

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1955 No. 161

A. TITEL

I

*Herziene Rijnvaartakte, met bijlagen en Slotprotocol;
Mannheim, 17 oktober 1868*

II

*Aanvullende Verklaring bij de herziene Rijnvaartakte;
Mannheim, 18 september 1895*

III

*Overeenkomst tot wijziging van het Slotprotocol
bij de herziene Rijnvaartakte;
Mannheim, 4 juni 1898*

IV

*a) Bepalingen van het Vredesverdrag van Versailles met betrekking
tot de Rijnvaart (artikelen 65, 354—356 en 358—362);
Versailles, 28 juni 1919*

*b) Protocol betreffende de toetreding van Nederland tot de door het
Verdrag van Versailles in de herziene Rijnvaartakte
aangebrachte wijzigingen;
Parijs, 21 januari 1921*

*c) Aanvullend Protocol betreffende de toetreding van Nederland
tot de door het Verdrag van Versailles in de herziene
Rijnvaartakte aangebrachte wijzigingen;
Parijs, 29 maart 1923*

V

*Verdrag ter vervanging van de artikelen 15—21 van de herziene
Rijnvaartakte en van de Overeenkomst van 4 juni 1898;
Straatsburg, 14 december 1922*

VI

*Aanvullend Protocol bij het Verdrag van 14 december 1922;
Straatsburg, 22 december 1923*

B. TEKST

I

Revidirte Rheinschiffahrts-Acte ¹⁾

Da die Rheinschiffahrts-Ordnung vom 31. März 1831 im Laufe der Zeit ~~zahlreiche~~ Abänderungen und Ergänzungen erlitten hat, und da ein Theil der in derselben getroffenen Festsetzungen den gegenwärtigen Verhältnissen der Rheinschiffahrt nicht mehr entspricht, so sind die Regierungen von den Niederlanden, Baden, Bayern, Frankreich, Hessen und Preussen übereingekommen, den gedachten Vertrag, unter Aufrechthaltung des Princip der Freiheit der Rheinschiffahrt in Bezug auf den Handel, einer Revision zu unterwerfen und haben zu diesem Zwecke zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König der Niederlande:

Allerhöchst Ihren Abtheilungs-Chef im Finanzministerium, Dr. Wilhelm Arnold Peter Verkerk Pistorius;

Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Baden:

Allerhöchst Ihren Geheimen Referendär im Handelsministerium, Dr. Rudolph Dietz;

Seine Majestät der König von Bayern:

Allerhöchst Ihren Staatsrath, Wilhelm Weber;

Seine Majestät der Kaiser der Franzosen:

Allerhöchst Ihren Rheinschiffahrts-Commissär, Theodor Karl Friedrich Göpp;

Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Hessen:

Allerhöchst Ihren Provinzial-Director und Geheimenrath, Karl Schmitt;

Seine Majestät der König von Preussen:

Allerhöchst Ihren Director im Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, Heinrich Albert Eduard Moser;

zwischen denen, nach Auswechselung ihrer in gehöriger Form befundenen Vollmachten, unter Vorbehalt der Ratificationen, folgende revidirte Rheinschiffahrts-Acte vereinbart worden ist.

¹⁾ De Duitse tekst van Akte, bijlagen en Protocol is eerder bekendgemaakt bij Koninklijk besluit van 3 mei 1869 in *Stb.* 75.

I

Convention Révisée pour la Navigation du Rhin ¹⁾

La Convention relative à la navigation du Rhin, conclue le 31 Mars 1831 entre les Gouvernements riverains, ayant depuis cette époque subi de nombreuses modifications et une partie des stipulations qu'elle renferme n'étant plus en harmonie avec les conditions actuelles de la navigation, Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Son Altesse Royale le Grand Duc de Bade, Sa Majesté le Roi de Bavière, Sa Majesté l'Empereur des Français, Son Altesse Royale le Grand Duc de Hesse et Sa Majesté le Roi de Prusse ont résolu d'un commun accord de réviser cette Convention, en maintenant toutefois le principe de la liberté de la navigation du Rhin sous le rapport du commerce, et ont, à cet effet, nommé leurs Commissaires plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté le Roi des Pays-Bas:

M. le Docteur Guillaume Arnold Pierre Verkerk Pistorius, Son Chef de Division au Ministère des Finances;

Son Altesse Royale le Grand Duc de Bade:

M. le Docteur Rodolphe Dietz, Son Référéndaire intime au Ministère du Commerce;

Sa Majesté le Roi de Bavière:

M. Guillaume Weber, Son Conseiller d'Etat;

Sa Majesté l'Empereur des Français:

M. Théodore Charles Frédéric Goepp, Son Commissaire pour la Navigation du Rhin;

Son Altesse Royale le Grand Duc de Hesse:

M. Charles Schmitt, Son Directeur de Province et Conseiller intime;

Sa Majesté le Roi de Prusse:

M. Henri Albert Edouard Moser, Son Directeur au Ministère du Commerce, de l'Industrie et des Travaux publics;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs trouvés en bonne et dûe forme, ont arrêté, sous réserve de ratifications, les dispositions suivantes:

¹⁾ De Franse tekst van Akte, bijlagen en Protocol is eerder bekendgemaakt bij Koninklijk besluit van 3 mei 1869 in *Stb.* 75.

Artikel 1

Die Schifffahrt auf dem Rheine und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer soll, sowohl aufwärts als abwärts, unter Beachtung der in diesem Vertrage festgesetzten Bestimmungen und der zur Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit erforderlichen polizeilichen Vorschriften, den Fahrzeugen aller Nationen zum Transport von Waaren und Personen gestattet sein.

Abgesehen von diesen Vorschriften soll kein Hinderniss, welcher Art es auch sein mag, der freien Schifffahrt entgegengesetzt werden.

Der Leck und die Waal werden als zum Rhein gehörig betrachtet.

Artikel 2 ¹⁾

Die zur Rheinschifffahrt gehörigen Schiffe und die vom Rheine herkommenden Holzflösse können auf jedem ihnen beliebigen Wege durch das Niederländische Gebiet vom Rheine in das offene Meer oder nach Belgien und umgekehrt fahren.

Sollte durch Naturereignisse oder Kunstanlagen einer der Wasserwege, welche die Verbindung des Rheines mit dem offenen Meere über Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis und Brielle vermitteln, in der Folge für die Schifffahrt unbrauchbar werden, so soll die zu dessen Ersatz der Niederländischen Schifffahrt angewiesene Wasserstrasse auch der Schifffahrt der übrigen Uferstaaten offen stehen.

Als zur Rheinschifffahrt gehörig soll jedes Schiff betrachtet werden, welches zur Führung der Flagge eines der Rheinuferstaaten berechtigt ist, und sich hierüber durch eine von der betreffenden Behörde ausgestellte Urkunde auszuweisen vermag.

Artikel 3

Auf dem Rheine, seinen Nebenflüssen, soweit sie im Gebiete der vertragenden Staaten liegen, und den im Artikel 2 erwähnten Wasserstrassen darf eine Abgabe, welche sich lediglich auf die Thatsache der Beschiffung gründet, weder von den Schiffen oder deren Ladungen noch von den Flössen erhoben werden.

Ebensowenig ist auf diesen Gewässern oberhalb Rotterdam und Dordrecht die Erhebung von Boien- und Baakengeldern gestattet.

Artikel 4

Die vertragenden Staaten werden gegenseitig die zur Rheinschifffahrt gehörigen Schiffe und deren Ladungen auf den im ersten Absatze des Artikels 3 bezeichneten Wasserstrassen in jeder Hinsicht ebenso behandeln, wie die eigenen Rheinschiffe und deren Ladungen.

¹⁾ Gewijzigd door artikel 356 van het Verdrag van Versailles (zie hieronder blz. 54), dat de rechten, welke zijn verleend aan de tot de Rijnvaart behorende vaartuigen, heeft uitgebreid tot de vaartuigen van alle naties.

Article 1

La navigation du Rhin et de ses embouchures, depuis Bâle jusqu'à la pleine mer, soit en descendant soit en remontant, sera libre aux navires de toutes les nations pour le transport des marchandises et des personnes, à la condition de se conformer aux stipulations contenues dans la présente Convention et aux mesures prescrites pour le maintien de la sécurité générale.

Sauf ces règlements, il ne sera apporté aucun obstacle, quel qu'il soit, à la libre navigation.

Le Leck et le Waal sont considérés comme faisant partie du Rhin.

Article 2¹⁾

Les bateaux appartenant à la navigation du Rhin et les radeaux ou trains de bois venant du Rhin auront le droit de choisir telle voie qu'il leur plaira en traversant les Pays-Bas pour se rendre du Rhin dans la pleine mer ou en Belgique et réciproquement.

Si par suite d'événements naturels ou de travaux d'art l'une des voies navigables reliant la pleine mer au Rhin par Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis et Brielle, devenait impraticable pour la navigation, la voie navigable qui serait indiquée à la navigation Néerlandaise en remplacement du passage intercepté sera également ouverte à la navigation des autres Etats riverains.

Sera considéré comme appartenant à la navigation du Rhin tout bateau ayant le droit de porter le pavillon d'un des Etats riverains et pouvant justifier ce droit au moyen d'un document délivré par l'autorité compétente.

Article 3

Aucun droit basé uniquement sur le fait de la navigation ne pourra être prélevé sur les bateaux ou leurs chargements non plus que sur les radeaux navigant sur le Rhin, sur ses affluents, en tant qu'ils sont situés sur le territoire des hautes parties contractantes, et sur les voies navigables mentionnées à l'article 2.

Sera également interdite la perception de droits de bouée et de balisage sur les voies navigables mentionnées dans l'alinéa précédent en amont de Rotterdam et de Dordrecht.

Article 4

Pour ce qui concerne les voies navigables mentionnées au premier alinéa de l'article 3, le traitement national, sous tous les rapports, sera accordé aux navires appartenant à la navigation du Rhin et à leurs chargements.

¹⁾ Zie noot op voorgaande bladzijde.

Artikel 5

Die Schiffer dürfen auf den obengenannten Wasserstrassen (Artikel 3) nirgend gezwungen werden, ihre Ladung ganz oder theilweise zu löschen, oder an Bord eines andern Schiffes zu bringen.

Alle Stapel- und Umschlagsrechte sind und bleiben aufgehoben.

Artikel 6

Von den auf dem Rheine ein- oder ausgehenden Waaren dürfen keine höheren Eingangs- oder Ausgangs-Abgaben erhoben werden, als beim Eingange oder Ausgange über die Landgrenze.

Artikel 7

Insoweit nicht sanitäts-polizeiliche Rücksichten entgegenstehen, ist die Durchfuhr aller Waaren auf dem Rheine von Basel bis in das offene Meer gestattet.

Die Uferstaaten werden, mag diese Durchfuhr direct oder nach vorgängiger Umladung oder Lagerung in der Niederlage erfolgen, Durchgangs-Abgaben nicht erheben.

Artikel 8

Die gegenwärtigen, dem Rheinhandel angewiesenen Freihäfen sollen auch in Zukunft fortbestehen. Die Vermehrung derselben bleibt dem Ermessen der einzelnen Ufer-Regierungen überlassen.

Die in diesen Freihäfen zur Niederlage gebrachten Waaren unterliegen, sofern sie nicht später in dem betreffenden Uferstaate oder dem Gebiete des Zoll- oder Steuersystems, welchem derselbe angehört, in den freien Verkehr gesetzt werden, keinerlei Ein- oder Ausgangs-Abgaben.

Artikel 9

Will ein Schiffer direct und ohne Veränderung seiner Ladung durch das Gebiet eines Ufer-Staates oder mehrerer zu einem Zollsystem gehöriger Staaten durchfahren, so ist ihm die Fortsetzung der Reise ohne vorgängige specielle Revision der Ladung unter der Bedingung zu gestatten, dass er sich der amtlichen Verschlussung der Laderäume oder der amtlichen Begleitung oder beiden Massregeln zugleich nach dem Ermessen der Zollbehörde, zu unterwerfen hat, und dass er derselben ein nach dem beiliegenden Formular A. ausgestelltes Manifest in doppelter Ausfertigung übergibt.

