

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Protocole de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. 1833-1869 1848

28 (9.12.1848)

Session de 1848.

N^o XXVIII.

PROTOCOLE

de la

Commission Centrale de la Navigation du Rhin.

En présence des Commissaires ci-après dénommés :

Pour Bade	Mr. le Baron de Reizenstein
» Bavière	» de Kleinschrod.
» France	» Engelhardt.
» Hesse	» Schmitt.
» Nassau	» le Baron de Zvierlein.
» Pays-Bas	» Travers.
» Prusse	» de Pommer-Esche I., Président.

MAYENCE le 9 Decembre 1848.

Pilotage.

Par le §. 3. du Protocole No. XVIII. de l'année courante, l'Inspecteur en chef a été chargé de recueillir l'avis des délégués de la batellerie à voiles et de la navigation à vapeur sur différentes questions concernant le pilotage. Cet avis ayant été rendu sous la date des 26 et 27 Septembre d^r, la Commission Centrale a repris l'objet d'après les procès verbaux de l'Enquête et les Rapports de l'Inspecteur en chef, et ainsi qu'il suit.

§. I.

Concernant l'abolition complète de l'obligation de prendre pilote à bord (Protocole XXVIII, No. V.) la Commission d'enquête a été unanime à déclarer

» que l'arrangement actuel devait être maintenu sur la section entre *St. Goar* et *Bingen*, sauf à y admettre la faculté du pilotage au retour (conferatur §. 4. du Protocole). «

Sur cette section sauf pour la remonte de *St. Goar* à *Caub*, le pilotage est actuellement obligatoire.

Pour les autres parties du Rhin, il n'y a pas eu accord, attendu que les bateliers ont été contre l'abolition, et les délégués de la navigation à vapeur en majeure partie pour.

Bavière. Le Commissaire, sans contester la nécessité de maintenir le pilotage obligatoire pour des sections spéciales, relève que depuis les

travaux de correction entrepris sur le fleuve, par les améliorations apportées dans la construction des batiments et par l'introduction des Compagnies d'assurances etc., les conditions de la navigation s'étaient sensiblement modifiées, de manière que son Gouvernement n'hésitait pas de reconnaître la possibilité de supprimer l'obligation du pilotage sur le Rhin bavaurois; de sorte qu'en admettant l'existence des mêmes modifications sur le Rhin des Etats voisins, il y avait lieu de sa part à voter pour cette mesure, quant au Haut-Rhin.

Bade. Le Gouvernement d'abord disposé à supprimer le pilotage dans le voeu et l'intérêt de la batellerie et du commerce, doit s'arrêter actuellement depuis que la grande majorité des intéressés s'est prononcée contre la mesure.

Hesse. La majorité des intéressés s'étant prononcée actuellement pour le maintien du pilotage tel qu'il existe dans les Etats supérieurs du Rhin et sauf à y introduire le pilotage au retour, le Gouvernement regarde la question de l'abolition générale du pilotage obligatoire, comme définitivement décidée.

Prusse fait observer, que pour avoir une appréciation exacte des procès verbaux, il faudrait faire entrer en ligne de compte, des circonstances et des motifs que ces pièces, rédigées extrêmement sommairement, ne signalent pas suffisamment. Le Commissaire se réserve donc son opinion sur ces pièces jusqu'après les informations que son Gouvernement s'occupe de recueillir encore.

Conclusion.

Pour le moment, il n'y a rien à statuer relativement à l'abolition complète de l'obligation du pilotage.

§. II.

En connexité avec l'objet du §. précédent, l'un des membres de la Commission dénuquéte à proposé,

» d'affranchir le batelier de la responsabilité des sinistres, dans les cas où les batiments ont été conduits par des pilotes obligatoires, et de faire envisager ces sinistres comme des cas de force majeure.

La proposition ayant été examinée, la Commission Centrale a reconnu à l'unanimité son inadmissibilité, dans les termes suivants :

Conclusion.

Attendu que la proposition rentre dans le domaine du droit privé et qu'il y a lieu de résoudre chaque cas particulier, d'après les lois existantes et d'après les circonstances de l'événement, la Commission Centrale déclare qu'il n'y sera donné aucune suite.

§. III.

Une abolition partielle de l'obligation du pilotage a déjà été proposée sous trois points de vue différents :

1) Au moyen d'un 21^e article supplémentaire (Protocole XVIII, §. II, Conclusion No. III.) portant :

» L'exception établie par l'article 59 de la Convention du 31 Mars 1831, est étendue aux batiments de toutes dimensions, lorsqu'ils seront chargés de moins de 600 Quintaux. «

Il est résulté des réponses données par les Commissaires, que la disposition avait été mise en vigueur, mais non sous la forme d'un article supplémentaire, en *Bade, Bavière, Hesse, Pays-Bas*, et naturellement en *Prusse* aussi puisqu'en général il n'y existe pas de pilotage obligatoire, et qu'elle le serait également sous peu en *France*, ainsi qu'en *Nassau* où d'ailleurs l'on n'avait attendu que l'exécution préalable de la *Hesse*.

