

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Protocole de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. 1833-1869 1849**

11 (9.10.1849)

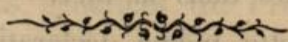
Session de 1849.

N<sup>o</sup> XI.

# PROCOLE

de la

## Commission Centrale de la Navigation du Rhin.



En présence des Commissaires ci-après dénommés :

Pour **Bade**: Mr. *Kühlenthal*, Président.

„ **Bavière**: „ *de Kleinschrod*.

„ **France**: „ *Engelhardt*.

„ **Hesse**: „ *Schmitt*.

„ **Nassau**: „ *le Baron de Zvierlein*.

„ **Pays-Bas**: „ *Travers*.

„ **Prusse**: „ *Delbruck*.

MAYENCE les 21 Septembre et 10 Octobre 1849.

Règlement de Police pour la navigation du Rhin.

Aux termes du Protocole XXXV. de 1848, les Commissaires des six Etats Riverains supérieurs s'étaient engagés à présenter à l'approbation de leurs Gouvernements, en en proposant la ratification, le Projet de Règlement de Police joint au dit Protocole, et à s'informer réciproquement du résultat de leurs démarches; enfin le 1<sup>er</sup> Juillet 1849 avait été admis éventuellement comme terme d'exécution.

Mais dans l'intervalle, diverses observations ayant été présentées sur quelques unes des dispositions de ce Projet, à l'effet d'y apporter des additions et des modifications, l'objet a dû être soumis à un nouvel examen au sein de la Commission Centrale.

Avant d'aborder le fond de la discussion, le Commissaire des *Pays-Bas* déclara, que son Gouvernement était dans le cas d'adopter, également pour le Rhin néerlandais, le Projet de Règlement discuté dans la Session de l'année dernière, mais à condition qu'il y serait apporté quelques modifications, dont l'exposé allait suivre tout-à-l'heure, de sorte qu'au moyen de cette réserve, il était actuellement à même de prendre part à la discussion.

Les autres Commissaires accueillirent avec une vive satisfaction cette déclaration, qui permettait actuellement d'arriver à un Règlement uniforme pour tout le cours du Rhin.

La discussion ayant alors été ouverte, la Commission prit les résolutions suivantes sur le contenu des différentes observations présentées par les Commissaires :

1. Par suite de la déclaration du Commissaire néerlandais, l'intitulé du Règlement doit porter :

„Règlement de Police pour la navigation du Rhin, depuis  
„*Bâle* jusques dans la mer.“

Par suite de cette même déclaration, la 1<sup>ère</sup> Partie doit- être intitulée :

„Dispositions générales applicables à tout le cours du  
„fleuve.“

2. Relativement à l'article 1, alinéa 1, le Commissaire de *Hesse* fit l'observation :

que l'obligation imposée dans la 1<sup>ère</sup> partie de cet article aux conducteurs de n'occasionner aucuns dommages, ne présente pas, par la généralité des termes, une garantie suffisante contre les dommages que la navigation à vapeur peut causer aux rives ou aux bateaux qui y stationnent, aux moulins ou autres établissements de ce genre, et il proposa l'addition suivante :

„En conséquence, sur toutes les sections du fleuve où le  
„besoin s'en fera sentir, et où il y serait avisé au moyen  
„d'ordonnances locales de police rendues par les autorités  
„territoriales compétentes, les capitaines de bateaux à va-  
„peur, soit à la remonte soit à la descente, seront tenus,  
„pour passer devant les rives, bateaux, batelets et ra-  
„deaux amarrés au rivage ou stationnant à l'ancre, ainsi  
„que devant les moulins à bateaux et autres établissements  
„analogues, de s'en tenir aussi éloignés que le permettra  
„la profondeur du chenal.