Beim Ausgange hat er sodann an dem letzten Grenzzollamte, behufs Untersuchung und Abnahme des angelegten amtlichen Verschlusses, beziehungsweise der Zurückziehung der amtlichen Begleiter, anzuhalten.

Im Uebrigen darf er auf seiner Fahrt aus Rücksicht auf das Zoll-Interesse, den Fall einer Zoll-Defraudation ausgenommen (Artikel 12), nicht angehalten werden.

Article 5

Les bateliers ne pourront nulle part, sur les voies navigables mentionnées à l'article 3, être contraints à décharger, soit en tout, soit en partie, ou à transborder leurs chargements.

Tout droit de relâche et d'échelle est et demeure supprimé.

Article 6

Les marchandises ne pourront, en aucun cas, être assujetties, sur le Rhin, à des droits d'entrée ou de sortie plus élevés que ceux auxquels elles seraient soumises à l'entrée ou à la sortie par la frontière de terre.

Article 7

Le transit de toutes marchandises est libre sur le Rhin, depuis Bâle jusqu'à la pleine mer, à moins que des mesures sanitaires ne motivent des exceptions.

Les Etats riverains ne percevront aucun droit de ce transit, qu'il s'effectue directement, ou après transbordement ou après mise en entrepôt.

Article 8

Les ports-francs actuellement ouverts au commerce du Rhin sont maintenus. Les hautes parties contractantes se réservent la faculté d'en augmenter le nombre.

Les marchandises entreposées dans ces ports-francs ne seront soumises à aucun droit d'entrée ou de sortie, à moins qu'elles ne soient ultérieurement livrées au commerce dans l'Etat riverain lui-même ou dans le territoire du système de douanes et d'impôts dont cet Etat fait partie.

Article 9

Si un batelier traverse en ligne directe et sans faire de changement à son chargement le territoire d'un même Etat ou de plusieurs Etats faisant partie d'un même système de douanes, il lui sera permis de continuer son voyage sans faire préalablement vérifier son chargement, à la condition de consentir, suivant qu'il en sera requis par la douane, ou à laisser clore les ouvertures donnant accès à la cale, ou à recevoir à son bord des gardiens officiels ou, enfin, à se soumettre à ces deux formalités ensemble. Dans ce cas il devra en outre, présenter au bureau de douanes un manifeste en double expédition, conforme au modèle A. ci-joint.

A la sortie, il devra s'arrêter au bureau-frontière, afin de faire examiner et lever les plombs ou scellés ou bien les cadenas de la douane, ou faire retirer les gardiens.

Outre cela, il ne pourra être arrêté en route sous prétexte d'intérêts de douane excepté dans le cas de contrebande (article 12).

Die amtlichen Schiffsbegleiter haben kein anderes Recht, als Schiff und Ladung zur Verhütung von Einschwärzungen zu überwachen. Sie haben von dem Schiffsführer unentgeltlich Theilnahme an der Kost der Schiffsmannschaft, sowie das nöthige Feuer und Licht, sonst aber keine Vergütung zu fordern oder anzunehmen.

Tritt unterwegs, in Folge von Naturereignissen oder anderen unvermeidlichen Zufällen die Nothwendigkeit ein, eine Veränderung der Ladung vorzunehmen, und zu diesem Zwecke den Verschluss zu lösen, so hat der Schiffsführer sich deshalb vorher an die nächsten Zollbeamten zu wenden und deren Ankunft abzuwarten. Ist die Gefahr so dringend, dass ihm dazu genügende Zeit nicht übrig bleibt, so muss er die nächste Ortsobrigkeit benachrichtigen, welche sodann die Abnahme des Verschlusses bewirken und den Thatbestand zu Protokoll feststellen wird.

Hat der Schiffer eigenmächtig Vorkehrungen getroffen, ohne das Einschreiten der Zollbeamten oder der Ortsbehörde zu beantragen oder abzuwarten, so hat er in glaubhafter Weise darzuthun, dass davon die Rettung des Schiffes oder der Ladung oder die Abwendung einer dringenden Gefahr abgehangen habe. Er muss in einem solchen Falle unverzüglich nach Beseitigung der Gefahr bei den nächsten Zollbeamten, oder wenn diese nicht zu erreichen sind, bei der nächsten Ortsobrigkeit Anzeige machen und die Feststellung des Thatbestandes veranlassen.

Artikel 10

In Bezug auf die Abfertigung derjenigen Waaren, welche auf dem Rheine mit der Bestimmung eingehen, im Lande zu bleiben, sowie in Bezug auf die zur Ausfuhr bestimmten und die, nach vorgängiger Umladung oder Lagerung in Freihäfen oder in andern Niederlagen, auf dem Rheine durchgehenden Waaren finden die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen desjenigen Uferstaates Anwendung, über dessen Grenze die Ein-, beziehungsweise Aus- oder Durchfuhr erfolgt.

Artikel 11

Jede Regierung bestimmt für den Umfang ihres Staatsgebietes die Häfen und Landungsplätze, wo — abgesehen von den Freihäfen (Artikel 8) — es gestattet sein soll, ein- oder auszuladen.

An anderen Orten darf ein Schiffsführer ohne Erlaubniss der Behörde nur dann ein- oder ausladen, wenn Naturereignisse oder Unglücksfälle die Fortsetzung der Reise ganz verhindern oder nur mit dringender Gefahr für Schiff oder Ladung möglich machen.

Landet er aus solcher Veranlassung an einem Orte, wo sich eine Zollbehörde befindet, so hat er sich bei dieser zu melden und die weiteren Anordnungen derselben zu befolgen.

Les gardiens placés à bord des bateaux n'auront d'autre droit que de surveiller ces bateaux et leur cargaison pour empêcher la fraude. Ils prendront part gratuitement à la nourriture de l'équipage; le batelier leur fournira à ses frais le feu et la lumière nécessaires, mais ils ne pourront ni exiger ni accepter aucune rétribution.

Dans le cas où, par suite de circonstances naturelles ou d'autres accidents de force majeure, le batelier se trouverait dans la nécessité de déplacer sa cargaison en tout ou en partie, et qu'il faudrait, dans ce but, rétablir les ouvertures donnant accès à la cale, il s'adressera à cet effet aux employés de la douane la plus voisine et attendra leur arrivée. Si le péril est imminent et qu'il ne puisse attendre, il devra en donner avis à l'autorité locale la plus proche, qui procédera à l'ouverture de la cale et dressera procès-verbal du fait.

Si le batelier a pris des mesures de son propre chef, sans demander ou sans attendre l'intervention des employés de la douane ou de l'autorité locale, il devra prouver d'une manière suffisante, que le salut du bateau ou de la cargaison en a dépendu, ou qu'il a dû agir ainsi pour éviter un danger pressant. En pareil cas il doit, aussitôt après avoir écarté le péril, prévenir les employés de la douane la plus rapprochée ou, s'il ne peut les trouver, l'autorité locale la plus voisine, pour faire constater ces faits.

Article 10

Quant aux marchandises entrant par le Rhin et destinées à la consommation intérieure, ou bien à la sortie, ou au transit après transbordement ou après mise en entrepôt dans les ports-francs ou ailleurs, les formalités de douane se régleront d'après la législation générale de l'Etat riverain par la frontière duquel l'entrée, la sortie, ou le transit auront lieu.

Article 11

Chacun des Etats riverains désignera pour l'étendue de son territoire les ports et lieux de débarquement où, indépendamment des ports-francs (article 8), les bateliers auront la faculté de déposer ou de prendre un chargement.

Le batelier ne pourra, sans y être spécialement autorisé par l'autorité compétente, charger ou décharger à d'autres endroits, à moins que des circonstances naturelles ou quelque accident ne l'empêchent de poursuivre son voyage ou ne compromettent le salut du bateau ou de la cargaison.

Si, dans ce cas, il relâche dans un endroit où se trouve un bureau de douane, il est tenu de s'y présenter et de se conformer aux prescriptions qu'il en recevra.

Befindet sich am Landungsplatze keine Zollbehörde, so muss er der Ortsobrigkeit von seiner Ankunft unverzüglich Anzeige erstatten. Diese hat die Umstände, welche den Schiffsführer zum Anlanden bestimmt haben, zu Protokoll festzustellen und der nächsten Zollbehörde desselben Gebietes Mittheilung zu machen.

Wird, um die Waare keiner weiteren Gefahr auszusetzen, das Schiff ausgeladen, so hat der Schiffsführer sich jeder weiteren gesetzlichen Massregel zur Verhinderung von Einschwürzungen zu unterwerfen. Von den Waaren, die er nachher wieder einnimmt, um seine Reise fortzusetzen, sind Ein- oder Ausgangsabgaben nicht zu entrichten.

Hat der Schiffsführer eigenmächtig Vorkehrungen getroffen, ohne das Einschreiten der Zollbeamten oder der Ortsbehörde zu beantragen, so tritt die im Artikel 9 Absatz 6 angegebene Folge ein.

Artikel 12

Wird ein Schiffsführer überwiesen, dass er Schleichhandel zu treiben versucht habe, so soll ihn die Freiheit der Rheinschiffahrt für seine Person und für die Waaren, die er unerlaubter Weise hat ein- oder ausführen wollen, gegen die Verfolgung der Zollbeamten nicht schützen. Die übrigen in dem Schiffe befindlichen Waaren dürfen jedoch wegen eines solchen Versuches nicht mit Beschlag belegt, noch soll überhaupt gegen einen solchen Schiffsführer strenger verfahren werden, als es die Gesetze des Staates, in dessen Gebiet der Unterschleif entdeckt wird, zulassen.

Werden von den Grenzzollämtern Abweichungen der Ladung von dem Manifeste entdeckt, so finden die bestehenden Landesgesetze in Bezug auf die Bestrafung wegen unrichtiger Declaration Anwendung.

Artikel 13

Wo sich mehrere Uferstaaten zu einem gemeinsamen Zoll- oder Steuersystem vereinigt haben, ist bezüglich der Anwendung der Artikel 6 bis 12 die Grenze des Vereinsgebiets als Landesgrenze anzusehen.

Artikel 14

Die vertragenden Theile sind darüber einverstanden, dass alle Erleichterungen, welche für den Ein-, Aus- und Durchgang von Waaren auf andern Land- und Wasserstrassen eingeführt werden, auch für den Ein-, Aus- und Durchgang auf dem Rheine zugestanden werden sollen.

Artikel 15 ¹⁾

Die Befugniss zur Führung eines Segel- oder eines Dampfschiffes auf dem Rheine in seiner ganzen Ausdehnung von Basel bis in das

¹⁾ Nadat de bepalingen, die het Rijnschipperspatent voorbehielden aan de inwoners van de Oeverstaten, door artikel 356 van het Verdrag van Versailles waren afgeschaft (zie hieronder blz. 54), zijn de artikelen 15—21 van de Rijnvaartakte vervangen door het op 14 december 1922 te Straatsburg gesloten Verdrag (zie hieronder blz. 65).

S'il n'existe pas un bureau de douane au lieu de relâche, il doit immédiatement donner avis de son arrivée à l'autorité locale, qui constatera par procès-verbal les circonstances qui l'ont déterminé à relâcher, et en donnera avis au bureau de douane le plus voisin du même territoire.

Si, pour ne pas exposer les marchandises à d'autres dangers, on juge à propos de décharger le bateau, le batelier sera tenu de se soumettre à toutes les mesures légales ayant pour objet de prévenir une importation clandestine. Les marchandises qu'il réembarquera pour continuer sa route ne seront assujetties à aucun droit d'entrée ou de sortie.

Dans le cas où le batelier aurait agi de son propre chef sans demander l'intervention des employés de la douane ou de l'autorité locale, les dispositions de l'article 9, alinéa 6 lui seront applicables.

