleitschein » réglementaire en Allemagne, du fait qu'il ne peut, comme pour ce dernier, en être établi autant qu'il y a d'articles séparés, quels que soient les lieux de déchargement. La faculté qui résulte de l'emploi du « Begleitschein », permet, au passage de la frontière, d'établir le document qui suivra chaque article jusqu'à son dédouanement dans une ville de l'intérieur souvent fort éloignée du Rhin. Mais il convient de remarquer qu'en pratique, comme l'a constaté le Comité, le « Begleitschein » est généralement utilisé sur le Rhin pour couvrir, comme doit le faire le « Document rhénan », des parties entières de cargaison, suivant leurs ports de déchargement.

Tel qu'il est conçu le « Document rhénan » doit suffire pour accompagner toute marchandise, dès le moment où sortant du pays dont elle provient, elle pénètre par la voie rhénane dans un autre pays, jusqu'au moment où elle est déchargée dans ce pays (ou dans quelque autre pays situé au delà) soit pour être dédouanée, soit pour être réexpédiée par une autre voie que le Rhin, soit pour être entreposée. Tant que le dépôt à terre n'est pas devenu effectif, il ne doit pas être besoin de présenter aux autorités douanières d'autres papiers de douane que le « Document rhénan », qui est apuré, avec indication de la destination donnée à la marchandise, lorsqu'elle est déchargée. Toutefois, si le déchargement a pour objet un transbordement, avec ou sans mise à terre, y compris les cas d'allégements, le transport de la marchandise sur le Rhin doit pouvoir continuer à s'effectuer sous le couvert du « Document rhénan ».

Ainsi, dès la sortie du pays de chargement, un seul type de document sera suffisant pour toutes les douanes, les intéressés gardant, d'ailleurs, la faculté de recourir aux formalités nationales de chaque pays s'ils le préfèrent. En outre, ce document est d'un modèle extrêmement simple ; il ne doit pas contenir d'autres indications que des indications commerciales ordinaires, c'est-à-dire : lieux de chargement et déchargement ; nature des marchandises — en vrac ou colis séparés, avec la mention, dans ce dernier cas, du nombre, de l'espèce, des marques et des numéros du colis — ; désignation commerciale des marchandises ; quantité, poids ou unités. Le « Document rhénan » peut donc être établi par n'importe quel intéressé à l'expédition, avant ou après le chargement, et sans connaissances spéciales.

La seconde base du système du Comité est la reconnaissance des plombs de douane, apposés dans des conditions internationalement fixées. Le Comité a visité, à cette fin, les chantiers de construction de Mulheim sur le Rhin et a eu recours aux lumières de deux experts en matière de construction de bateaux, MM. van Driel (Pays-Bas) et de Mullenheim (France). A la suite de ces études, il a fixé une série de conditions techniques auxquelles les bateaux et leurs fermetures devraient répondre pour que les plombs apposés sur ces fermetures par une autorité douanière puissent et doivent être reconnus par toutes les autres. A côté des méthodes anciennes de fermeture, au moyen de moraillons et oeillets et de tringles, le Comité a admis un système nouveau basé