„Mais si en raison de la configuration du fleuve ou  
„de l'état des eaux, le conducteur était obligé, à son pas-  
„sage devant les dites rives ou devant les dits bateaux,  
„batelets, radeaux, moulins etc., qui stationnent à l'ancre,  
„de s'en approcher de 150 pieds et au dessous, il devra  
„modérer la machine, dès l'instant où le bateau se trou-  
„vera en regard de ces rives, de ces bateaux, nacelles,  
„moulins etc. et de telle sorte que l'agitation des eaux  
„produite par le mouvement des roues ne soit pas seule-  
„ment diminuée, mais ne cause aucun dommage aux rives  
„ou ne mette en danger les bateaux, nacelles, radeaux,  
„moulins etc. qui sont fixés au rivage ou qui sont à l'ancre  
„sur le fleuve.

„La machine ne pourra reprendre son plein mouve-  
„ment, qu'après que le bateau à vapeur se trouvera éloigné

„d'au moins 150 pieds de ces rives, de ces bateaux, na-  
„celles, radeaux, moulins etc.“

Les autres Commissaires n'ont pu, faute d'Instructions, con-  
sentir à l'addition proposée. Ils ont été d'avis, conformément à ce  
qui sera établi encore plus en détail au No. 21, que les différents  
Gouvernements Riverains trouveraient, un point de départ suffisant  
dans les dispositions générales du Projet et notamment dans celle  
de l'article 1, pour satisfaire à ce qu'exigent certaines localités, au  
moyen d'ordonnances particulières rendues à l'effet d'assurer l'exé-  
cution de ces dispositions générales, et ils exprimèrent le vœu de  
voir leur Collègue de *Hesse* intervenir auprès de son Gouverne-  
ment pour l'engager au retrait de sa proposition.

3. A l'article 1, le Commissaire de *France* fit remarquer,  
qu'on peut bien imposer à quelqu'un l'obligation de ne porter  
aucun dommage à autrui, soit par lui-même, soit par la chose  
dont il dispose, mais qu'on ne peut pas lui prescrire d'une ma-  
nière absolue, de sauvegarder sa propre personne ou sa propre  
chose. Il proposa en conséquence de retrancher de l'alinéa 1, les  
mots: „et il veillera avec soin à se sauvegarder lui-même de tout  
„dommage.“

On décida cependant le maintien de ces mots, sur le motif  
qu'il était de principe général et reconnu dans toutes les législations  
particulières, qu'une personne peut être tenue à la conservation de  
la chose dont elle dispose, lorsque cette conservation concerne des  
tiers et l'intérêt public, et conséquemment qu'il était juste de re-  
connaître, qu'un conducteur qui ne donne pas tous les soins né-  
cessaires à la conduite de son bateau, expose directement la chose  
d'autrui.

4. A l'article 3, alinéa 1, le Commissaire de *France* fit ob-  
server, que la disposition, par laquelle un bâtiment ne peut dé-  
passer un autre, que sur les points où le chenal offre évidemment  
la largeur suffisante au passage simultané de trois bâtiments, ne  
pourrait, en s'en tenant rigoureusement au texte, être appliquée sur  
toute l'étendue du cours du Rhin, et particulièrement le long des  
frontières françaises, où le régime actuel du fleuve ne présente pas  
encore une largeur de navigation suffisante pour le passage simultané  
de trois bateaux à vapeur.

Cette observation, à laquelle s'adjoignit le Commissaire badois,  
fut reconnue comme fondée en fait, et la Commission arrêta que  
le 1<sup>er</sup> alinéa de l'article 3 serait modifié en conséquence.

5. A l'article 7, le Commissaire de *France* fit observer, qu'il  
fallait mentionner dans le texte allemand à côté du tir de chevaux,  
le tir d'hommes, comme mode de halage des bateaux.

Reconnaissant la justesse de la remarque, mais reconnaissant en même temps qu'à *Cologne* se pratiquait encore la remorque, au moyen de l'ancre ou de radeaux flottants, de sorte que les dispositions relatives au tir depuis la rive, seraient alors sans application pour les cas donnés, la Commission arrêta la rédaction suivante :

„a) Concernant la navigation à voiles;“

„e) lorsque les bateaux sont hâlés depuis la rive.