Article 12

Lorsqu'un batelier sera convaincu d'avoir tenté la contrebande, il ne pourra invoquer la liberté de la navigation du Rhin pour mettre, soit sa personne, soit les marchandises qu'il aurait voulu importer ou exporter frauduleusement, à l'abri des poursuites dirigées contre lui par les employés de la douane, sans cependant qu'une pareille tentative puisse donner lieu à saisir le reste du chargement, ni, en général, à procéder contre le batelier plus rigoureusement qu'il n'est prescrit par la législation en vigueur dans l'Etat riverain où la contrebande a été constatée.

Si les bureaux de douane à la frontière d'un Etat découvrent une différence entre la cargaison et le manifeste, il sera fait application au batelier des lois du pays en vigueur contre les déclarations infidèles.

Article 13

Dans le cas où plusieurs Etats se trouvent réunis en un système commun de douane ou d'impôts, la frontière de l'union sera, pour l'application des articles 6 à 12, considérée comme frontière territoriale.

Article 14

Toutes les facilités qui seraient accordées par les hautes parties contractantes sur d'autres voies de terre ou d'eau pour l'importation, l'exportation et le transit des marchandises seront également concédées à l'importation, à l'exportation et au transit sur le Rhin.

Article 15¹⁾

Le droit de conduire un bateau à voiles ou à vapeur sur le Rhin dans tout son parcours depuis Bâle jusqu'à la pleine mer ou sur une

¹⁾ Zie noot op voorgaande bladzijde.

offene Meer oder auf einer mehreren Uferstaaten zugehörigen Strecke steht nur denjenigen zu, welche den Nachweis liefern, dass sie die Schifffahrt auf diesem Strome längere Zeit ausgeübt haben, und von der Regierung des Uferstaates, in welchem sie ihren Wohnsitz genommen haben, mit einem Patente über die Befugniß zum selbständigen Betriebe dieses Gewerbes (Rheinschiffer-Patent) versehen worden sind.

In dem Patente ist anzugeben, ob der Inhaber zur Befahrung des Rheins in seiner ganzen Ausdehnung oder nur einer Strecke desselben und eventuell welcher befugt ist.

Durch die Verlegung des Wohnsitzes aus einem Uferstaate in einen andern verliert das Patent nicht seine Gültigkeit. Der Inhaber hat indess seinen neuen Wohnsitz von der betreffenden Behörde desselben auf dem Patente vermerken zu lassen.

Artikel 16 ¹⁾

Wer mit einem Rheinschiffer-Patente versehen ist, darf jedes Segel-, beziehungsweise Dampfschiff führen, gleichviel welchem Staate dasselbe angehört.

Artikel 17 ¹⁾

Jedes Patent zum Betriebe der Rheinschifffahrt ist bei der Ausfertigung mit dem vollständigen Signalement desjenigen, dem es ertheilt wird und von diesem mit seiner, ausser dem Familiennamen auch die Vornamen enthaltenden eigenen Unterschrift zu versehen.

Wenn wegen vorgeschrittenen Alters oder sonst das auf dem Patente befindliche Signalement auf den Inhaber nicht mehr passt, so ist die Aenderung oder Erneuerung des Signalements mittels eines auf das Patent zu setzenden amtlichen Vermerkes zulässig.

Artikel 18 ¹⁾

Die Schiffer der Nebenflüsse des Rheins und der Wasserstrassen zwischen dem Rheine und der Schelde sollen, unter der Voraussetzung der Reciprocität, zur Führung eines Segel- oder Dampfschiffes auf dem Rheine in seiner ganzen Ausdehnung oder auf einer mehreren Uferstaaten zugehörigen Strecke des Rheins nur dann zugelassen werden, wenn auf ihrem Patente die stattgehabte längere Ausübung der Rheinschifffahrt nach Massgabe der Vorschriften im Artikel 15 von der betreffenden Behörde eines Rheinuferstaates bescheinigt ist.

Bei der Ausstellung dieser Bescheinigungen sind die Bestimmungen des Artikels 17 gleichmässig zu beachten.

Artikel 19 ¹⁾

Wenn ein Schiffer das ihm ertheilte Rheinschiffer-Patent auf irgend eine Weise in den Besitz einer mit einem solchen Patent nicht ver-

¹⁾ Zie noot bij artikel 15.

partie du fleuve appartenant à plusieurs Etats riverains n'est accordé qu'à ceux qui prouvent qu'ils ont pratiqué la navigation sur le Rhin pendant un temps déterminé et qu'ils ont reçu du Gouvernement de l'Etat riverain où ils ont pris domicile une patente les autorisant à l'exercice indépendant de la profession de batelier (patente de batelier).

Il sera indiqué dans cette patente si le titulaire est autorisé à naviguer sur toute l'étendue du Rhin ou seulement sur une partie du fleuve, qui, dans ce cas, devra être spécialement mentionnée.

Si le batelier transfère son domicile dans un autre Etat riverain, la patente n'en sera pas moins valable. Cependant le titulaire y fera inscrire son nouveau domicile par l'autorité compétente.

Article 16 ¹⁾)

Le batelier muni de la patente mentionnée ci-dessus pourra conduire tout bateau à voiles ou à vapeur, à quelq'Etat qu'il appartienne.

Article 17 ¹⁾)

Toute patente de batelier, avant d'être remise au titulaire, doit être munie du signallement complet du porteur et de sa signature, avec ses noms et prénoms.

Si, par une raison d'âge ou pour toute autre cause, le signallement porté sur la patente n'est plus applicable, ce signallement sera modifié ou renouvelé au moyen d'une annotation officielle.

Article 18 ¹⁾)

Les bateliers des affluents du Rhin et des eaux intermédiaires entre le Rhin et l'Escaut seront admis, sous condition de réciprocité, à conduire un bateau à voiles ou à vapeur sur le Rhin, dans tout son cours, ou sur une partie du fleuve appartenant à plusieurs Etats riverains, quand, conformément aux prescriptions de l'article 15, il sera déclaré sur leur patente par l'autorité compétente d'un des Etats riverains, qu'ils ont pratiqué la navigation du Rhin pendant un temps déterminé.

Les dispositions de l'article 17 seront également applicables dans les cas indiqués par le présent article.

Article 19 ¹⁾)

Le batelier qui, de quelque manière que ce soit, laisse parvenir la patente qui lui a été délivrée en la possession d'une personne ne

¹⁾ Zie noot op blz. 10.

sehenen Person gelangen lässt, damit diese auf Grund desselben die Rheinschiffahrt ausübe, so kann ihm nach Umständen das Patent ganz oder zeitweise entzogen werden.

Wer, ohne für seine Person ein Rheinschiffer-Patent erlangt zu haben, die Rheinschiffahrt unter Missbrauch des einem Andern ertheilten Rheinschiffer-Patentes ausübt, darf mindestens während eines Jahres mit einem Rheinschiffer-Patente nicht versehen werden.

Artikel 20 ¹⁾

Die Einziehung eines Schiffer-Patentes steht nur der Regierung des Staates zu, in welchem der Inhaber seinen Wohnsitz hat. Diese Bestimmung schliesst aber das Recht anderer Rheinuferstaaten nicht aus, einen Schiffsführer, der eines auf ihrem Gebiete verübten Vergehens oder Verbrechens beschuldigt wird, zur Verantwortung und Strafe zu ziehen, und, nach Beschaffenheit der Umstände, bei der Regierung des betreffenden Uferstaates zu veranlassen, dass sein Patent eingezogen werde.

Die Zurücknahme des Patents muss erfolgen, wenn ein Schiffer wegen wiederholter Zoll-Defrauden, ferner wegen Betruges, Fälschung oder anderer Verbrechen gegen das Eigenthum, oder wegen mehrfacher erheblicher Verletzungen der die Sicherheit und die Ordnung der Rheinschiffahrt betreffenden Vorschriften bestraft worden ist.

Artikel 21 ¹⁾

Die Vorschriften der Artikel 19 und 20 finden auch auf die nach Artikel 18 ertheilten Bescheinigungen zum Betriebe der Rheinschiffahrt mit der Massgabe Anwendung, dass diese Bescheinigungen von derjenigen Uferregierung ganz oder zeitweise ausser Kraft zu setzen sind, welche sie ausgestellt hat.

Artikel 22 ²⁾

Bevor ein Schiff seine erste Fahrt auf dem Rheine antritt, hat der Eigenthümer oder Führer eine Bescheinigung über die Tauglichkeit und genügende Ausrüstung desselben für denjenigen Theil der Rheinschiffahrt, für welchen es bestimmt ist, zu erwirken.

Diese Bescheinigung (Schiffs-Attest) wird von der zuständigen Behörde eines der Uferstaaten auf Grund einer durch Sachverständige vorgenommenen Untersuchung ausgestellt.

Sowohl an dem Schiffe als auf dem Schiffs-Atteste sind der Name und die höchste zulässige Einsenkungstiefe des Schiffes zu bezeichnen.

¹⁾ Zie noot bij artikel 15.

²⁾ De toepassing van dit artikel is door artikel 356 van het Verdrag van Versailles (zie hieronder blz. 54) beperkt tot de op de Rijn ingeschreven vaartuigen.

possédant pas un pareil document, à l'effet de la mettre en position d'exercer la navigation du Rhin en vertu de cette patente, sera puni, selon les circonstances, du retrait temporaire ou définitif de la dite pièce.

Tout individu qui, n'étant point muni d'une patente pour lui-même, exerce la navigation du Rhin en se servant de celle qui a été délivrée à un autre batelier, ne pourra pendant douze mois au moins, obtenir une patente de navigation.

Article 20 ¹⁾

Le Gouvernement de l'Etat riverain dans lequel le porteur d'une patente de batelier est domicilié a seul le droit de révoquer cette patente. Cette disposition n'exclut cependant pas le droit qu'aura tout Etat riverain de faire poursuivre et punir tout batelier prévenu d'un crime ou d'un délit commis sur son territoire et de demander, selon les circonstances, que sa patente soit révoquée par le Gouvernement de l'Etat riverain où il a son domicile.

La patente devra être révoquée quand un batelier aura été puni pour contrebande réitérée, pour fraude, falsification ou autres délits contre la propriété ou pour plus d'une contravention grave aux règlements concernant la sécurité et la police de la navigation.

Article 21 ¹⁾

Les prescriptions des articles 19 et 20 sont également applicables aux déclarations inscrites conformément à l'article 18 sur les patentes des bateliers des affluents du Rhin et des autres voies navigables qui sont désignées dans le dit article. Toutefois les Gouvernements riverains dont émanent ces déclarations auront seuls le droit de les annuler.

Article 22 ²⁾

Avant qu'un bateau entreprenne son premier voyage sur le Rhin, le propriétaire ou le conducteur doit se pourvoir d'un certificat constatant que ce bateau a la solidité et le grément nécessaires à la navigation de la partie du fleuve à laquelle il est destiné.

Ce certificat ou patente de bateau est délivré, à la suite d'une visite d'experts, par l'autorité compétente d'un des Etats riverains.

Seront marqués sur le bateau et indiqués dans la patente le nom du bateau et la limite du plus fort tirant d'eau admissible.

¹⁾ Zie noot op blz. 10.

²⁾ Zie noot ²⁾ op blz. 14.

Die Untersuchung ist nach jeder wesentlichen Veränderung oder Reparatur des Schiffes und ausserdem auf Verlangen des Befrachters zu wiederholen und das Ergebniss auf dem Schiffs-Atteste zu verzeichnen.

Jede Ufer-Regierung kann, wenn sie es für angemessen befindet, eine Untersuchung auf ihre Kosten vornehmen lassen.

Das Schiffs-Attest muss sich während der Fahrt jederzeit an Bord des Schiffes befinden. Es ist den Hafen- und Polizeibehörden auf Erfordern vorzuzeigen.

