Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 55 (1929)
Heft: 8

Artikel: Commission centrale pour la navigation du Rhin
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-42646

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 18.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

55e année 20 avril 1929 N° 8

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.* — *Pont roulant de la fabrique de cellulose à Attisholz (Soleure)*, par M. A. Dommer, professeur à l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne, administrateur-délégué des « Ateliers de constructions mécaniques de Vevey S. A. ». — *Architecture et « éclairagisme ».* — *Arithmétique financière. Résolution de quelques problèmes d'échange de titres*, par H. de Cerjat, ingénieur, Grand-Lancy (Genève). — Nécrologie : *Julien Chappuis* (planche hors texte N° 1). — Sociétés : *Association amicale des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne.* — *Association suisse de technique sanitaire.* — Bibliographie.

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Projet de convention relatif à l'abordage fluvial.

Texte adopté en deuxième lecture par le Comité de Droit privé de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin, dans sa séance du 23 janvier 1929.

Article premier. — En cas d'abordage survenu entre bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux bateaux, aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions suivantes, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit.

Art. 2. — Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'abordage, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés. — Cette disposition reste applicable dans le cas où soit les bateaux, soit l'un d'eux, sont au mouillage au moment de l'accident.

Art. 3. — Si l'abordage est causé par la faute de l'un des bateaux, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise. — En cas de remorquage, chaque bâtiment formant partie du convoi n'est responsable que de son fait.

Art. 4. — S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des bateaux est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises ; toutefois, si, d'après les circonstances, la proportion ne peut pas être établie, ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parts égales. — Les dommages causés soit aux bateaux, soit à leurs cargaisons, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou d'autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les bateaux en faute, dans ladite proportion, sans solidarité à l'égard des tiers. — Les bateaux en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle que, conformément à l'alinéa premier du présent article, il doit définitivement supporter. — Il appartient aux législations nationales de déterminer, en ce qui concerne ce recours, la portée et les effets des dispositions contractuelles ou légales qui limitent la responsabilité des propriétaires de bateaux à l'égard des personnes se trouvant à bord.

Art. 5. — La responsabilité établie par les articles précédents subsiste dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire.

Art. 6. — L'action en réparation des dommages subis par suite d'un abordage n'est subordonnée ni à un protêt, ni à aucune autre formalité spéciale. — Il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage.

Art. 7. — Les actions en réparation de dommage se prescrivent par deux ans à partir de l'événement. — Le délai pour intenter les actions en recours admises par l'alinéa 4 de l'article 4 est d'une année. Cette prescription ne court que du jour du paiement. — Les causes de suspension et d'interruption de ces prescriptions sont déterminées par la loi du tribunal saisi de l'action. — Les Hautes Parties contractantes se réservent le droit d'admettre dans leurs législations, comme prorogeant les délais ci-dessus fixés, le fait que le bateau défendeur n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement.

Art. 8. — Après un abordage, le capitaine de chacun des bateaux entrés en collision est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son bateau, son équipage et ses passagers, de prêter assistance à l'autre bâtiment, à son équipage et à ses passagers. — Il est également tenu, dans la mesure du possible, de faire connaître à l'autre bateau le nom et le port d'attache de son bâtiment, ainsi que les lieux d'où il vient et où il va. — Le propriétaire de bateau n'est pas responsable à raison de la seule contravention aux dispositions précédentes.

Art. 9. — Les Hautes Parties contractantes, dont la législation ne réprime pas les infractions à l'article précédent, s'engagent à prendre ou à proposer à leurs législatures respectives les mesures nécessaires pour que ces infractions soient réprimées. — Les Hautes Parties contractantes se communiqueront, aussitôt que faire se pourra, les lois et les règlements qui auraient déjà été édictés, ou qui viendraient à l'être dans leurs Etats pour l'exécution de la disposition précédente.

Art. 10. — Sous réserve de conventions ultérieures, les présentes dispositions ne portent point atteinte aux règles sur la limitation de responsabilité des propriétaires de bateaux, telles qu'elles sont établies dans chaque pays, non plus qu'aux obligations résultant du contrat de transport ou de tous autres contrats.

