

Commission centrale pour la navigation du Rhin

Autor(en): **Hostie, Jan / Gout, Jean**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 16

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-40306>

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^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. — Le régulateur accéléro-tachymétrique des Ateliers des Charmilles S. A., Genève, par M. E. VOLET, ingénieur aux « Ateliers des Charmilles S. A. ». — L'édifice du Bureau International du Travail, à Genève. — Courses d'essai d'une voiture automotrice à benzine sur la ligne de la Thurgovie centrale les 7 et 8 avril 1926. — Fondation George Montefiore. — The British Optical Convention, 1926. — Voyages à prix réduits en Yougoslavie. — BIBLIOGRAPHIE. — CARNET DES CONCOURS. — Service de placement.*

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Compte rendu du Bureau au sujet de l'activité de la Commission Centrale en 1925.

(Suite et fin.¹)

Affaires économiques.

Nomenclature rhénane. — Deux légers changements ont été apportés à cette nomenclature : N° 37/38. — Les mots « cacao brut, cacao préparé » ont été remplacés par les mots : « cacao brut ou préparé : chocolat ».

Les N°s 86 c et 86 b ont été intervertis, de telle sorte que les différents postes se présentent dans l'ordre ci-après : N° 86 a. — Pavés. — N° 86 b. — Autres pierres brutes ou simplement préparées. — N° 86 c. — Asphalte naturel, solide.

Questions douanières.

Poste de douane dans les entrepôts français à Cologne. — Les intéressés ayant demandé l'établissement d'un bureau de dédouanement dans les installations louées à l'Etat français au port de Cologne et cette demande n'ayant pas été admise par l'Administration des Douanes compétente en raison du peu d'importance du trafic effectué dans ces installations, l'affaire fut portée devant la Commission Centrale, durant sa session de printemps 1925. Cette dernière, constatant que des pourparlers étaient encore en cours entre les deux délégations directement intéressées, ne crut pas devoir prescrire des mesures d'instruction immédiates. Mais en raison de l'intérêt général que pouvait présenter le cas pour le régime des ports francs, elle pria les deux délégations de lui fournir toute documentation utile pour lui permettre de statuer en connaissance de cause à sa prochaine session. Dans sa session d'hiver la Commission put constater que l'espoir d'arrangement qui avait dicté cette solution d'attente s'était réalisé. L'accord intervenu prévoyait le dédouanement dans les entrepôts particuliers gratuitement pour les bâtiments de mer et moyennant paiement des redevances réglementaires pour les autres bâtiments. Quant à ces derniers, l'expédition des colis n'aurait lieu toutefois qu'« à titre d'essai, jusqu'à nouvel ordre et dans la mesure où le service le permet » tandis que l'expédition des marchandises en vrac était prévue comme devant se faire « dans la mesure où cette facilité peut être accordée aux autres maisons établies dans le port. »

L'accord intervenu ne donna lieu à aucune observation de la part de la Commission.

Droit privé et droit social.

Au cours de l'année 1925, le Comité pour l'unification du droit privé fluvial a tenu sous la présidence de M. ROSSETTI, Commissaire d'Italie, deux réunions, la première en mars à Genève et la seconde en octobre à Paris. Lors de sa toute première réunion, en 1924, le Comité avait adopté en première lecture, le texte d'un avant-projet de Convention

relatif à la nationalité des bateaux de navigation intérieure et il avait décidé de soumettre ce texte à la Commission Centrale en attirant l'attention de celle-ci « sur l'opportunité d'une seconde lecture, au cours de laquelle il serait désirable de combiner, le cas échéant, ce texte avec les textes relatifs à l'immatriculation », tels qu'ils résultaient des travaux du Comité de jaugeage. En outre, le Comité avait établi un plan de travail, suivant lequel il devait commencer par mettre à l'étude la question des droits réels (propriété, hypothèque) et des privilèges ainsi que celle de l'abordage et de l'assistance, toutes questions qui avaient déjà fait l'objet d'une étude approfondie au sein de la Conférence internationale de droit maritime. Pour chacun de ces groupes de questions, un rapporteur avait été désigné avec mission de dresser un questionnaire à envoyer aux délégations en vue de donner à celles-ci l'occasion de renseigner le Comité sur le système en vigueur dans leur pays d'après leur législation en même temps que sur les desiderata des intéressés.