Artikel 23

Die Artikel 15 und 22 finden auf Fahrzeuge unter 300 Centnern Tragfähigkeit und deren Führer keine Anwendung.

Artikel 24

Mit Ausnahme der Vorschrift im Artikel 32 beziehen die Bestimmungen dieser Acte sich nicht auf das Uebersetzen von einem Ufer nach dem gegenüberliegenden.

Artikel 25

Die Flösser haben für jedes Floss, mit welchem sie den Rhein befahren wollen, eine Bescheinigung der betreffenden Landesbehörde nach beiliegendem Muster B. mit sich zu führen, aus welcher die Zahl und Art der Hölzer, sowie deren Gewicht ersichtlich sein muss.

Diese Bescheinigung (Floss-Schein) vertritt die Stelle des Manifestes (Artikel 9), und ist den Polizei-, Hafen-, Zoll- und Wasserbau-beamten, sowie den Floss-Untersuchungs-Commissionen auf Erfordern vorzuzeigen.

Die Vorschriften der Artikel 9 bis 14 finden auch auf Flösse und deren Führer Anwendung.

Artikel 26 ¹⁾

Die Vorschriften über den Dienst der Lootsen oder Steuerleute, sowie der Wahrschauer und die von denselben zu erhebenden Gebühren bleiben jeder Ufer-Regierung vorbehalten.

Es darf jedoch kein Schiffer oder Flösser genöthigt werden, einen Lootsen oder Steuermann an Bord zu nehmen. Auch ist die Erhebung einer Gebühr überhaupt nur dann zulässig, wenn von den Dienstleistungen der Lootsen oder Steuerleute wirklich an Bord des Schiffes Gebrauch gemacht worden ist.

Artikel 27

Die Ufer-Regierungen werden dafür Sorge tragen, das in den Freihäfen, sowie in den übrigen Hafenstädten am Rhein die nöthigen

¹⁾ Artikel 356 van het Verdrag van Versailles (zie hieronder blz. 54) behoudt aan de Centrale Commissie het recht voor, verordeningen betreffende het loodswezen uit te vaardigen.

Cette visite sera renouvelée après chaque réparation ou chaque changement important. Elle le sera également sur la demande de l'affrèteur. Le résultat en sera constaté dans la patente.

Tout Etat riverain pourra ordonner, s'il le juge convenable, une visite qui aura lieu à ses frais.

La patente de bateau doit toujours se trouver à bord pendant le voyage. Elle doit être présentée aux employés des ports et de la police sur leur demande.

Article 23

Les articles 15 et 22 ne sont pas applicables aux bateaux d'une capacité inférieure à 300 quintaux ni à leurs conducteurs.

Article 24

Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux transports d'une rive à l'autre, sauf la clause indiquée à l'article 32.

Article 25

Les flotteurs doivent être munis pour chaque radeau ou train de bois avec lequel ils naviguent sur le Rhin d'un certificat de l'autorité compétente de leurs pays, conforme au modèle B. ci-joint, et constatant le nombre, l'espèce et le poids des bois flottés.

Ce certificat de flottage tient lieu du manifeste exigé par l'article 9. Il doit être exhibé sur leur demande aux employés de police, de port, de douane et à ceux du service hydrotechnique, ainsi qu'aux commissions instituées pour la visite des trains de bois.

Les prescriptions des articles 9 à 14 sont également applicables aux trains de bois et à leurs conducteurs.

Article 26 ¹⁾

Les dispositions concernant le service des pilotes et des avertisseurs et la rétribution qui leur est due par les bateliers sont réservées à chaque Etat riverain.

Aucun batelier ou flotteur ne pourra être obligé de prendre un pilote à son bord. Il ne sera exigé de rétribution pour cet objet, que s'il est fait un usage effectif des pilotes à bord des bateaux.

Article 27

Les Gouvernements des Etats riverains veilleront à ce que dans les ports-francs comme dans les autres ports du Rhin toutes les dis-

¹⁾ Zie noot op voorgaande bladzijde.

Einrichtungen zur Erleichterung der Ein- und Ausladungen und zur Niederlage der Waaren vorhanden seien und in gutem Stande erhalten werden. Zur Beaufsichtigung der gedachten Anstalten, sowie zur Handhabung der Hafenpolizei werden von den betreffenden Ufer-Regierungen besondere Commissarien bestellt.

Zur Bestreitung der nothwendigen Unterhaltungs- und Beaufsichtigungskosten kann ein entsprechendes Entgeld erhoben werden. Sobald der Ertrag dieses Entgeldes die eben erwähnten Kosten übersteigt, muss dasselbe verhältnissmässig herabgesetzt werden.

Es ist jedoch eine Gebühr überhaupt nur insoweit zu entrichten, als von den Anstalten wirklich Gebrauch gemacht wird.

Artikel 28

Die vertragenden Theile machen sich, wie bisher, verbindlich, innerhalb der Grenzen ihres Gebietes, das Fahrwasser des Rheines und die vorhandenen Leinpfade in guten Stand zu setzen und darin zu erhalten. Diese Festsetzung findet auch auf die Wasserstrassen zwischen Gorinchem, Krimpen, Dordrecht und Rotterdam Anwendung.

Auf Stromstrecken, welche noch nicht hinreichend in den Stand gesetzt sind, und desshalb ein veränderliches Fahrwasser haben, wird letzteres von der Regierung, in deren Gebiet die Stromstrecke belegen ist, kenntlich durch Baaken bezeichnet werden.

Befinden sich solche Stromstrecken in den Gebieten zweier sich gegenüber liegender Uferstaaten, so trägt jeder von ihnen die Hälfte der Anlage- und Unterhaltungskosten.

Artikel 29 ¹⁾

Die Staaten, deren Uferstrecken aneinander grenzen oder sich gegenüber liegen, werden, behufs zweckmässiger und gegenseitig un-nachtheiliger Ausführung von Bauwerken, welche auf den Strom oder die Ufer im Gebiete des andern Staates unmittelbar eine Wirkung ausüben können, sich die Pläne solcher von ihnen beabsichtigten Anlagen mittheilen und sich über die bei deren Ausführung in Betracht kommenden Verhältnisse verständigen.

Artikel 30

Die Ufer-Regierungen werden dafür Sorge tragen, dass die Schifffahrt auf dem Rheine durch Mühlen, Triebwerke, Brücken oder andere künstliche Anlagen keinerlei Hinderniss finde und dass nament-

¹⁾ Gewijzigd door artikel 358 van het Verdrag van Versailles (zie hieronder blz. 54), dat aan Frankrijk bepaalde voorrechten verleent, en door artikel 359 van dat Verdrag, dat aan de goedkeuring van de Centrale Commissie alle werken onderwerpt, die zullen worden uitgevoerd op het deel van de Rijn dat de grens vormt tussen Frankrijk en Duitsland.

positions nécessaires soient prises pour faciliter le chargement, le déchargement et la mise à l'entrepôt des marchandises, et à ce que les établissements et engins de toute nature qui leur seront affectés soient tenus en bon état. La surveillance de ces établissements et engins et la police du port seront confiées à des commissaires spécialement institués à cet effet par les Gouvernements riverains respectifs.

Pour subvenir aux frais nécessaires d'entretien et de surveillance, il pourra être prélevé une rétribution correspondante. Aussitôt que le produit de cette perception aura dépassé le montant des dépenses en question, le taux de la dite perception devra être diminué en proportion.

Toutefois, cette rétribution ne pourra être exigée qu'autant qu'il aura été fait usage des établissements et engins ci-dessus mentionnés.

Article 28

Les hautes parties contractantes s'engagent, comme pour le passé, chacune pour l'étendue de son territoire, à mettre et à maintenir en bon état les chemins de halage existants, ainsi que le chenal du Rhin. Cette stipulation est également applicable aux voies de navigation entre Gorinchem, Krimpen, Dordrecht et Rotterdam.

L'Etat riverain, dans le territoire duquel se trouvent comprises des parties du fleuve qui n'ont pas encore été suffisamment rectifiées et dont, par suite, le chenal est variable, fera marquer ce chenal par des bouées, établies d'une manière apparente.

Si ces parties du fleuve sont comprises entre deux Etats, situés l'un vis-à-vis de l'autre, chacun supportera la moitié des frais d'établissement et d'entretien de ces bouées.

Article 29 ¹⁾

Les Gouvernements des Etats riverains limitrophes, ou de ceux qui sont situés vis-à-vis l'un de l'autre, se communiqueront réciproquement les projets hydrotechniques dont l'exécution pourrait avoir une influence directe sur la partie du fleuve, ou de ses rives qui leur appartient, afin de les exécuter de la manière la plus convenable pour tous deux. Ils s'entendront sur les questions qui pourraient s'élever à l'occasion de l'exécution des dits travaux.

Article 30

Les Gouvernements riverains veilleront à ce que la navigation sur le Rhin ne soit entravée ni par des moulins ou autres usines établies sur le fleuve, ni par des ponts ou autres ouvrages d'art. Ils auront

¹⁾ Zie noot op voorgaande bladzijde.

lich der Durchlass der Schiffe durch die Brücken ohne Verzug bewirkt werde. Die Erhebung einer Gebühr für das Oeffnen oder Schliessen der letztern ist unstatthaft.

Concessionen zu neuen Schiffsmühlen sollen fortan nicht ertheilt werden.

Artikel 31

Von Zeit zu Zeit sollen Strombefahrungen durch Wasserbau-Techniker sämmtlicher Uferstaaten vorgenommen werden, um die Beschaffenheit des Stromes, die Wirkung der zu dessen Verbesserung getroffenen Massregeln und die etwa eingetretenen neuen Hindernisse einer regelmässigen Schifffahrt zu untersuchen und festzustellen.

Ueber den Zeitpunkt und die Ausdehnung dieser Befahrungen hat die Central-Commission (Artikel 43) Beschluss zu fassen. Die Techniker haben ihr über das Ergebniss Bericht zu erstatten.

Artikel 32¹⁾

Zu widerhandlungen gegen die von den Ufer-Regierungen für den Rhein gemeinsam erlassenen schiffahrtspolizeilichen Vorschriften sollen mit Geldbussen von zehn bis dreihundert Franken bestraft werden.

Artikel 33

Behufs gerichtlicher Verhandlung der im Artikel 34 erwähnten Gegenstände sollen in geeigneten am Rhein oder in dessen Nähe belegenen Orten Rheinschiffahrtsgerichte bestehen.

Die Ufer-Regierungen werden sich von den in ihren Gebieten vorhandenen Rheinschiffahrtsgerichten und von den Veränderungen in Kenntniss setzen, welche rücksichtlich der Zahl, des Orts oder des Sprengels derselben eintreten.

Artikel 34

Die Rheinschiffahrtsgerichte sind competent:

I. In Strafsachen zur Untersuchung und Bestrafung aller Zu widerhandlungen gegen die schiffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften;

II. In Civilsachen zur Entscheidung im summarischen Prozessverfahren über Klagen:

- a. wegen Zahlung der Lootsen-, Krahn-, Waage-, Hafen- und Bohlwerks-Gebühren und ihres Betrages;
- b. wegen der von Privatpersonen vorgenommenen Hemmung des Leinpfades;

¹⁾ Artikel 356 van het Verdrag van Versailles (zie hieronder blz. 54) behoudt aan de Centrale Commissie het recht voor, politie maatregelen vast te stellen.

soin, surtout, que le passage des ponts puisse s'effectuer sans occasionner de retards. Il est interdit d'exiger aucune rétribution pour l'ouverture ou la fermeture des ponts.

Aucune concession ne pourra être accordée, à l'avenir, pour l'établissement de nouveaux moulins flottants.

Article 31

De temps à autre, des ingénieurs hydrotechniques délégués par les Gouvernements de tous les Etats riverains feront un voyage d'exploration pour examiner l'état du fleuve, apprécier les résultats des mesures prises pour son amélioration et constater les nouveaux obstacles qui entraveraient la navigation.