Quant à l'émanation d'un article supplémentaire pour régler l'objet, le Commissaire de

Bavière a relevé que son Gouvernement ne croyait pas cette forme nécessaire, que cependant il ne se refusait pas de se ranger à l'avis commun; mais qu'il serait bon de surseoir à l'article jusqu'à solution définitive de la question générale concernant l'abolition du pilotage.

Surquoi, les autres Commissaires en se référant à l'opinion déjà émise au XVIII^{em} Protocole, §. II, No. 3.) objectèrent que la forme n'était certainement pas indifférente, puisque c'était par là seulement que l'on créait, pour les bateliers vis-à-vis des Gouvernements respectifs, le droit à pouvoir se passer d'un pilote dans les cas donnés: En conséquence la Commission décida

Conclusion.

Les Commissaires de *France* et de *Nassau* sont invités à faire aviser au plus tôt à l'exécution de la disposition en question, et à informer leurs Collègues du résultat de leurs démarches.

En attendant il sera sursis à l'émanation de l'article supplémentaire qui s'y rapporte.

2) Au Protocole XVIII, §. IV, No. 2. le Commissaire de *Bade* a proposé, » d'affranchir du pilotage tous les batiments chargés exclusivement, de *pierres de toutes espèces (ardoises et pierres calcinées inclusivement), minerais bruts, terres, cendres, foin, paille, légumes, pommes de terre, bois de toute espèce et nature, déchets de fabriques et autres engrais, fruits verts, noix, chataignes, grains etc.*, enfin de *houille*, mais seulement lorsque les batiments houilliers offriront, hors de l'eau, un franc bordage de 2 Décimètres au moins (non compris le Bardi, — *Windbord*). «

Sur cette proposition, il a été déclaré par les Commissaires de **Bavière**, que son Gouvernement adhérerait d'autant plus volontiers à la mesure, que déjà antérieurement sur le Rhin bavaois les batiments chargés d'objets de peu de valeur tels que *bois de chauffage*, pierres, terres, engrais, fourrage; farine etc. se trouvaient affranchis du pilotage, sans égard au volume ou au poids des chargements.

Hesse n'adhère pas à la proposition dans sa généralité, mais seulement en tant qu'elle s'appliquera aux objets insubmersibles tels que *cendres, foin, pailles, légumes, pommes de terre, bois de chauffage, planches, douves, déchets de fabriques et engrais, fruits, noix, chataignes et raisins*.

Dans ces limites, le Commissaire pourra concourir à la mesure, laquelle, de cette manière, sera d'accord en cela avec les principes qui se trouvent déjà consignés dans le Règlement hessois de pilotage.

Nassau ne peut pas adhérer à la mesure pour la section de *St. Goar* à *Bingen*, à cause de l'interruption qui pourrait en résulter facilement pour la navigation entière, par la fréquence de sinistres occasionnés par l'inexpérience de timoniers ou par d'autres accidents.

Conclusion.

Les Commissaires, à l'exception de celui de *Nassau*, recommanderont à l'adoption de leurs Gouvernements, la proposition telle qu'elle vient d'être modifiée par la *Hesse*, et ils s'informeront du résultat de leurs démarches.

Le Commissaire de **Nassau**, à cause des dangers locaux entre *Bingen* et *St. Goar*, hésite de s'associer aux démarches de ses Collègues, avant que l'objet ait été examiné par les autorités compétentes.

3) La question de savoir (Protocole XVIII, No. IV.):

» Si les batiments conduits à la traine par des bateaux remorqueurs, pourraient être dispensés de l'obligation de prendre pile à bord? «

a été résolue, d'un côté, négativement, par la grande majorité des membres de l'enquête, et d'un autre côté affirmativement, au nom des sociétés houillères de remorque, de même qu'au nom de la société de remorque de *Dusseldorf*.

La Commission, tout en étant d'avis que concernant la question posée, il n'y avait rien à modifier pour le moment à l'in statu quo, a cependant cru, d'après une motion du Commissaire de *Hesse*, devoir prendre la conclusion suivante, dans l'intérêt des bateliers conduisant des bateaux d'allèges.

Conclusion.

Quoique les batiments conduits à la traine par des bateaux soit à vapeur soit à voiles, et en tant que la disposition mentionné sous §. III,

No. 1 ne leur serait pas applicable, continueront à être soumis à l'obligation du pilotage là où cette obligation subsiste, cependant les allèges des bateaux à voiles accouplées *de côté* au bateau principal (ainsi sans être à la traine) seront dorénavant dispensées de l'obligation d'avoir un pilote spécial.