„1) Nul ne pourra dépasser les bateaux halés depuis la rive „qu'en s'appuyant sur la rive opposée au chemin de halage. „De leur côté, les conducteurs de ces bateaux, au signal „prescrit au No. 1 de l'article 5, sont tenus de serrer au „tant que possible la rive qu'ils longent.“

„2) Les bateaux à vapeur pour voyageurs, seuls, pourront „prendre leur passage entre un bâtiment halé et la rive „sur laquelle se fait le halage etc., comme dans le Projet.“

En conséquence la rédaction du 1<sup>er</sup> alinéa de l'article 15 doit être modifiée également dans le même sens.

A l'article 7, et relativement à la dernière partie de l'alinéa 2, l'on a adopté, sur la proposition du Commissaire de la *France*, la rédaction suivante :

„Le conducteur d'un bateau à voiles, au signal donné, „sera tenu de larguer le cable, que le bateau à vapeur „franchira ensuite en arrêtant le jeu de sa machine aussi „longtemps que possible.“

A l'article 11, alinéa 3, au lieu des mots du texte français : „après avoir arboré“, il faut dire : „après que ceux-ci auront arboré.“

8. Sur la proposition du Commissaire de *Prusse*, l'alinéa 2 de l'article 12 devra être ainsi conçu :

„A l'approche d'un batelet, l'appareil moteur du bateau à „vapeur devra être arrêté à temps etc.“

9. Aux articles 5, alinéa 1, et 13, alinéa 2, le Commissaire des *Pays-Bas*, en vertu de la réserve faite lors de sa déclaration, ci-dessus consignée, proposa, comme condition de l'adhésion de son Gouvernement au Projet, le rejet du système de signaux au moyen de fanaux, et l'adoption du mode établi par l'arrêté Néerlandais en date du 9 Décembre 1845. En conséquence,

a) dans le cas donné à l'article 5, le fanal devrait être suspendu au mât de beaupré, et non à mi-mât;

b) dans le cas de l'article 13, au lieu de deux fanaux à la remonte et de trois fanaux à la descente, et au lieu de fanaux à verre rouge pour les bateaux à vapeur destinés au transport des voyageurs, et de couleur verte pour les

bateaux remorqueurs, il ne devrait y avoir qu'un seul signal, pour la remonte comme pour la descente et sans distinction de bateaux; savoir un fanal à verre de couleur verte au mât de misaine, et un fanal de verre rouge au mât d'artimon, ou à défaut de ce dernier, au bâton de l'arrière.

Il fût résolu de demander préalablement l'avis de l'Inspecteur en Chef, sur l'une et l'autre des propositions du Commissaire Néerlandais.

10. A l'article 14, le Commissaire de *France* fit remarquer, que les quatre paragraphes de cet article ne peuvent être rendus applicables au Rhin français.

La différence entre la hauteur moyenne à l'échelle de Strasbourg et les plus grandes crues connues, n'est que de 2 mètres 55<sup>cm</sup>, ou environ 8 à 9 pieds allemands.

A la hauteur moyenne (1 mètre, 45 au-dessus du zéro de l'échelle de Strasbourg), la navigation est devenue aujourd'hui convenable; au-dessus de ce niveau, elle est bonne jusqu'à 3 mètres, pour les bateaux à vapeur, et quant aux bateaux halés, il peut y avoir des interruptions ou des difficultés résultant de ce que les chemins de halage ne sont pas encore constitués généralement. Au-dessous de 1 mètre 45 (hauteur moyenne) la navigation marche encore assez facilement jusqu'à 1 mètre, mais à un niveau plus bas, il y aurait incertitude.

En tout état de cause, et même quelque soit le niveau des eaux, la mesure qui prescrit (§. 3) aux bateaux à vapeur de se tenir éloignés de la rive à la distance d'au moins 80 mètres, ne saurait être appliquée absolument.