La Commission centrale (article 43) désignera l'époque et les parties du fleuve où ces explorations devront avoir lieu. Les ingénieurs lui rendront compte des résultats.

Article 32 ¹⁾

Les contraventions aux prescriptions de police en matière de navigation, établies pour le Rhin d'un commun accord par les Gouvernements des Etats riverains, seront punies d'une amende de dix à trois cents francs.

Article 33

Il sera établi dans des localités convenables situées sur le Rhin ou à proximité du fleuve des tribunaux chargés de connaître de toutes les affaires mentionnées à l'article 34.

Les Gouvernements des Etats riverains se communiqueront réciproquement les informations relatives à l'établissement sur leur territoire des tribunaux pour la navigation du Rhin ainsi que les changements qui seraient apportés dans le nombre, la résidence et la juridiction de ces tribunaux.

Article 34

Les tribunaux pour la navigation du Rhin seront compétents:

I. en matière pénale pour instruire et juger toutes les contraventions aux prescriptions relatives à la navigation et à la police fluviale;

II. en matière civile pour prononcer sommairement sur les contestations relatives:

- a. au paiement et à la quotité des droits de pilotage, de grue, de balance, de port et de quai;
- b. aux entraves que des particuliers auraient mis à l'usage des chemins de halage;

¹⁾ Zie noot op voorgaande bladzijde.

- c. wegen der Beschädigungen, welche Schiffer und Flösser während ihrer Fahrt oder beim Anlanden Andern verursacht haben;
- d. wegen der den Eigenthümern der Zugpferde beim Heraufziehen der Schiffe zur Last gelegten Beschädigungen am Grundeigenthum.

Artikel 35

In Strafsachen (Artikel 34, I.) ist dasjenige Rheinschiffahrtsgericht competent, in dessen Bezirk die strafbare Handlung begangen ist; in Civilsachen dasjenige, in dessen Bezirk die Zahlung stattfinden musste (Artikel 34, II. a.), beziehungsweise der Schaden zugefügt wurde (Artikel 34, II. b. c. d.).

Artikel 36

Das Verfahren bei den Rheinschiffahrts-Gerichten soll ein möglichst einfaches und beschleunigtes sein. — Prozess-Cautionen dürfen von Ausländern ihrer Nationalität wegen nicht erhoben werden.

In das Urtheil sind jederzeit die Thatsachen, welche das Verfahren herbeigeführt haben, die Fragen, worauf es nach den Verhandlungen ankam und die Entscheidungsgründe aufzunehmen.

Uebrigens darf kein Schiffsführer oder Flösser wegen einer gegen ihn eingeleiteten Untersuchung an der Fortsetzung seiner Reise verhindert werden, sobald er die von dem Richter für den Gegenstand der Untersuchung festgesetzte Caution geleistet hat.

Artikel 37

Beträgt der Gegenstand der an das Gericht gestellten Anträge mehr als 50 Franken, so kann gegen das Urtheil erster Instanz bei der Central-Commission (Artikel 43) oder bei dem Obergericht des Landes (Artikel 38), in welchem das Urtheil ergangen ist, Berufung eingelegt werden.

Soll die Berufung bei der Central-Commission angebracht werden, so ist sie unter summarischer Angabe der Beschwerden und mit dem ausdrücklichen Bemerken, dass die Entscheidung der Central-Commission verlangt werde, binnen 10 Tagen nach der in Gemässheit der Landesgesetze erfolgten Insinuation des Urtheils erster Instanz dem Gerichte, welches entschieden hat, anzumelden und der Gegenparthei in dem von ihr in erster Instanz erwählten Domicile oder in dessen Ermangelung gleichfalls dem Gerichte zuzustellen. In welcher Weise die Anmeldung bei dem Gerichte und die Zustellung zu erfolgen hat, bleibt der Bestimmung der Landesgesetzgebung überlassen.

Innerhalb vier Wochen nach erfolgter Anmeldung hat der Appellant sodann die schriftliche Rechtfertigung der Appellation dem Gericht zu übergeben, welches solche dem Appellaten binnen einer ihm zu bestimmenden präclusivischen Frist zur Beantwortung zufertigt

- c. aux dommages causés par les bateliers ou les floteurs pendant le voyage ou en abordant;
- d. aux plaintes portées contre les propriétaires des chevaux de trait, employés à la remonte des bateaux, pour dommages causés aux biensfonds.

Article 35

La compétence appartiendra en matière pénale (article 34, I.) au tribunal de la navigation du Rhin dans le ressort duquel la contravention aura été commise; en matière civile au tribunal dans le ressort duquel le paiement aurait dû être effectué (article 34, II. a.), ou le dommage aura été causé (article 34, II. b. c. d.).

Article 36

La procédure des tribunaux pour la navigation du Rhin sera la plus simple et la plus prompte possible. Il ne pourra être exigé aucune caution des étrangers à cause de leur nationalité.

Le jugement énoncera les faits qui auront donné lieu à l'instance, les questions à décider d'après le résultat de l'instruction et les motifs sur lesquels il s'appuie.

Le conducteur ou le floteur ne pourra être empêché de continuer son voyage à raison d'une procédure engagée contre lui, dès qu'il aura fourni le cautionnement fixé par le juge pour l'objet du débat.

Article 37

Lorsque le débat portera sur une valeur supérieure à 50 francs, les parties pourront se pourvoir en appel et recourir à cet effet soit à la Commission centrale (article 43), soit au tribunal supérieur du pays dans lequel le jugement a été rendu (article 38).

Si l'appel doit être porté devant la Commission centrale, il sera signifié au tribunal qui aura rendu le jugement de première instance, dans les dix jours à partir de la notification de ce jugement légalement faite suivant les formes adoptées dans chaque Etat. Cette signification sera accompagnée d'un exposé sommaire des griefs et de la déclaration expresse que l'on entend recourir à la décision de la Commission centrale. Elle sera faite également à la partie adverse au domicile élu en première instance, ou, à défaut d'élection de domicile, également au tribunal. La signification au tribunal aura lieu d'après le mode indiqué par les lois du pays.

Dans les quatre semaines à dater du jour de la signification de l'acte d'appel l'appelant remettra au tribunal qui aura rendu le premier jugement un mémoire exposant les motifs de son recours en seconde instance. Le tribunal donnera communication de ce mémoire à la

und die geschlossenen Acten an die Central-Commission in Mannheim (Artikel 43) einzusenden hat.

Werden von dem Appellanten die in diesem Artikel vorgeschriebenen Formen nicht beobachtet, so wird die Appellation für nicht angebracht erachtet.

In dem Falle der Berufung an die Central-Commission kann das Gericht auf Verlangen der Gegenparthei das Urtheil erster Instanz provisorisch vollstrecken, beziehungsweise vollstreckbar erklären, wobei es nach Massgabe der Landesgesetze zu bestimmen hat, ob zuvor von dem Antragsteller Caution zu leisten sei.

Artikel 38

Jede Ufer-Regierung bestimmt ein für allemal das Obergericht, bei welchem die Berufungen gegen die in ihrem Gebiete von den Rheinschiffahrtsgerichten erster Instanz gefällten Urtheile angebracht werden können.

Das Obergericht muss seinen Sitz in einer Stadt haben, welche am Rheine oder doch nicht allzuweit von demselben gelegen ist.

Wird die Berufung bei diesem Gerichte eingelegt, so finden die für das Verfahren in Appellationssachen geltenden Landesgesetze Anwendung.

Artikel 39

Bei dem richterlichen Verfahren in Rheinschiffahrts-Angelegenheiten findet weder der Gebrauch von Stempelpapier, noch die Anwendung von Spottel-Steuern für die Richter und Gerichtsschreiber statt; die Partheien haben keine anderen Kosten als diejenigen zu tragen, welche durch Zeugen oder Sachverständige und deren Vorladung, durch Insinuationen, Porto u. s. w. veranlasst und nach der für andere Streitsachen bestehenden Taxordnung erhoben werden.

Artikel 40

Erkenntnisse und Beschlüsse der Rheinschiffahrtsgerichte eines Ufer-Staates sollen in jedem andern Rheinuferstaate unter Beobachtung der in demselben vorgeschriebenen Formen vollstreckbar sein.

In Bezug auf die Zustellung sollen sowohl die gedachten Erkenntnisse und Beschlüsse als Vorladungen und alle sonstigen Verfügungen in den bei den Rheinschiffahrtsgerichten anhängigen Sachen in allen Uferstaaten so angesehen werden, als ob sie von einer Behörde des eigenen Staates erlassen seien.

Vorladungen und Zustellungen an Personen, welche in einem der Rhein-Ufer-Staaten einen bekannten Wohnsitz haben, müssen in letzterem bewirkt werden.

partie adverse, qui sera tenue d'y répondre dans le délai qui lui sera fixé à cette fin. Le tout ensemble avec les pièces de la procédure de première instance sera transmis à la Commission centrale à Mannheim (article 43).

Faute par l'appelant de se conformer aux formalités prescrites par le présent article l'appel sera considéré comme non-avenu.

Dans le cas où l'appel sera porté devant la Commission centrale, le tribunal pourra, à la requête de la partie qui aura obtenu gain de cause, ordonner l'exécution provisoire du jugement de première instance, en décidant toutefois, d'après la législation du pays, si le demandeur devra fournir une caution préalable.

Article 38

Chaque Etat riverain désignera une fois pour toutes le tribunal supérieur devant lequel pourront être portés en appel les jugements rendus sur son territoire par les tribunaux de première instance pour la navigation du Rhin.

Ce tribunal devra siéger dans une ville située sur le Rhin ou pas trop éloignée du fleuve.

Si l'appel est porté devant ce tribunal, on se conformera pour la procédure à suivre à la législation en vigueur dans le pays.

Article 39

Les procédures en matière de navigation du Rhin ne donneront lieu ni à l'usage de papier timbré, ni à l'application de taxes au profit des juges ou des greffiers. Les parties n'auront à supporter d'autres frais que ceux de témoins ou d'experts et de leur citation ainsi que ceux de signification, de port de lettres etc., le tout d'après les tarifs ordinaires en matière de procédure.

Article 40

Les décisions des tribunaux pour la navigation du Rhin dans chacun des Etats riverains seront exécutoires dans tous les autres Etats en observant les formes prescrites par les lois du pays où elles seront exécutées.

Les jugements et autres décisions, les citations et exploits d'ajournement dans les causes pendantes devant les tribunaux pour la navigation du Rhin seront considérés, quand à la notification, dans chacun des Etats comme émanant des autorités de cet Etat.

Pour ce qui concerne les personnes ayant un domicile connu dans un des Etats riverains les citations et exploits dans ces causes seront notifiés à ce domicile.

Artikel 41

Der Rhein soll in angemessene Aufsichtsbezirke getheilt werden. Für jeden dieser Bezirke wird von den Regierungen, über deren Gebiet sich derselbe erstreckt, ein Aufseher ernannt.

Die Aufseher werden auf die Rheinschiffahrts-Acte und die von den Ufer-Staaten vereinbarten Ergänzungen und Abänderungen derselben, sowie auf die gemeinsamen schiffahrtspolizeilichen Anordnungen verpflichtet und sind in ihren Amtsverrichtungen der Central-Commission (Artikel 43) untergeordnet. In Dienstsachen wird ihnen in allen Rheinuferstaaten die Portofreiheit gewährt.

Sie erhalten ihre Besoldungen und etwaige Pensionen von den Regierungen, welche sie ernannt haben. Von diesen wird ihnen auch ihr Wohnsitz innerhalb ihres Bezirks angewiesen.

Die Aufseher dürfen keinerlei Gebühren oder Sporeln erheben.

Es finden die Disciplinargesetze desjenigen Ufer-Staates auf sie Anwendung, in welchem sie ihren Wohnsitz haben.