Les Commissaires proposeront à leurs Gouvernements l'adoption de la mesure qui précède, et s'informeront des décisions qui interviendront.

§. IV.

Suivant le Protocole No. XVIII, I. la faculté de piloter au retour, c'est à dire dans les deux sens, entre les stations de *Caub* à *Bingen*, de *Bingen* à *Mayence* et de *Mayence* à *Mannheim*, ainsi en général pour la section de *Caub* à *Mayence*, n'avait été consentie qu'à l'égard des bateaux à vapeur pour voyageurs, tandis que la *Hesse* l'avait refusée pour les autres bateaux à vapeur comme pour les bateaux à voile. La Commission d'enquête a demandé que cette faculté fût étendue à tous les bateaux et à tout le cours du fleuve, (bienentendu en tant que l'obligation du pilotage y sera maintenue).

Bavière. Le Commissaire se référant aux réclamations existantes, vote en faveur de la demande de la Commission d'enquête, de même qu'à permettre de conserver pour des distances plus grandes que celles d'une station à l'autre, les mêmes pilotes, toutefois que ceux ci auront justifié de leur aptitude à piloter au delà de leurs stations.

Hesse. Le Gouvernement hessois n'adhère pas à la motion de permettre aux pilotes de dépasser leurs stations respectives; mais cédant au voeu général exprimé par les intéressés, il est prêt à consentir :

» Qu'il sera permis à tout pilote appartenant à une station
» déterminée et qui aura conduit un bâtiment à la station
» voisine, d'entreprendre immédiatement ou dans les 24 heures
» de son arrivée, la conduite d'un autre bâtiment vers la station de départ. «

Conclusion.

Les Commissaires de *Bade*, *Bavière*, *France*, *Hesse* et *Nassau* proposeront à leur Gouvernements d'autoriser, aux stations respectives, chaque pilote qui aura conduit un bâtiment soit à la remonte soit à la descente, à piloter immédiatement, ou dans les 24 heures de son arrivée, un autre bâtiment marchant en retour vers la même station, soit à la remonte soit à la descente.

§. V.

1) En se référant au Protocole XVIII. ad II.

Le Président demanda aux Commissaires, quelles suites avaient été données ou du moins préparées, à l'effet de satisfaire à la nécessité d'une réduction du salaire des pilotes, surtout avec le système du pilotage obligatoire; à quoi il a été répondu.

Bavière. Le Commissaire, en s'associant au voeu d'une réduction fera de son mieux pour la provoquer sur le Rhin bavarois. En même tems il pria son Collègue des *Pays-Bas*, de fournir communication du Règlement de pilotage et de balisage sur le Rhin néerlandais, et y associa la demande d'une réduction générale des taxes néerlandaises de pilotage.

Bade est prêt à engager itérativement son Gouvernement à réduire les taxes autant que possible.

France. La Commission n'ignore pas qu'en raison des droits d'Octroi qui grèvent le Rhin entre *Mannheim* et la *Lauter*, la communication depuis *Strasbourg* et vers *Strasbourg* par la voie de la navigation, a quasi cessé complètement.

Le soussigné n'a donc pas cru le moment favorable pour réduire le salaire de pilotes qui actuellement ne gagnent plus rien sur le fleuve.

Hesse. La réduction annoncée au XVIII Protocole a eu lieu, en ce que toutes les taxes pour toutes les stations du Rhin hessois, ont été réduites d'un *sixième* à peu près. Pour le moment, l'on n'a pas cru pouvoir faire davantage.

Nassau. Déjà en 1844 (XIII Protocole) le Gouvernement a sensiblement réduit les taxes de pilotes à la station de *Caub* et ce n'est qu'actuellement que cet exemple vient d'être imité par la *Hesse* seulement, tandis qu'aucun des autres Etats qui pratiquent le système du pilotage obligatoire, n'a absolument rien fait à cet égard.

Pays-Bas croit pouvoir annoncer prochainement que les taxes des pilotes néerlandais ont été considérablement réduites.

2) Au dit XVIII^e Protocole ad II. il a été fait mention d'une mesure motivée sur l'excessive préférence qu'obtiennent certains pilotes, et tendant à faire verser une partie donnée du salaire de chaque pilote (p. ex. $\frac{1}{3}$ ou $\frac{1}{4}$) dans une caisse commune, pour le produit en être partagé par portions égales, entre tous les pilotes inscrits au tableau de la station.

Sur l'interpellation du *Président*, il a été constaté que cette mesure était partout restée sans suite

§. VI.