Il pourra donc paraître convenable d'intercaler, quant au Rhin français, une stipulation spéciale, en se bornant à dire,

„que la navigation sera interdite aux bateaux à vapeur,  
„lorsque le niveau des eaux du fleuve dépassera la côte de  
„3 mètres 50 au-dessus du zéro de l'échelle rhénométrique  
„du grand pont du Rhin devant Strasbourg.“

La Commission reconnut, en raison des faits allégués, qu'il y avait lieu d'intercaler à l'article 14, une disposition spéciale pour le Rhin au-dessus de la Lauter.

11. Dans ce même article, et sur la proposition du Commissaire français, d'indiquer, en regard des pieds, le nombre correspondant en mètres, il fut ajouté à côté de 16 pieds (5 mètres), à côté de 13 pieds (4 mètres, 08), à côté de 9 pieds (2 mètres, 825).

12. Enfin le Commissaire des *Pays-Bas* fût invité à désigner le Rhénomètre néerlandais, qui devra figurer au §. 4, comme règle

\*

pour les diverses sections. Le Commissaire se réserva de donner cette indication.

13. Dans l'article 16, alinéa 2, en regard de 250 pieds, il faut ajouter (78 mètres, 46).

14. La proposition du Commissaire de *France*, d'exiger, indépendamment du fanal placé sur le moulin extérieur, un autre fanal placé sur la rive, ne parut pas admissible, en considération des difficultés qui résulteraient de l'obligation d'entretenir cette seconde lanterne, et parceque l'on était convaincu qu'une seule lanterne suffirait pour la sûreté de la navigation.

15. Le Commissaire de *Bavière* fit sur le même article, l'observation suivante :

Les dispositions établies sous les numéros 1 et 2, sur le nombre des bâtiments qui pourront être placés au mouillage ou à l'amarre, l'un à côté de l'autre, le long des chemins de halage, et sur la distance que devront prendre les radeaux emplaceds vers la rive, devront nécessairement recevoir exception sur ceux des points où le chenal se trouve naturellement trop rétréci, dans les coupures, ou bien par suite de bancs de graviers et autres obstacles qui resserrent le Thalweg. Il sera utile de mentionner cette exception dans l'article 16, et on ne pourra pas mieux faire, que de l'intercaler entre les numéros 2 et 3, dans ces termes :

„Les radeaux et bateaux ne pourront pas se placer au  
„mouillage ou à l'amarre, les uns à côté des autres, sur les  
„points de la rive où le Thalweg, par suite de circonstances  
„particulières, se trouve rétréci au point que la navigation  
„pourrait en être entravée.“

La Commission se prononça contre cette addition, d'abord, parceque l'article 16 n'autorise pas d'une manière absolue, des radeaux ou des bateaux à s'amarrer au rivage, mais prescrit seulement la distance maximum qui ne doit pas être dépassée lorsqu'il est permis en général de s'amarrer au rivage, ensuite parceque l'article 1, par la manière dont il est conçu, donne aux autorités, les moyens d'interdire par arrêtés locaux, l'amarrage sur les points donnés des rives respectives.

16. A l'article 17, No. 2, sur la proposition du Commissaire de *France*, il a été ajouté à la suite des mots : „ponts volants“ les mots „et bacs volants.“

17. A l'article 18, sur la proposition du Commissaire prussien, les numéros 6 et 7 seront ainsi conçus :

„6) au *Engersgrund*, lorsque le niveau sera au-dessous de 10  
„pieds (3 mètres, 14) au Rhénomètre d'Andernach.“

„7) *in der Rheindorfer Kehle*, au niveau au-dessous de 11 pieds  
„(3 mètres, 45), au Rhénomètre de Bonn.“

18. A l'occasion du même article, le Commissaire de *Prusse* fit remarquer, que les stations d'avertisseurs mentionnées sous les numéros 2—7, venaient d'être tout récemment établies.