Einstweilen werden die jetzt bestehenden vier Bezirke, von denen der erste sich von Basel auf dem linken Ufer bis zum Ausfluss der Lauter, auf dem rechten bis zur Landesgrenze zwischen Baden und Hessen; der zweite von diesen Punkten bis zum Ausfluss der Nahe; der dritte von der Nahe bis zur Niederländischen Grenze und der vierte auf den übrigen Theil des Stromes im Niederländischen Gebiet erstreckt, beibehalten; die Regierungen von Baden, Bayern, Frankreich, Hessen und Preussen behalten sich indess vor, wenn es die Umstände zulässig erscheinen lassen, die Zahl der in ihren Gebieten fungirenden Aufseher unter gleichzeitiger anderweiter Abgrenzung der Bezirke zu vermindern und hierüber mit einander in Verhandlung zu treten.

Artikel 42

Die Aufseher sind verpflichtet, die ihnen angewiesenen Bezirke zweimal im Jahre zu bereisen, die im Strome entstandenen Schiffahrts-Hindernisse zu untersuchen, den Zustand des Leinpfades in Augenschein zu nehmen und über die hierbei vorgefundenen oder sonst zu ihrer Kenntniss gelangenden Mängel der betreffenden Regierung Bericht zu erstatten und bei derselben deren Beseitigung nachzusuchen oder, sofern sie hierzu ermächtigt sind, diese Mängel selbst abzustellen. Sie haben ferner die bei ihnen angebrachten Beschwerden in Rheinschiffahrts-Angelegenheiten zu prüfen und, falls sie dieselben für begründet erachten, bei den betreffenden Landesbehörden ihres Bezirks deren Abhülfe in Antrag zu bringen.

Wird ihren Anträgen keine Folge gegeben, so haben sie der Central-Commission (Artikel 43) Anzeige zu erstatten.

Article 41

Le Rhin sera divisé en districts d'inspection, selon que le besoin s'en fera sentir. Il sera nommé un inspecteur pour chacun de ces districts par les Etats dont celui-ci fait partie.

Les inspecteurs prêteront serment de se conformer à la Convention pour la navigation du Rhin, aux dispositions supplémentaires dont les Etats riverains sont convenus et aux règlements de police concernant la navigation du fleuve, arrêtés d'un commun accord. Ils sont subordonnés dans l'exercice de leurs fonctions à la Commission centrale (article 43). Ils jouiront pour leur correspondance de service de la franchise postale dans toute l'étendue des Etats riverains.

Le traitement des inspecteurs ainsi que leur pension de retraite, s'il y a lieu, seront à la charge des Etats qui les auront nommés. Ces Etats leur assigneront un lieu de résidence dans leur district d'inspection.

Les inspecteurs ne pourront percevoir aucun droit ni aucune rétribution.

Ils seront soumis aux lois disciplinaires de l'Etat dans lequel ils auront leur résidence.

Les quatre districts existants sont maintenus provisoirement. Le premier s'étend depuis Bâle, sur la rive gauche jusqu'à l'embouchure de la Lauter, sur la rive droite jusqu'à la frontière entre Bade et Hesse; le deuxième depuis ces points jusqu'à l'embouchure de la Nahe; le troisième depuis la Nahe jusqu'à la frontière des Pays-Bas; le quatrième dans les Pays-Bas sur les autres parties du fleuve. Cependant les Gouvernements de Bade, de Bavière, de France, de Hesse et de Prusse se réservent la faculté de diminuer, selon les circonstances, le nombre des inspecteurs en fonction sur leur territoire et de changer en même temps les limites de leurs districts, modifications sur lesquelles ils se concerteront ultérieurement.

Artikel 42

Les inspecteurs seront tenus de faire deux fois par an la tournée de leur district, d'examiner les obstacles à la navigation, survenus sur le fleuve, de visiter les chemins de halage et d'adresser aux Gouvernements que la chose concerne des rapports sur les entraves qu'ils auraient eu occasion de constater ou qui seraient de toute autre manière parvenues à leur connaissance, en proposant d'y remédier ou en y remédiant immédiatement eux-mêmes s'ils y sont autorisés. En outre, ils ont à examiner les plaintes qui leur seraient soumises au sujet de la navigation du Rhin, et s'ils les trouvent fondées, ils s'adresseront, dans toute l'étendue de leur district, aux autorités compétentes, afin qu'il y soit porté remède.

S'il n'est pas donné suite à leurs propositions, ils en informeront la Commission centrale (article 43).

Artikel 43 ¹⁾

Zum Zweck gemeinsamer Berathung über die Angelegenheiten der Rheinschiffahrt wird von jeder Ufer-Regierung ein Bevollmächtigter ernannt.

Diese Bevollmächtigten bilden die Central-Commission, welche ihren Sitz in Mannheim hat.

Artikel 44 ²⁾

Die Central-Commission tritt regelmässig jedes Jahr im Monat August zusammen. Ausserordentliche Sitzungen finden statt, sobald eine der Ufer-Regierungen darauf anträgt.

Für die Leitung der Verhandlungen wird durch das Loos ein Vorsitzender bestimmt. Dem Vorsitzenden steht übrigens vor den übrigen Bevollmächtigten kein weiteres Vorrecht zu, als dass bei der Entscheidung in Appellationssachen (Artikel 37) im Fall der Stimmengleichheit seine Stimme den Ausschlag gibt.

Artikel 45 ³⁾

Vor die Central-Commission gehört:

- a) die Verhandlung über alle Beschwerden und Mängel, welche in Beziehung auf die Ausführung dieses Vertrages und der von den Ufer-Regierungen vereinbarten Verordnungen und Massregeln wahrgenommen werden;
- b) die Berathung über die von einzelnen Ufer-Regierungen zur Beförderung der Rheinschiffahrt gemachten Vorschläge, insbesondere auch die Anträge auf Abänderung oder Ergänzung dieses Vertrages und der gemeinsam erlassenen Verordnungen;
- c) die Entscheidung in den bei ihr eingeführten Appellationen gegen die Erkenntnisse der Rheinschiffahrtsgerichte (Art. 37).

Alljährlich hat die Central-Commission einen Bericht über den Zustand der Rheinschiffahrt zu erstatten.

Artikel 46 ⁴⁾

Die Beschlüsse der Central-Commission werden nach absoluter Mehrheit der Stimmen gefasst, die in vollkommener Gleichheit abzu-

¹⁾ Gewijzigd door artikel 355 van het Verdrag van Versailles (zie hieronder blz. 54), dat een nieuwe samenstelling van de Centrale Commissie vaststelt en Straatsburg aanwijst als haar zetel.

²⁾ Gewijzigd door artikel 355 van het Verdrag van Versailles (zie hieronder blz. 54), dat aan Frankrijk het recht voorbehoudt de voorzitter te benoemen.

³⁾ Nieuwe bevoegdheden zijn aan de Centrale Commissie verleend door de artikelen 65, 354, 358, 359, 360 en 361 van het Verdrag van Versailles (zie hieronder blz. 50).

⁴⁾ Gewijzigd door de artikelen 355 en 356 van het Verdrag van Versailles (zie hieronder blz. 54) en door het Aanvullend Protocol van 29 maart 1923 betreffende de toetreding van Nederland (zie hieronder blz. 64).

Article 43 ¹⁾

Chacun des Etats riverains déléguera un Commissaire pour prendre part à des conférences communes sur les affaires de la navigation du Rhin.

Ces Commissaires formeront la Commission centrale, qui a son siège à Mannheim.

Article 44 ²⁾

La Commission centrale se réunira régulièrement au mois d'août de chaque année. Des sessions extraordinaires auront lieu, lorsque la proposition en sera faite par l'un des Etats riverains.

La Commission désignera par la voie du sort celui de ses membres qui présidera les séances pour la direction à donner aux travaux. Le président ne jouira d'aucune prérogative sur les autres Commissaires. Cependant dans les jugements d'appel la voix du président sera prépondérante en cas de partage.

Article 45 ³⁾

Les attributions de la Commission centrale consisteront:

- a) à examiner toutes les plaintes auxquelles donneront lieu l'application de la présente Convention ainsi que l'exécution des règlements concertés entre les Gouvernements riverains et des mesures qu'ils auront adoptés d'un commun accord;
- b) à délibérer sur les propositions des Gouvernements riverains concernant la prospérité de la navigation du Rhin, spécialement sur celles qui auraient pour objet de compléter ou de modifier la présente Convention et les règlements arrêtés en commun;
- c) à rendre des décisions dans les cas d'appel portés devant la Commission contre les jugements des tribunaux de première instance pour la navigation du Rhin (article 37).

La Commission centrale rédigera tous les ans un rapport sur l'état de la navigation du Rhin.

Article 46 ⁴⁾

Les résolutions de la Commission centrale seront prises à la pluralité absolue des voix, qui seront émises dans une parfaite égalité. Ces

¹⁾ Zie noot ¹⁾ op blz. 28.

²⁾ Zie noot ²⁾ op blz. 28.

³⁾ Zie noot ³⁾ op blz. 28.

⁴⁾ Zie noot ⁴⁾ op blz. 28.

geben sind; sie erlangen jedoch für die Ufer-Staaten erst dann Verbindlichkeit, wenn die Regierungen derselben dazu ihre Genehmigung ertheilt haben.

Artikel 47

Eine jede Ufer-Regierung bestreitet den Aufwand für den von ihr ernannten Bevollmächtigten.

Der Bedarf an Kanzleikosten wird im Voraus in der regelmässigen Sitzung für das folgende Jahr veranschlagt und von den Ufer-Staaten zu gleichen Theilen aufgebracht.

Artikel 48

Der gegenwärtige Vertrag tritt vom 1. Juli 1869 ab an die Stelle der Rheinschiffahrts-Ordnung vom 31. März 1831, der zu derselben ergangenen Suppletar- und Additional-Artikel, sowie aller sonstigen Beschlüsse der Ufer-Regierungen über Gegenstände, hinsichtlich welcher die gegenwärtige Acte Bestimmung getroffen hat. Er soll von den vertragenden Regierungen ratificirt und die Auswechslung der Ratifications-Urkunden binnen sechs Monaten in Mannheim bewirkt werden.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und ihre Siegel beigedruckt.

So geschehen zu Mannheim, den 17. October 1868.

(gez.) VERKERK PISTORIUS

(gez.) DIETZ

(gez.) WEBER

(gez.) TH. GOEPP

(gez.) SCHMITT

(gez.) MOSER

résolutions ne seront toutefois obligatoires qu'après avoir été approuvées par les Gouvernements.

Article 47

Chacun des Gouvernements riverains pourvoira aux dépenses de son propre Commissaire.

La Commission centrale fixera d'avance dans sa session ordinaire le budget de ses frais de service pour l'année suivante, et les Etats riverains verseront le montant de ces frais en parties égales.

Article 48

La présente Convention est destinée à remplacer la Convention relative à la navigation du Rhin du 31 Mars 1831, les articles supplémentaires et additionnels à cet acte, ainsi que toutes les autres résolutions concernant des matières sur lesquelles il est statué dans cette Convention. Elle sera exécutoire à dater du 1er Juillet 1869. Elle sera ratifiée et les ratifications seront échangées à Mannheim dans le délai de six mois.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Mannheim, le 17 Octobre 1868.

(s.) VERKERK PISTORIUS

(s.) DIETZ

(s.) WEBER

(s.) TH. GOEPP

(s.) SCHMITT

(s.) MOSER

Schluss-Protokoll

Die Unterzeichneten vereinigten sich heute, um die in Vollmacht ihrer hohen Regierungen vereinbarte revidirte Rheinschiffahrts-Acte zu vollziehen, bei welcher Gelegenheit noch folgende Erklärungen, Verabredungen und erläuternde Bemerkungen in gegenwärtiges Schluss-Protokoll niedergelegt wurden:

1°. Zum Artikel 1 der Acte.

Es ist selbstverständlich, dass das Recht zur freien Schifffahrt auf dem Rheine und seinen Ausflüssen nicht den Anspruch auf die besonderen, den zur Rheinschifffahrt gehörigen oder ihnen gleichgestellten Schiffen gewährten Begünstigungen in sich schliesst.