Le Procès verbal d'expertise du 27 Septembre dit textuellement:

» Concernant les arrangements existants sur le Rhin néerlandais, il est constant

que tous les batiments a l'exception de ceux désignés ci-après ne payent pas le droit de balisage, mais un droit de pilotage;

que les batiments indigènes, ainsi que les bateaux à vapeur payent un droit de balisage, tandis que le droit de pilotage n'est exigible que lorsque les bateliers demandent à prendre un pilote à bord.

„Les intéressés demandent

- 1) Une réduction du tarif: cette réduction a été annoncée par Mr. *Dibbetz* comme très prochaine, et devant comporter presque la moitié.
- 2) Une augmentation du nombre des pilotes à *Hardingxveld* et à *Giesendam* etc. ,
- 3) Une réduction de la taxe des portieres des ponts sur la section entre *Gorcum* et *Rotterdam*.

„Moyennant ces réserves, les délégués se prononcent en faveur du maintien des arrangements actuels sur le Rhin néerlandais.

„Finalement on demande une réduction des droits d'écluses.“

A ces demandes, le Rapport de l'Inspecteur en chef a ajouté les observations suivantes:

„Concernant le Rhin Néerlandais, il a paru bon de tirer les choses au clair:

- 1) en ce que les pilotes qui y sont en même tems les lamaneurs, sont chargés de ce double service, sur des sections déterminées,
- 2) que le droit de balisage est perçu exclusivement sur la navigation indigène dite d'association et sur la navigation intérieure,
- 3) que les bateaux à vapeur étrangers sont soumis au droit de balisage, à l'instar de la navigation intérieure, attendu qu'ils pratiquent en même tems cette dernière,
- 4) mais que tous les autres batiments du Rhin sont exempts du droit de balisage et n'ont à payer que le droit de pilotage établi sur d'autres bases; enfin qu'il ny avait que les batiments indigènes et les bateaux à vapeur qui leur sont assimilés, qui eüssent à payer, indépendamment du droit de balisage, le droit de pilotage, lorsque, par exception, ils prennent un pilote à bord, tandisque les batiments étrangers du Rhin n'ont à payer que le droit de pilotage et cela même sans prendre le pilote à bord, on seulement en se faisant précéder par celui-ci comme indicateur de la ronte à suivre.

Comme ces explications ne démontrent encore pas la situation réelle des choses,

Le Président invita le Commissaire Néerlandais

- 1) à donner l'aperçu des dispositions qui régulent le pilotage et le balisage sur le Rhin Néerlandais, y compris le Waal et le Leck, et spécialement;
- 2) à dire, si et dans quelle étendue, il y a obligation de prendre pilote à bord et d'acquitter le droit de balisage? Si et dans quelles circonstances, un batelier qui ne prend *pas* de pilote à bord, est cependant tenu d'acquitter le droit de pilotage?
- 3) à faire connaître également, si et dans quelles circonstances, les droits de *balisage* sont exigibles sur les routes dénommées sous Nr. I.; si, et quand les droits de balisage sont dus en même temps que les droits de pilotage. Enfin s'il existe une distinction, et laquelle, sous le rapport des droits de balisage et de pilotage, entre les batiments Néerlandais et les autres batiments du Rhin, les bateaux à vapeur, bateaux à voiles ou chalands conduits à la traine par ces derniers.

Le Commissaire des

Pays-Bas, en réponse à l'interpellation ci-dessus, a présenté la déclaration jointe sous Nr. I.

Pièce jointe No. I.

Prusse. Le Commissaire dans l'attente de la communication prochaine des modifications annoncées, se réserve ses déclarations ultérieures.

§. VII.

Suivant le Procès verbal du 27 Septembre dernier, la Commission d'enquête a été d'avis, que l'organisation actuelle du pilotage sur le Rhin *prussien*, ne satisfaisait pas aux besoins et qu'il était à désirer que l'on y créât des stations de pilotes à *St. Goar, Coblenz, Cologne, Ruhrort, Dusseldorf, Wesel* et *Emmerich*, et que l'on avisât à quelques autres mesures concernant ces stations nouvelles.

Le Commissaire de

Prusse a fait insérer la déclaration jointe sous No. II, afin d'exposer les raisons qui engagent son Gouvernement à ne pas tenir compte du voeu exprimé par la Commission d'enquête, voeu, qui se trouve d'ailleurs en contradiction ouverte avec la satisfaction que les employés et les intéressés ont unanimement exprimés jusqu'ici, à propos de l'organisation actuelle.

Pièce jointe No. II.

Signé: *de Reizenstein.*

de Kleinschrod.

Engelhardt.

Schmitt,

de Zwiertein.

Travers

de Pommer-Esche.

Pour expédition conforme:

Le Président de la Commission Centrale.

Engelhardt