A ce sujet, le Commissaire Néerlandais signala, comme un vœu général des bateliers hollandais, que des stations permanentes d'avertisseurs remplaçassent désormais ces avertisseurs ambulants qui fonctionnent jusqu'à présent sur différents points dangereux du fleuve, p. ex. au *Mäusethurm* près de *Bingen*.

Les Commissaires de *Nassau* et de *Prusse* répondirent que leurs Gouvernements se concertaient en ce moment déjà, dans le but d'établir une station d'avertisseurs au *Mäusethurm*, en place de celle qui existe en ce moment à *Caub*.

19. Sur l'observation du Commissaire de *Bavière*,

Que d'après l'expérience acquise, il y aurait lieu d'introduire au Règlement une disposition, en vertu de laquelle les percées nouvelles ne pourraient être fréquentées par les bateaux à vapeur et les grands bâtiments à voiles, qu'après que les Gouvernements respectifs les auront déclarées, par une annonce publique, ouvertes à la circulation.

La Commission accueillit une pareille disposition, laquelle, de l'avis même du Commissaire de *Bavière*, trouvera place dans la seconde partie du Règlement.

20. Sur la proposition du Commissaire de *Prusse*, l'alinéa 3 de l'article 19 fût ainsi modifié :

„lorsque la capacité réunie des trois embarcations sera de  
„250 Last (10,000 quintaux) ou au-dessous.“

21. Au même article, le Commissaire de *Bavière* proposa de sous-diviser le titre „*Dispositions particulières*“ de la manière suivante,

*Disposition a.*, sous laquelle on insérerait les prescriptions du Projet relatives à la distance entre *St. Goar* et *Bingen*,  
*Disposition b.* qui renfermerait celles applicables à la distance entre *Neubourg* et l'embouchure du canal de *Frankenthal*,

ainsi qu'il l'avait exposé dans la Note adressée le 4 Mai dernier aux Commissaires des autres Etats, et comme cela est admis dans un Règlement spécial pour le Rhin bavarois, établi en exécution du XXV<sup>e</sup> Protocole de l'année 1833.

La Commission prit occasion de ces propositions pour examiner à fond la situation qui sera faite au présent Règlement, par rap-



port aux prescriptions particulières des Polices locales. A ce sujet on fut d'accord sur les principes suivants :

1. Le nouveau Règlement remplace tous les Règlements généraux en vigueur dans les différents Etats Riverains, en tant qu'ils règlent les mêmes intérêts, c'est-à-dire qu'ils établissent sur ces mêmes intérêts, des principes généraux.

2. Chaque Etat Riverain est autorisé, dans l'application des principes généraux énoncés au Règlement, à établir des prescriptions spéciales sous forme de mesures de Police, d'après les exigences locales, et afin d'assurer dans ces cas particuliers, l'exécution de ces principes généraux. Chaque Etat n'en reste pas moins libre, comme cela a été reconnu aux Protocoles XXI de 1846 et XXXV de 1848, de prendre, en cas d'inondation et de danger imminent des eaux, les mesures convenables pour se préserver de tout dommage. Du reste, la Commission a trop de confiance dans la sagesse des Gouvernements et dans leur respect pour le principe de la liberté de la navigation, pour avoir à craindre de leur part, un usage abusif de l'un et l'autre de ces droits.

Par suite de ce qui précède, les propositions du Commissaire bavarois deviennent sans objet. A cet égard il y avait encore à prendre en considération, que lors de l'enquête en Septembre de l'année dernière, les bateliers avaient élevé beaucoup d'objections contre l'insertion dans le Règlement, de semblables prescriptions de police locale, en se fondant sur les changements incessants des particularités fluviales, et que c'est à la suite de ces objections que le Gouvernement hessois avait alors retiré une proposition qui tendait à faire mettre au Règlement de pareilles prescriptions; enfin la section du fleuve entre *St. Goar* et *Bingen*, seule, avait été jugée susceptible d'être mentionnée à part, parceque là les conditions fluviales y étaient invariables.

