

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 52 (1926)  
**Heft:** 16

## Inhaltsverzeichnis

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 14.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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. — 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.<sup>1</sup>)

#### 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 rhénan<sup>1</sup> », 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

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

<sup>1</sup> Voir *Bulletin technique* du 17 juillet 1926, page 173.