Art. 11. — La présente Convention s'étend à la réparation des dommages que, soit par exécution ou omission d'une manœuvre, soit par inobservation des règlements, un bateau a causés soit à un autre bateau, soit aux choses ou personnes se trouvant à leur bord, alors même qu'il n'y aurait pas eu abordage.

Art. 12. — Pour l'application de la présente Convention, sont assimilés aux bateaux les hydroglisseurs, les radeaux, les bacs, les dragues-grues et élévateurs flottants et tous engins ou outillages flottants de nature analogue[1].

Art. 13. — Les dispositions de la présente Convention seront appliquées à l'égard de tous les intéressés, lorsque tous les bateaux en cause seront immatriculés dans l'un des Etats contractants et dans les autres cas prévus par les lois nationales.

Il est entendu toutefois : 1° Qu'à l'égard des intéressés ressortissants d'un Etat non contractant, l'application desdites dispositions pourra être subordonnée par chacun des Etats contractants à la condition de réciprocité ; 2° que, lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même Etat que le tribunal saisi, c'est la loi nationale et non la Convention qui est applicable.

[1] La Délégation belge a fait des réserves relativement à l'énumération des engins flottants auxquels la Convention est applicable.

Les Hautes Parties contractantes, dont la législation ne correspond pas aux règles de la présente Convention, s'engagent à prendre ou à proposer à leurs Législatures respectives les mesures nécessaires pour que leur législation soit modifiée conformément aux règles de la convention.

Art. 14. — La présente Convention est sans application aux bâtiments et embarcations de guerre et aux bateaux d'Etat exclusivement affectés à un service public.

Art. 15. — Aucune des dispositions de la présente Convention ne doit être interprétée comme imposant des obligations ou conférent des droits qui soient incompatibles avec le régime des voies d'eau internationales.

Article additionnel. — Il est entendu que la disposition de l'article 5 fixant la responsabilité dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote obligatoire, n'entrera de plein droit en vigueur que lorsque les Hautes Parties contractantes se seront mises d'accord sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux.

Protocole de clôture.

Ad. article 2 al. 2. — Les mots « au mouillage » doivent être entendus comme s'appliquant à tout bateau ancré, amarré ou autrement immobilisé.

Nous publierons, dans notre prochain numéro, le rapport, relatif à ce projet de convention, du Comité de droit privé de la Commission centrale pour la navigation du Rhin. Réd.

Pont roulant de la fabrique de cellulose à Attisholz (Soleure),

par M. A. DOMMER,
professeur à l'Ecole d'ingénieurs de l'Université de Lausanne,
administrateur-délégué des
« Ateliers de constructions mécaniques de Vevey S. A. ».

Le numéro 10, du 19 mai 1928, de notre journal donnait, page 116, une figure schématique, que nous reproduisons ci-dessous (fig. 1), de cet important ouvrage ainsi que ses dimensions principales.

Quelques renseignements illustrés de photographies intéresseront probablement les lecteurs du *Bulletin technique.*

Charpente.

L'ensemble du pont est représenté par la figure 2. La figure 3 est celle de la charpente métallique montée au niveau du sol sur lequel elle repose par l'intermédiaire de cales et coins en bois.

Sur la figure 4 on voit cette même charpente pendant son levage.

Rappelons en effet que, pour éviter la construction d'un échafaudage et le levage pièce après pièce à 21 m. de hauteur d'un poids d'environ 370 tonnes (machinerie comprise), les constructeurs ont effectué, au moyen de deux pylônes ad hoc entièrement métalliques (voir fig. 5), le levage en une fois du poids total.

Ce qui rendait cette opération délicate c'est qu'elle s'effectuait en plein air et que les organes de support et leurs fondations devaient résister non seulement aux charges verticales mais aux efforts obliques résultant du vent.