22. A la demande de plusieurs Commissaires, il a été résolu de supprimer à l'article 20. la désignation de l'emplacement des ponts et bacs volants, afin de ne laisser aucun doute sur le droit des Gouvernements territoriaux à changer le dit emplacement, sans avoir à s'entendre préalablement avec les autres Gouvernements. En conséquence, l'on se bornera à établir le principe général, que les ponts et bacs volants auront à livrer le passage, en s'appuyant sur la rive où se trouve le lieu de leur stationnement.

23. Au même article, le Commissaire de *Prusse* signala comme une rédaction défectueuse, la disposition de l'alinéa 1<sup>er</sup> portant que les ponts et bacs volants auront à livrer passage, *de la même manière*, non-seulement aux bateaux à vapeur, mais également aux bateaux à voiles. Or il y a des ponts et bacs volants qui ont

leur emplacement à la rive de halage, de sorte qu'il est impossible aux bacs de s'appuyer sur cette rive, pour livrer passage aux bateaux à voiles qui vont à la remonte, et ces bacs doivent au contraire s'en éloigner. En effet, le Projet de Règlement de 1847 ne parle que des bateaux à vapeur, et cette restriction n'a pas été relevée par la Commission d'enquête d'alors. La Commission a résolu de modifier la rédaction, en conséquence de l'observation présentée.

24. Le Commissaire de *France* a proposé de compléter le même article au moyen de l'addition suivante:

a) „Les ponts volants ou bacs volants existant sur la partie „du cours du Rhin au dessous de *Huningue* et jusqu'à la „frontière bavarroise, de même que ceux qui pourraient „être ultérieurement établis dans cette même étendue, de „vront stationner la nuit sur une des rives du fleuve, de „manière que leurs chaînes de translation ne traversent „jamais le *Thalweg*.

b) „Même pendant le jour les ponts ou bacs volants ne de „vront tenir la rive opposée à celle de leur stationnement, „que le temps rigoureusement nécessaire pour opérer l'em „barquement ou le débarquement, et pendant la durée de „ces opérations, ils devront arborer un pavillon et faire „tinter la cloche.“

La Commission fût d'accord à insérer dans le règlement la disposition *a*, mais sous une forme générale et applicable à tout le cours du Rhin et de manière à constater qu'il n'est pas question d'interdire aux ponts et bacs volants de placer leurs chaînes dans le *Thalweg*, ce qui est parfois inévitable, mais d'empêcher que les chaînes de translation ne traversent et ne barrent le *Thalweg*.

Par contre, la disposition *b* calculée dans l'intérêt de la navigation descendante, a paru inutile, attendu que presque partout les bateliers peuvent apercevoir de très loin l'emplacement des ponts et bacs volants. En conséquence la Commission se prononça contre son insertion dans le règlement, mais en faisant observer, que là où le besoin s'en ferait sentir, cette disposition pourrait être prescrite par voie de règlement local.

25. D'après les résolutions prises aux No. 22., 23. et 24., on reconnût qu'il y avait lieu de joindre à l'article 11., No. 2., le principe renfermé dans l'alinéa 1. de l'article 20., ainsi que la disposition de l'alinéa 3. du même article, et de comprendre dans l'article 17., l'alinéa 2. de l'article 20., ainsi que la disposition additionnelle proposée par le Commissaire de *France*, et en conséquence de supprimer l'article 20. en entier.