2°. Zum Artikel 3 der Acte.

A. Es wird allseitig anerkannt, dass unter die Bestimmung im ersten Absatze dieses Artikels Brückengelder, die auf andern Wasserstrassen als auf dem Rheine erhoben werden, und die für die Benutzung künstlicher Wasserstrassen oder Anlagen, wie Schleusen u. dgl. zu entrichtenden Gebühren nicht zu subsumiren sind.

B. Der Bevollmächtigte für Preussen bemerkte, dass auf der Ruhr noch eine geringfügige Schifffahrts-Abgabe erhoben werde, dass es in der Absicht liege, diese binnen Kurzem in Wegfall zu bringen, dass er aber die Bestimmung des Zeitpunktes seiner Regierung vorbehalten müsse.

Ferner bemerkte der Bevollmächtigte für Niederland, dass die Schiffer auf einem Theile der Limburgischen Maas an die dortigen Baakenmeister noch eine kleine Baakengebühr zu entrichten hätten, welche ohne Mitwirkung der Königlich Belgischen Regierung nicht aufgehoben werden könne, dass er also seiner Regierung die Ausführung der Bestimmung im zweiten Absatze dieses Artikels auf der betreffenden Strecke der Maas einstweilen vorbehalten müsse.

Die übrigen Bevollmächtigten fanden gegen diese Vorbehalte nichts zu erinnern.

3°. Zum Artikel 8 der Acte.

Die gegenwärtig bestehenden Freihäfen sind folgende:

in Frankreich: Strassburg;

in Baden: Kehl, Maxau, Leopoldshafen, Mannheim;

in Bayern: Neuburg, Speyer, Ludwigshafen;

in Hessen: Mainz;

in Preussen: Bibrich, Ober-Lahnstein, Coblenz, Cöln, Neuss, Düsseldorf, Uerdingen, Duisburg, Ruhrort, Wesel, Emmerich;

in den Niederlanden: Amsterdam, Rotterdam und Dordrecht.

Protocole de Clôture

Au moment de procéder à la signature de la Convention révisée pour la navigation du Rhin, arrêtée entre eux en vertu de leurs pleins-pouvoirs, les soussignés ont énoncé les réserves et les déclarations suivantes:

1°. *Concernant l'article 1 de la Convention.*

Il est entendu que le droit d'exercer la libre navigation sur le Rhin et ses embouchures ne s'étend pas aux privilèges qui ne sont accordés qu'aux bateaux appartenant à la navigation du Rhin, ou à ceux qui leur sont assimilés.

2°. *Concernant l'article 3 de la Convention.*

A. Il a été reconnu à l'unanimité que les stipulations du 1er alinéa de cet article ne s'appliquent pas aux rétributions pour l'ouverture et la fermeture des ponts qui sont perçues sur d'autres voies navigables que le Rhin, ni aux droits à percevoir pour l'usage des voies navigables artificielles ou de travaux d'art, tels qu'écluses, etc.

B. Le Plénipotentiaire de Prusse a fait observer que sur la Ruhr il se perçoit encore un faible droit de navigation; que son Gouvernement a l'intention d'abolir ce droit dans un court délai, mais qu'il doit réserver à son Gouvernement la fixation ultérieure du moment où cette abolition pourra avoir lieu.

Le Plénipotentiaire des Pays-Bas a déclaré de son côté que les préposés aux bouées sur une partie de la Meuse dans le Duché de Limbourg prélèvent encore de légers droits de bouée qui ne peuvent être supprimés sans la coopération du Gouvernement Belge, et que pour ce motif il doit réserver à son Gouvernement l'exécution des stipulations contenues dans le 2ème alinéa de l'article 3 en ce qui regarde la dite partie de la Meuse.

Les autres Plénipotentiaires n'ont fait aucune objection à ces réserves.

3°. *Concernant l'article 8 de la Convention.*

Les ports-francs existant actuellement sont les suivants:

en F r a n c e: Strasbourg;

en B a d e: Kehl, Maxau, Leopoldshafen, Mannheim;

en B a v i è r e: Neubourg, Spire, Ludwigshafen;

en H e s s e: Mayence;

en P r u s s e: Biebrich, Oberlahnstein, Coblenze, Cologne, Neuss,

Dusseldorf, Uerdingen, Duisbourg, Ruhrort, Wesel, Emmerich;

dans les P a y s - B a s: Amsterdam, Rotterdam et Dordrecht.

4°. *Zum Artikel 15 der Acte.*¹⁾

A. Man ist darüber einverstanden, dass als eine längere practische Ausübung des Schiffergewerbes eine Lehrzeit oder Beschäftigung in diesem Gewerbe von mindestens vier Jahren anzusehen sei, von denen der Bewerber jedoch wenigstens zwei Jahre auf Schiffen zugebracht haben muss, welche entweder den Rhein in seiner ganzen Länge oder doch diejenige Strecke befahren, für welche das Patent nachgesucht wird. Bewerber um ein Patent zur Führung von Dampfschiffen haben ein glaubwürdiges Zeugniß darüber vorzulegen, dass sie von den oben erwähnten vier Jahren wenigstens ein Jahr die Dampfschiffahrt practisch erlernt haben.

B. Baden, Bayern, Frankreich, Hessen und Preussen haben sich darüber verständigt, dass folgende zwischen ihnen über die Führung von Dienstbüchern seitens der Schiffmannschaften verabredeten Bestimmungen auch ferner in Kraft bleiben sollen:

- a) Wer auf einem Rheinschiffe als Lehrling, Schiffsjunge, Schiffsgeselle, Schiffsgehilfe, Schiffsknecht, Heizer, Matrose, Bootsmann oder Steuermann in ein festes Dienstverhältniss tritt, muss mit einem Dienstbuche versehen sein.

Die besondere Patente besitzenden Steuerleute bedürfen eines solchen Dienstbuches nicht.

- b) Dem Bewerber um ein Schifferpatent soll dasselbe nicht eher ertheilt werden, als bis er das unter a erwähnte Dienstbuch vorgelegt hat.

- c) Das Dienstbuch wird von der betreffenden Localbehörde des Wohn- oder Aufenthaltsortes in der für andere dienende Personen üblichen Form ausgefertigt.

- d) Jeder Schiffs-Eigenthümer oder Schiffs-Führer ist verbunden, in dem Dienstbuche des aus seinem Dienste tretenden Dienstmannes ein pflichtmässiges Zeugniß über dessen Betragen mit Angabe des Entlassungsgrundes zu vermerken.

Ein solcher Vermerk kann auch durch jede Polizeibehörde eines Hafens am Rhein oder an einem Nebenflusse desselben gemacht werden.

- e) Beschwerden wegen des von dem Schiffer ertheilten oder verweigerten Zeugnisses werden nach den bestehenden Vorschriften durch die Polizeibehörde erledigt, welche das Ergebniss auf dem Dienstbuche vermerkt.

¹⁾ De bepalingen onder 4°, sub A, zijn gewijzigd door de op 4 juni 1898 te Mannheim gesloten Overeenkomst (zie hieronder blz. 46).

De bepalingen onder 4°, sub B, zijn terzijde gesteld door artikel 356 van het Verdrag van Versailles (zie hieronder blz. 54).

De bepalingen onder 4°, A en B, en de bepalingen van de Overeenkomst van 4 juni 1898 zijn vervolgens vervangen door het op 14 december 1922 te Straatsburg gesloten Verdrag (zie hieronder blz. 65).

4°. *Concernant l'article 15 de la Convention.*¹⁾

A. Il est entendu qu'on regardera comme exercice pratique suffisant de la profession de batelier un temps d'apprentissage ou de service dans cette profession de quatre ans au moins: sur ce temps, l'aspirant doit avoir passé au moins deux ans à bord de bateaux navigant sur le Rhin, dans toute son étendue ou sur la partie du fleuve pour laquelle il recherche une patente. Toute personne sollicitant une patente pour la conduite de bateaux à vapeur devra produire la preuve suffisante que sur les quatre ans mentionnés ci-dessus, elle s'est formée pendant au moins un an à la pratique de la navigation à vapeur.

B. Les Etats de Bade, Bavière, France, Hesse et Prusse sont tombés d'accord que les dispositions suivantes convenues entre eux sur la tenue des livrets de service de la part des gens de l'équipage continueront à rester en vigueur à l'avenir:

a) Nul ne pourra être admis à contracter un engagement fixe avec un batelier du Rhin comme novice, mousse, compagnon, aide, marinier, chauffeur, matelot ou pilote sans être pourvu d'un livret de service.

Les pilotes, pourvus d'une patente particulière, n'ont pas besoin d'un livret de service.

b) Nul ne pourra prétendre à une patente de batelier à moins de présenter le livret de service mentionné ci-dessus.

c) Les livrets seront délivrés par les autorités locales compétentes du domicile ou de la résidence dans la forme usitée dans chaque pays pour les autres gens de service.

d) Les propriétaires ou conducteurs de bateaux inscriront sur les livrets, à chaque mutation de service, les causes de cette mutation et les certificats de conduite du porteur.

Il en sera de même pour les notes et observations des autorités locales des divers ports du Rhin ou d'un affluent.

e) Les réclamations contre la teneur des certificats des bateliers ou contre le refus de ceux-ci de les délivrer ou de les inscrire seront vidées par la police d'après les dispositions existantes et le résultat sera noté sur le livret.

¹⁾ Zie noot op voorgaande bladzijde.

- f) Wer durch Fahrlässigkeit eine Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit in dem ihm ertheilten Dienstbuche herbeiführt, oder in demselben, ohne die Absicht zu täuschen, selbst oder durch Andere Eintragungen oder Aenderungen irgend einer Art vornimmt, erleidet eine Polizeistrafe, deren Bemessung jeder Regierung überlassen bleibt.

Eine gleiche Strafe trifft jeden Dienstmann, der eine der vorstehenden Bestimmungen nicht pünktlich befolgt oder eine solche verletzt; desgleichen jeden Schiffer, welcher eine der unter *a.* erwähnten Personen, ohne dass sie mit einem vorschriftsmässigen Dienstbuche versehen ist, in seinen Dienst nimmt.

Wer, in der Absicht zu täuschen, selbst oder durch Andere Aenderungen in dem ihm ertheilten Dienstbuche vornimmt oder in gleicher Absicht dasselbe unvollständig macht oder bei dergleichen Handlungen hilfreiche Hand leistet, wird deshalb in jedem Uferstaate nach den daselbst bestehenden Strafgesetzen beurtheilt. Ist er nach diesen wegen Betrugs oder Fälschung mit Strafe belegt, so wird ihm das Dienstbuch abgenommen und nach Umständen erst nach Ablauf einer bestimmten Frist oder niemals wieder ertheilt.

- g) Auf die Bemannung von Seeschiffen, welche den Rhein befahren, finden die vorstehenden Bestimmungen keine Anwendung. Auch gelten diese einstweilen nicht für die Bemannung Niederländischer Rheinschiffe.

Es ist daher in dem Falle, wenn eine der unter *a.* bezeichneten Personen aus dem Dienste auf einem Niederländischen Schiffe in den Dienst auf einem andern Rheinschiffe übertreten will, von derselben die Beibringung eines Dienstbuches nach Umständen überhaupt nicht oder doch nicht für die Dienstzeit auf dem Niederländischen Schiffe zu verlangen. Indess soll darauf Bedacht genommen werden, dass nicht der Uebertritt aus dem Dienste auf einem Niederländischen in den Dienst auf einem andern Schiffe und umgekehrt zur Umgehung der hinsichtlich der Dienstbücher ertheilten Vorschriften gemissbraucht werde.

5°. *Zum Artikel 22 der Acte.*¹⁾

A. Man ist darüber einverstanden, dass die bisherige Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe der Schiffe mittels eiserner Klammern auch ferner beibehalten werden soll.

