

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

**Protocole de la Commission Centrale pour la Navigation
du Rhin. 1833-1869**

1838

15 (20.7.1838)

1838

Session de Juillet

PROTOCOLE

N^o XV.

de la Commission-Centrale pour la navigation du Rhin.

En présence de M. M. les Commissaires ci-après dénommés.

Pour Bade,	de M ^r	de Kettner.
" la Bavière "	"	de Nau.
" la France "	"	Engelhardt.
" la Hesse "	"	Verdier.
" Nassau "	le Baron de	Knierlein.
" les Pays Bas.	M ^r	Ruhr.
" la Prusse "	"	Westphal, Président.

Majence le 20 Juillet 1838.

Mesures à fin de prévenir la
surcharge des embarcations.

§. I.

Prusse: Afin de prévenir, que les bateliers ne chargent outre mesure leurs embarcations, le Commissaire de Prusse propose d'ajouter l'alinéa suivant à l'article 6⁴ de la Convention du 31^r Mars 1831.

„Encourra la même amende et la même responsabilité
„tout batelier, dont l'embarcation aura plus d'enfoncement
„que le maximum de la charge indiquée par l'échelle
„de jaugeage, et il sera astreint, au port le plus pro-
„chain, de rompre charge jusqu'au degré d'enfoncement
„légal.”

Bade: Haute d'Instruction se réserve sa déclaration, et, attendu que la mesure proposée paraît utile, il appuiera la motion auprès de son Gouvernement, et fera aussitôt part à ses Collègues de la décision qui interviendra.

Bavière: Adhère à la proposition, en cas d'assentiment général.

France: La matière étant complètement réglée sur le Rhin Français, tant pour la défense que pour la sanction pénale, pour les nationaux comme pour les étrangers,
le Commissaire

le Commissaire de France regrette de ne pas pouvoir
adhérer à la proposition faite (voir l'annexe).
Hesse: adhère à la proposition.

Nassau. comme Bavière.

Pays Bas. comme Bade.

Conclusion.

En attendant la résolution à prendre d'accord com-
mun, les Commissaires sont convenus d'intervenir auprès
de leurs Gouvernements, pour que cet objet soit déjà de
à présent recommandé à la surveillance spéciale des
autorités locales respectives.

/: Sig: / de Kettner,

de Nau,

Engelhardt,

Verdier,

de Kvierlein,

Ruhr,

Westphal, Président.

Pour expédition conforme

Le Président de la Commission Centrale.

Westphal
H

Annexe du vote de France
au Protocole N^o XV.

Les Règlements de la navigation française exigent
" qu'après le chargement terminé, il reste toujours
" hors de l'eau 6 pouces de bordage franc au dessous
" de la latte, à la descente, et 12 pouces, à la
" remonte".

Avant le départ, le chargement est vérifié par
les experts à ce préposé (Fertiger), une fois à Strasbourg, et
une seconde fois à la Wantzenau.

Si il y a surplus, le déchargement s'en fait aussitôt
aux frais du batelier.

La même vérification est également organisée au port
de Mayence.

Si néanmoins les dimensions prescrites sont dépassées,
le batelier est de droit responsable " de tous les
" dommages qui résulteraient et des accidents qu'il
" pourrait éprouver".

Il pourra de plus être suspendu par la décision de
la Chambre de Commerce de Strasbourg, pendant un
temps plus ou moins long, et au maximum d'une année.

D'un autre côté, le Règlement du 11. Août 1818 sur
l'application du jaugeage, prescrit:

- " L'adjonction d'experts pour décider du bordage franc
 - " que chaque bateau doit conserver, c'est-à-dire du
 - " maximum de sa capacité légale de chargement. (art. 2.)
 - " Que le jaugeage du bateau se fera ensuite d'après
 - " les dimensions ainsi réservés au chargement,
 - " que, sur ce point, les Commissaires Jaugeurs auront
 - " à se régler d'après le dire des Experts;
 - " que néanmoins, en règle générale on doit réserver,
- pour

„ pour les embarcations de 1000 q^z de capacité, un
„ bordage franc de 4 Décimètres, et de 6 Décimètres
„ pour celles d'une plus forte capacité, sans distinction
„ entre la remonte et la descente, (art. 8.)

„ de manière que chaque bateau jaugé présente
„ extérieurement l'indication du bordage qui doit surnager,
„ avec chargement maximum.”

„ Quant à la sanction pénale, et indépendamment des
„ peines de discipline intérieure qui atteignent exceptionnel-
„ lement les bateliers français, ceux-ci de même que tous
„ les autres bateliers étrangers repris à cet effet sur le
„ Rhin français peuvent encore être passibles des disposi-
„ tions de l'article 18 de la loi du 26 avril 1832 sur la
„ compétence des Juges du Rhin, ainsi conçues.”

„ Dans tous les cas qui ne seraient pas prévus par les
„ lois existantes, ou par la présente Loi, les contraventions
„ aux règlements d'administration publique, et aux règle-
„ -ments de police, ayant pour objet la visite des embar-
„ -cations, les devoirs des patrons conducteurs et floteurs, les
„ formalités à suivre pour les embarquements, les débarque-
„ -ments, l'atterrage, le service des pilotes et la manoeuvre,
„ la police des ports, les expéditions, le maintien du bon
„ ordre sur le fleuve et les rivages, la conservation des chemins
„ de halage, la sûreté des marchandises et la conservation des
„ objets abandonnés, seront punies des peines portées dans
„ les articles 464 et 470 du code Pénal

Ces peines sont:

1^o amende de 1 à 15 francs

2^o emprisonnement de 1 à 5 jours,

„ En cas d'insolvabilité, l'amende se résout en une peine
„ d'emprisonnement, dont le maximum est de 15 jours.”

Une amende dont le minimum est de 100 francs est beau-
„ coup trop élevée, surtout puisque devant être appliquée
„ d'une manière absolue par les Juges du Rhin, et du
„ moment que l'enfoncement du bateau dépasserait le
„ maximum

maximum indiqué par l'échelle de son jaugeage, elle pourrait souvent atteindre un batelier qui n'aurait pas pu éviter d'être en défaut, comme par exemple, lors du chargement de marchandises sujettes à grossir en poids et volume par une température humide qui surviendrait pendant le voyage, ou par une prise d'eau momentanée, &c.

Dans tous ces cas le Juge du Rhin n'ayant pas à s'enquérir s'il y a contravention, et ne pouvant tenir compte ni des circonstances ni des causes du fait qui lui est signalé, ne pourrait cependant pas moins faire que d'appliquer la loi d'après le minimum de 100 francs.

Resterait à la vérité, le secours en grâce: mais pour-quoi grâce, lorsqu'il s'agirait d'une justice raisonnée qui serait précédée d'une bonne surveillance dans les ports et aux bureaux de perception, pour prévenir tout, soit abus des bateliers, soit inconvénients d'une répres-sion, qui finirait par devenir inefficace précisément parceque la peine aurait été exagérée.

un
êtres
inction
nte
urnages,
nt des
tonnel.
tous
le
disposi-
sur la
ar les
entions
règle.
embar-
les
ique
re,
bon
chemins
des
dans
ine
rs.
t beau-
née
et du
le
imum