En mars 1924, le texte relatif à la nationalité des bateaux était soumis à la Commission Centrale qui invitait alors le Comité, par une résolution en date du 22 mars, à procéder à une seconde lecture de cet avant-projet. Mais, au moment de la réunion de Genève, en mars 1925, deux délégations firent connaître que leurs Gouvernements ne voyaient aucune utilité à l'établissement d'une pareille convention, et qu'en conséquence, elles ne se trouvaient pas en mesure de continuer à collaborer à son élaboration. Dans ces conditions, il devenait assez difficile de conclure une convention sous les auspices de la Commission Centrale. Les autres délégations ne crurent toutefois pas devoir renoncer complètement au résultat auquel on était déjà parvenu et qui constituait, à leur point de vue, un progrès sur l'état de choses antérieur. C'est pourquoi elles décidèrent que le projet, qui avait dans l'entretemps subi quelques amendements, serait soumis à leurs Gouvernements en vue de la signature éventuelle, le dépôt des ratifications devant être opéré au Secrétariat de la Société des Nations. Après un échange de vues au sein de la Commission Centrale, lors de sa session d'avril 1925, celle-ci, après avoir constaté « que le principe de la reconnaissance du pavillon des bâtiments de navigation intérieure fait partie, de longue date, du droit international public rhénan¹ », décida qu'elle n'avait pas à retenir le projet et se borna à prier ses membres de transmettre ce dernier à leurs Gouvernements à toutes fins utiles.

Par suite de l'abandon du projet de Convention concernant la nationalité des bateaux fluviaux, la question surgissait de savoir si le Comité ne devait pas néanmoins, se ralliant à la suggestion de certaines délégations, distraire du projet établi à Strasbourg par le Comité de jaugeage, en décembre 1923, toutes les dispositions relatives à l'immatriculation pour les grouper en une Convention unique qui pût en même temps constituer une base solide pour les travaux ultérieurs du Comité sur les droits réels. C'est dans ces conditions, qu'un texte de projet de convention sur l'enregistrement des bateaux

¹ Cette déclaration a fait l'objet de réserves de la part de la délégation de l'Empire et des Etats allemands.

¹ Voir *Bulletin technique* du 17 juillet 1926, page 173.

de navigation intérieure fut discuté au cours des deux sessions que le Comité tint en 1925. — Le texte adopté par le Comité en seconde lecture, lors de la Conférence de Paris d'octobre 1925, a fait encore sur certains points, l'objet de réserves de la part des délégations allemande et française, aussi a-t-il été entendu qu'il en serait fait une troisième lecture.

Les dispositions les plus caractéristiques de ce projet, tel qu'il a été publié dans les organes de la Commission Centrale (voir N° 6 du 13 mars 1926 et N° 7 du 27 mars 1926, du *Bulletin technique*), peuvent être résumées comme suit : L'immatriculation est déclarée obligatoire, avant la mise en service définitif, pour tout bateau qui doit ou peut être immatriculé en vertu de la législation de l'un quelconque des Etats contractants (art. 3 et 2 al. 1^{er} comb.)¹ C'est dire que cette obligation d'immatriculation n'est pas imposée à tous les bateaux naviguant sur le Rhin. Il était impossible, en effet, de donner à cette obligation le caractère d'une disposition de *police* applicable à tous ceux qui participent à la navigation rhénane dans une Convention telle que celle-ci, sans méconnaître le principe de liberté de navigation qui se trouve consacré à l'article premier de l'Acte de navigation du Rhin. C'est cette idée qui a trouvé son expression dans l'article 15 qui stipule qu'« aucune des dispositions de la présente Convention ne doit être interprétée comme portant atteinte aux droits des Etats non contractants sur les voies d'eau internationalisées ».

La détermination du lieu où l'immatriculation doit être faite ne laissait pas de présenter de grandes difficultés en raison des divergences profondes qui existent, en cette matière, entre les législations des Etats riverains. Aussi, faute d'avoir pu arriver à rallier l'unanimité sur un critérium unique — personnel ou réel — s'est-on borné à un renvoi à la législation nationale dans l'article 2 qui stipule que « la législation de chaque Etat contractant détermine quels bateaux doivent ou peuvent être immatriculés sur ses registres publics et à quelles conditions ». On y a toutefois apporté ce correctif, destiné à éviter les conflits de lois au cas où un bateau remplirait simultanément les conditions d'immatriculation de deux ou de plusieurs Etats contractants, que le propriétaire aurait alors le choix du pays où le bateau serait immatriculé (art. 2, al. 2)². Si un bateau est déjà immatriculé dans l'un des Etats contractants, il ne peut être immatriculé dans un autre sans qu'il ait été en même temps procédé à sa radiation dans le premier Etat (art. 9). C'est là une disposition essentiellement pratique destinée à éviter les doubles immatriculations, préjudiciables habituellement des doubles hypothèques, et dont l'introduction avait été réclamée à maintes reprises par les intéressés. Enfin, il convient encore de citer l'article 12 destiné à régler les conflits de compétence. D'après cette disposition, compétence est donnée au juge du lieu où l'immatriculation aurait dû être faite pour toutes les contraventions se rapportant à l'immatriculation elle-même (défaut d'immatriculation ; absence de déclaration quant aux modifications survenues dans les faits mentionnés sur les registres) et au juge du lieu où l'infraction aura été constatée pour toutes les violations des dispositions ayant pour objet l'identification du bateau, (consistant notamment à effacer, altérer... etc. les lettres, numéros d'immatriculation).