\*\*

26. A l'article 21., relativement aux pénalités, le Commissaire de *Bavière* résuma brièvement les motifs qu'il avait fait valoir dans une Note circulaire du 4 Mai de cette année, en faveur d'un régime de répression uniforme pour tous les Etats Riverains, en proposant

a) que; relativement au *degré de la peine*, l'on adoptât les premiers alinéas de l'article 18. de l'ancien Projet, attendu que, dans la délibération d'alors, on avait généralement reconnu la nécessité de pénalités efficaces; tandis que dans le cas contraire, l'adoption de peines uniformes et d'un même régime pour tous les Etats Riverains, deviendrait trop difficile;

b) que les Juges et Tribunaux de Rhin fussent chargés de juger les contraventions au règlement, sur la base des articles 81—88 de la Convention, complétés par les dispositions nécessaires pour régler la faculté d'appel et l'exécution réciproque des Jugements rendus;

c) à l'effet de prévenir, dans la voie la plus simple, toutes les difficultés sérieuses qui pourrait surgir dans l'application, de faire de ces dispositions pénales, l'objet d'un *article supplémentaire*, et de procéder immédiatement à sa rédaction.

Le Commissaire de *Hesse* fit observer, que son Gouvernement partageait le voeu émis par son Collègue de *Bavière*, et qu'il avait senti lui-même le besoin de procéder d'une manière uniforme pour l'établissement des pénalités. Que si toutefois ce voeu ne devait pas être général, et si l'on devait persister à ce que chaque Etat pourvût lui-même à l'exécution du règlement, il y aurait alors à compléter l'article 21. du Projet, relativement à l'exécution réciproque des jugements admise par le Protocole XXXV., par la disposition suivante:

„Celui qui n'observe pas les prescriptions du présent règlement ou qui les enfreint, sera puni conformément aux lois établies ou à établir dorénavant dans chaque Etat.“

„Les peines légalement encourues dans chaque Etat, par suite du présent règlement, seront, par analogie de l'article 85. de la Convention du 31 Mars 1831, exécutées dans tout autre Etat Riverain.“

Après plus ample examen de l'objet, il fût unanimement reconnu,

a) qu'il était à désirer, que les infractions aux mêmes prescrits dans tous les Etats Riverains, fussent instruites d'une manière uniforme, et réprimées partout par les mêmes peines, et que, conformément au principe établi par l'article 85. de la Convention, les jugements rendus dans l'un des

Etats Riverains, devinssent exécutoires, sans nouvelle instruction, dans tous les autres Etats;

b) que pour arriver à ce résultat, la forme d'un article supplémentaire était de rigueur;

c) que cet article supplémentaire ne devait pas s'appliquer à l'ensemble du règlement de police, mais devait se borner à constater la stipulation, que les contraventions aux dispositions concertées actuellement ou à concerter ultérieurement entre les Etats Riverains du Rhin, pour la police et la sûreté de la navigation sur ce fleuve, seront instruites dans telles formes etc. punies de telles peines etc., et que les jugements rendus en conséquence seront exécutoires, sans nouvelle instruction, dans tous les Etats Riverains indistinctement.

Les Commissaires des Etats allemands se trouvant déjà en situation de donner suite à la motion d'un article supplémentaire, le Commissaire de *Hesse* a présenté à cet effet le projet ci-joint. Par contre, les Commissaire de *France* et des *Pays-Bas*, se trouvèrent naturellement sans instructions, sur cette motion absolument nouvelle d'après l'état de la discussion pendant la dernière Session.

Dans cet état de choses, et considérant que la prompte promulgation du règlement est réclamée dans l'intérêt général de la police, de diverses parts, et notamment par les bateliers à voiles et les propriétaires riverains, la Commission arrêta, que l'exécution du Règlement ne serait pas rendue dépendante de l'accord à intervenir relativement à l'article supplémentaire proposé, et qu'en conséquence l'article devait être ainsi conçu.

„Les contraventions aux dispositions du présent Règlement, „seront punies dans chacun des Etats Riverains, conformément „aux Lois particulières établies, ou à établir soit iso- „lement, soit de concert avec d'autres Etats Riverains.“

Tous les Commissaires se chargèrent de provoquer les Instructions de leurs Gouvernements sur le projet d'article supplémentaire, joint au protocole.

27. L'Inspecteur en Chef ayant envoyé le rapport demandé sur la modification à apporter, d'après la demande du Commissaire néerlandais, au système des signaux de nuit admis dans le Projet, (voir No. 9.) la Commission reprit l'objet en discussion.