Le déplacement vertical de la charge était obtenu au moyen de 4 vérins hydrauliques, système « Perpetuum », propriété de la « Gutehoffnungshütte, » à Sterkrade, qui mit obligeamment ces appareils, avec 2 pompes mues électriquement, à la disposition des constructeurs.

La course de ces vérins est de 22 centimètres ; par mesure de sécurité on procéda par levées successives de 18 cm seulement.

Les figures 6 et 7 représentent les vérins à l'intérieur des échelles de levage constituées chacune par 4 fers U NP. 28, percés de trous de 50 mm de diamètre distants de 180 mm d'axe en axe. Ces U sont convenablement entretoisés, à l'extérieur seulement, de manière à maintenir

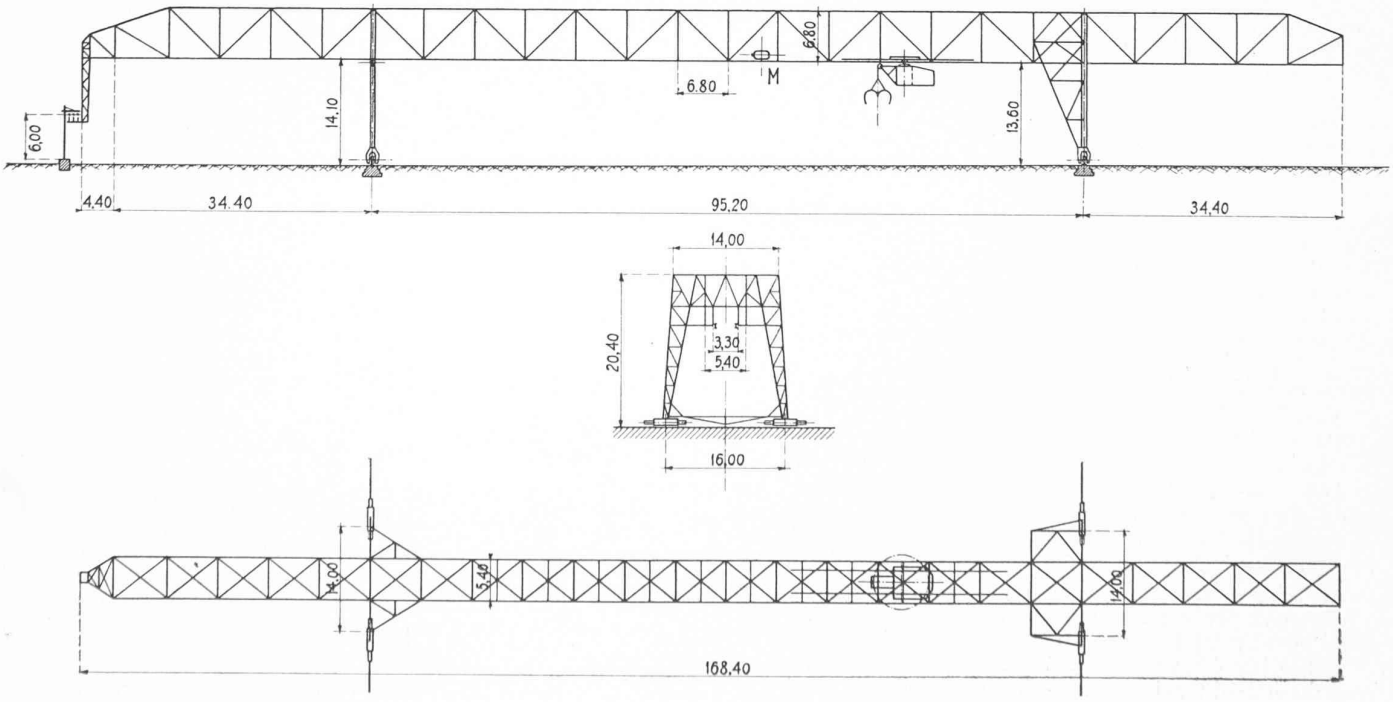

Fig. 1. — Elévation, plan et coupe du pont roulant d'Attisholz. — Echelle 1 : 1000.