En dehors de ce projet, le Comité a encore adopté en première lecture quatre articles relatifs à la reconnaissance internationale des *hypothèques fluviales*. Tels sont les résultats auxquels est déjà arrivé le Comité depuis sa fondation, résultats qu'au cours de sa dernière session, consacrée précisément en partie à la question de l'unification du droit privé fluvial, la Sous-Commission de navigation intérieure de la Société des Nations a tenu à qualifier d'excellente base de travail pour tous ceux qui collaborent ou collaboreront dans l'avenir à l'œuvre de l'unification du droit privé, en matière de navigation intérieure.

Il a été décidé, qu'en dehors de la seconde lecture du texte

¹ L'article 3 qui rend l'immatriculation obligatoire a fait l'objet d'une réserve de la part de la délégation de l'Empire et des Etats allemands.

² Le second alinéa de l'article 2 qui laisse ainsi au propriétaire d'un bateau remplissant les conditions d'immatriculation de plusieurs Etats, le choix du lieu d'immatriculation a fait l'objet d'une réserve de la part de la délégation française.

sur les hypothèques et la troisième lecture du texte sur l'immatriculation, le Comité, au cours de sa prochaine session, entamerait l'étude des privilèges ainsi que la question de l'abordage et de l'assistance. Quant à l'unification du droit social de la navigation le Comité d'études dont il a été parlé dans le compte rendu de 1924 ne s'est pas encore réuni.

Affaires judiciaires.

L'activité de la Commission en tant que tribunal facultatif d'appel dans les différends entre particuliers relatifs à la navigation du Rhin a continué à s'exercer d'une manière normale.

Affaires intérieures.

La Commission a procédé à la vérification des pouvoirs des nouveaux Commissaires. — L'engagement des fonctionnaires du Secrétariat venant à expiration en 1926 a été renouvelé pour un terme de trois ans à partir du 15 avril 1926. — La Commission a fixé son budget qu'elle a arrêté à 180,000 francs suisses pour 1926. — Elle a procédé à la vérification et à l'approbation des comptes de 1924. — Le Rapport annuel pour 1924 n'a pu être arrêté au cours de 1925 par suite de la remise tardive des données nécessaires à sa confection. — Des mesures ont été prises qui permettent d'espérer que ces retards seront évités dans l'avenir. Le prix du rapport annuel a été fixé jusqu'à nouvelle décision à 8 francs suisses.

Le Secrétaire Général :

(S.) : JAN HOSTIE.

Le Président :

(S.) : JEAN GOUT.

Le régulateur accéléro-tachymétrique des Ateliers des Charmilles S. A. à Genève,

par M. E. VOLET,

ingénieur aux Ateliers des Charmilles S. A.

Faisant suite à l'article paru dans le numéro du 19 juin du *Bulletin Technique de la Suisse Romande*, nous donnons ci-dessous la description des régulateurs accéléro-tachymétriques que les Ateliers des Charmilles construisent depuis 1921 déjà.

Il est intéressant de relever dès l'abord que ces régulateurs tiennent compte de tous les principes énoncés en conclusion de l'article signalé ci-dessus et que leur construction est basée sur une longue série d'expériences et d'études approfondies.

Le régulateur des Ateliers des Charmilles, breveté dans la plupart des pays industriels, comporte :

un bâti réservoir d'huile sur lequel sont montés :

un servomoteur,

une pompe à huile sous pression,

un mécanisme de réglage à main,

un distributeur avec soupape de sûreté, et

un carter spécial contenant : un tachymètre, un accéléromètre, un dispositif permettant de changer la vitesse et le statisme, et un relais à pression d'huile.

Les dimensions des cinq premiers organes mentionnés ci-dessus sont dépendantes de l'effort que doit fournir le régulateur, tandis que l'ensemble accéléro-tachymétrique contenu dans le carter spécial reste toujours le même, qu'il s'agisse de régler une turbine de 50 ou de 50,000 ch.

Cet ensemble que nous appellerons « le régleur » constitue la partie la plus intéressante du régulateur et c'est lui que nous allons décrire.