Tout en reconnaissant pleinement l'avantage d'un système uniforme pour tout le cours du fleuve, la Commission n'a cependant pas pu se résoudre à adopter le système néerlandais, pour la section du Rhin au dessus de *Spyk*. En effet, la configuration du fleuve, sur une partie de cette section, exige bien plus impérieuse-

ment qu'ailleurs, que les signaux puissent être remarqués au plus-tôt, et que pendant la nuit, il soit obvié à toute erreur sur la direction que suit le bâtiment signalé: or le système néerlandais, en n'admettant que des fanaux à verre de couleur terne, et en ne prescrivant pas de signaux particuliers pour la remonte et pour la descente, ne présente pas, dans l'un et l'autre cas, les garanties suffisantes; — qu'avec ce système, il serait souvent difficile de distinguer si un bateau marche avec ou sans convoi, et que vu les précautions toutes particulières exigées lors de la remonte avec un convoi de bateaux remorqués, il est du plus grand intérêt pour la navigation d'établir nettement la distinction; — que l'obligation d'avoir un fanal, sur deux endroits différents du bateau serait d'une application difficile pour ne pas dire souvent impossible pour les petits bâtiments, qui le plus fréquemment marchent pendant la nuit, et qu'enfin le système du Projet, non seulement avait été approuvé par les parties intéressées, lors de l'enquête ouverte l'année dernière, mais qu'en outre, et d'après tous les Rapports présentés à la Commission, il était actuellement encore jugé par les bateliers, devoir être préféré au système néerlandais.

Sur ces motifs, et attendu que, l'on ne pouvait pas exiger du Gouvernement néerlandais qu'il modifiât le système qui faisait règle pour sa navigation maritime, comme pour sa navigation intérieure, la Commission résolut de maintenir les dispositions du Projet, pour la section du fleuve au dessus de *Spyk*, en les complétant alors, quant à la section au dessous, par l'adoption des dispositions en vigueur dans les *Pays-Bas*.

28. Pour prévenir une fausse interprétation des dispositions contenues dans l'article 6, l'alinéa 3 sera placé en tête de l'article.

Toutes les observations que soulevait le Projet, ayant obtenu leur solution, la Commission arrêta au moyen de la pièce jointe, la rédaction du Règlement concerté par elle.

### *Conclusion.*

1. Tous les Commissaires s'engagent à appuyer vivement auprès de leurs Gouvernements, l'adoption de ce travail, en faisant valoir qu'au point où en sont les choses, toute proposition de changement aurait pour effet certain, de reculer à une année et peut-être de rendre impossible, l'émanation d'un Règlement général réclamé par les intérêts de tous les Etats. Les Commissaires s'informeront réciproquement des résolutions de leurs Gouvernements.

2. En cas d'adoption du Projet de la part du Gouvernement Néerlandais, le Commissaire des *Pays-Bas*, en vertu de la réserve faite au No. 12 du Protocole, adressera à ses Collègues, l'indication

de ceux des Rhénomètres Néerlandais qui devront figurer à titre de régulateurs, dans l'alinéa 5 de l'article 14. A cette occasion, les autres Commissaires ont exprimé le voeu, que cette désignation s'appliquât au nombre le plus restreint possible, et ainsi que cela a eu lieu pour les autres parties du fleuve.

3. Simultanément avec la promulgation du Règlement, les Gouvernements respectifs feront connaître,

- a) la rive sur laquelle les ponts ou bacs volants auront à stationner pendant la nuit;
- b) les coupures qui sont permises pour la navigation, mais seulement lorsque toutes celles entreprises ne sont pas déjà livrées à la circulation.

Signé: *Kühlenthal.*  
*de Kleinschrod.*  
*Engelhardt.*  
*Schmitt.*  
*de Zwielerlein.*  
*Travers.*  
*Delbruck.*

Pour expédition conforme:

**Le Président de la Commission Centrale.**