B. Als eine wesentliche Veränderung oder Reparatur soll die Erneuerung von Inhölzern oder Rippen des Schiffes angesehen werden.

¹⁾ De toepassing van de bepalingen onder 5° is door artikel 356 van het Verdrag van Versailles (zie hieronder blz. 54) beperkt tot de op de Rijn ingeschreven vaartuigen.

- f) Les irrégularités ou les négligences dans la tenue des livrets de la part des porteurs, de même que les changements ou insertions quelconques, faits en personne ou par l'intervention d'autrui, même sans intention de tromper, seront punis dans la personne du porteur conformément aux lois ou règlements de police de chaque pays.

Pareille peine sera infligée aux gens de service qui auraient contrevenu aux dispositions précédentes, ainsi qu'aux bateliers qui auraient pris à leur service des personnes mentionnées sous la lettre *a*, non pourvues d'un livret de service en règle.

Quiconque, dans l'intention de tromper, aurait par lui-même ou par l'intervention d'autrui fait des changements dans son livret, ou bien mutilé ce livret, sera jugé dans chaque Etat riverain selon les lois pénales existantes. Sera jugé de même quiconque aurait prêté la main à de telles manoeuvres. Si d'après ces lois il a encouru une peine pour cause de fraude ou de falsification, son livret de service lui sera retiré, soit définitivement soit pour un temps déterminé.

- g) Les dispositions qui précèdent ne sont pas applicables aux marins et gens d'équipage des bâtiments maritimes qui naviguent sur le Rhin. Elles restent provisoirement sans application aux gens d'équipage de bâtiments rhénans Néerlandais.

En conséquence, lorsqu'une des personnes mentionnées sous la lettre *a*, quitte le service d'un bateau Néerlandais, pour prendre service sur un autre bateau du Rhin, il n'y a pas lieu d'exiger d'elle la présentation d'un livret de service, au moins pour le temps qu'elle a passé sur le bâtiment Néerlandais. Toutefois, on devra veiller à ce qu'en passant d'un bateau Néerlandais au service d'un autre bateau et réciproquement, le marinier n'en tire occasion pour éluder les dispositions relatives aux livrets de service.

5°. *Concernant l'article 22 de la Convention.* ¹⁾

A. On est convenu que le mode actuel de désigner la limite extrême du plus fort tirant d'eau admissible au moyen de crampons en fer sera maintenu.

B. Sera considéré comme réparation ou changement importants le renouvellement des côtes du bateau.

¹⁾ Zie noot op voorgaande bladzijde.

C. Da die im Artikel 17 der Rheinschiffahrtsordnung vom 31. März 1831 enthaltene Verabredung in Betreff der Aiche der Rheinschiffe lediglich durch die Erhebung der Recognitionsgebühr motivirt war, diese Gebühr aber in Zukunft nicht mehr erhoben werden kann, so bedarf es einer Erneuerung jener Verabredung nicht. Gleichwohl werden die vertragenden Regierungen auch fernerhin dafür Sorge tragen, dass es an Gelegenheit zur Feststellung der Tragfähigkeit der Schiffe nach der früher von ihnen vereinbarten Vermessungs-Methode innerhalb ihrer Gebiete nicht fehle.

6°. *Zum Artikel 23 der Acte.*

Unter Centner ist hier, wie überall, wo diese Gewichtsbezeichnung in der Acte gebraucht ist, der Zoll-Centner zu 50 Kilogramm zu verstehen.

7°. *Zum Artikel 30 der Acte.*

Der Bevollmächtigte für Niederland erklärte, dass seine Regierung, falls auf den vom Rheine über Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis und Brielle in das offene Meer führenden, den Bestimmungen im Artikel 30 nicht unterliegenden Wasserstrassen Brücken errichtet werden sollten, dafür Sorge tragen werde, dass die Schiffe und Flösse durch genügende Durchlassöffnungen frei und ohne Hinderniss durchfahren können, und dass diejenigen Erleichterungen, welche während des Baues und nach der Ausführung desselben bei der Durchfahrt Niederländischen Schiffen und Flössern gewährt werden, unter denselben Bedingungen auch den Schiffen und Flössern der obern Rheinuferstaaten zu Theil werden.

Es verstehe sich übrigens von selbst, dass durch diese Erklärung die Festsetzung im Alinea 2 des Artikels 2 nicht berührt werde.

Die übrigen Bevollmächtigten sind mit der vorstehenden Erklärung einverstanden.

8°. *Zum Artikel 32 der Acte.*

Der Bevollmächtigte für Frankreich bemerkte, dass nach der Auffassung seiner Regierung durch die Bestimmung dieses Artikels die Befugniss der Ufer-Staaten, Uebertretungen polizeilicher Vorschriften, die in den gemeinsam erlassenen Verordnungen nicht erwähnt seien, unter Strafe zu stellen, nicht beschränkt werde.

Die übrigen Bevollmächtigten erachteten diese Auffassung für zutreffend.

9°. *Zum Artikel 47 der Acte.*

A. Die Dauer der Functionen des Vorsitzenden währt bis zur nächsten ordentlichen Sitzung.

C. Les stipulations contenues dans l'article 17 de la Convention du 31 Mars 1831 concernant le jaugeage de bateaux appartenant à la navigation du Rhin étant motivé exclusivement par la perception du droit de reconnaissance, et ce droit ne devant plus être perçu à l'avenir, il est inutile de renouveler les dites stipulations. Cependant les hautes parties contractantes auront soin qu'à l'avenir il y ait toujours occasion de faire vérifier sur leur territoire la capacité des bateaux d'après la méthode de jaugeage arrêtée précédemment entre eux.

6°. *Concernant l'article 23 de la Convention.*

On entend par quintal, ici comme ailleurs où il est fait usage de cette expression dans la présente Convention, le quintal de douane de 50 kilogrammes.

7°. *Concernant l'article 30 de la Convention.*

Le Plénipotentiaire des Pays-Bas a déclaré que, dans le cas où il devrait être jeté des ponts sur les voies navigables qui conduisent du Rhin à la mer par Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis et Brielle et auxquelles les dispositions de l'article 30 ne sont pas applicables, son Gouvernement aura soin que les bateaux et les radeaux puissent passer par ces ponts librement et sans obstacle par des voies de passage convenables, et que les facilités accordées pendant et après la construction aux bateliers et conducteurs de radeaux Néerlandais seront étendues de la même manière aux bateliers et conducteurs de radeaux appartenant aux autres Etats riverains.

Il va sans dire que la présente déclaration ne porte pas préjudice aux dispositions contenues dans le deuxième alinéa de l'article 2.

Les autres Plénipotentiaires ont donné leur adhésion à cette déclaration.

8°. *Concernant l'article 32 de la Convention.*

Le Plénipotentiaire de France a fait observer que dans l'opinion de son Gouvernement la faculté qu'ont les Etats riverains d'appliquer des peines de police aux contraventions non prévues par les règlements concertés entre les hautes parties contractantes n'est pas limitée par les stipulations de cet article.

Cette opinion a été admise d'un commun accord.

9°. *Concernant l'article 47 de la Convention.*

A. Le Président restera en fonction jusqu'à la prochaine session ordinaire.

B. In dringenden Angelegenheiten kann von den Bevollmächtigten zur Central-Commission im Auftrage ihrer Regierungen auch auf dem Correspondenzwege Beschluss gefasst werden.

C. Zu den von der Gesamtheit der Ufer-Staaten noch zu entrichtenden Pensionen tragen bei:

Baden	11/72
Bayern	4/72
Frankreich	12/72
Hessen	6/72
Niederland	12/72
Preussen	27/72

Die Zahlung der Pensionen übernimmt die Preussische Regierung, diejenige der Kanzleikosten der Central-Commission die Badische Regierung.

Die Zuschüsse der übrigen Ufer-Staaten zu den Pensionen und Kanzleikosten sind in Quartalraten pränumerando spätestens bis zum 24ten December, 24ten März, 24ten Juni und 24ten September jedes Jahres in die von den gedachten Regierungen zu bezeichnenden Kassen einzuzahlen.

Die Badische Regierung, welche das Local für das Archiv der Central-Commission gestellt hat, wird zugleich für die Beaufsichtigung des Letztern Sorge tragen.

So geschehen zu Mannheim, den 17. October 1868.

(gez.) VERKERK PISTORIUS

(gez.) DIETZ

(gez.) WEBER

(gez.) TH. GOEPP

(gez.) SCHMITT

(gez.) MOSER

B. Dans les affaires urgentes les membres de la Commission centrale pourront prendre des résolutions par voie de correspondance avec l'autorisation de leurs Gouvernements.

C. Les Etats riverains contribueront aux pensions, qui sont encore à payer en commun, dans les proportions suivantes:

Bade	11/72
Bavière	4/72
France	12/72
Hesse	6/72
Pays-Bas	12/72
Prusse	27/72

Le Gouvernement de Prusse se charge de payer les pensions. Le Gouvernement de Bade accepte le soin de payer les frais de service de la Commission centrale.

Les contingents des autres Etats riverains aux pensions et aux frais de service seront versés d'avance dans les caisses que désigneront les Gouvernements indiqués ci-dessus. Les versements se feront en termes trimestriels, payables au plus tard le 24 Décembre, le 24 Mars, le 24 Juin, et le 24 Septembre de chaque année.

Le Gouvernement de Bade, qui a bien voulu donner un local pour les Archives de la Commission centrale, s'est chargé en même temps de la surveillance des dites Archives.

Fait à Mannheim, le 17 Octobre 1868.

(s.) VERKERK PISTORIUS

(s.) DIETZ

(s.) WEBER

(s.) TH. GOEPP

(s.) SCHMITT

(s.) MOSER

II

**Zusatzartikel zur revidirten Rheinschiffahrts-Acte
vom 17. October 1868 ¹⁾**

Nachdem über die Auslegung einiger Artikel der revidirten Rheinschiffahrts-Acte vom 17. October 1868 Zweifel entstanden sind, haben sämmtliche Uferregierungen beschlossen, diese Zweifel durch ein im Anschlusse an das bei Zeichnung der erwähnten Acte abgefasste Schlussprotocoll zu errichtendes Zusatzprotocoll zu beseitigen.

Zu diesem Zwecke haben sich die hierzu von ihren Regierungen beauftragten Rheinschiffahrts-Bevollmächtigten, nämlich:

für Niederland: der Inspecteur van den Waterstaat Wilhelmus François Leemans;

für Baden: der Ministerial-Director, Geheimerath Karl Schenkel;

für Bayern: der Geheimerath Dr. Otto Freiherr von Völderndorff und Waradein;

für Elsass-Lothringen: der Regierungsrath Johann Baptist Traut;

für Hessen: der Geheimerath Carl von Werner;

für Preussen: der Geheime Oberregierungsath Carl Gamp,

heute dahier im Sitzungsaaale der Central-Commission für die Rheinschiffahrt versammelt und Folgendes vereinbart:

Zu den Artikeln 32 bis 40 der revidirten Rheinschiffahrts-Acte vom 17. October 1868 wird festgestellt, dass die nach der Strafgesetzgebung der Uferstaaten ergehenden vollstreckbaren richterlichen Strafbefehle und polizeilichen Strafverfügungen den in obigen Artikeln der Rheinschiffahrts-Acte erwähnten strafgerichtlichen Urtheilen und Erkenntnissen gleichstehen, vorausgesetzt, dass die Vollstreckbarkeit dieser Strafbefehle und Strafverfügungen erst nach Ablauf einer mindestens einwöchigen Frist nach der Zustellung an den mit der Strafe Belegten eintritt und dass diesem die Möglichkeit gegeben ist, durch Erhebung eines Einspruchs binnen dieser Frist eine Verhandlung und Aburtheilung durch das Rheinschiffahrtsgericht im ordentlichen Strafverfahren herbeizuführen.

Diese Vereinbarung, von welcher eine Ausfertigung jedem der obenbezeichneten Bevollmächtigten mitgetheilt worden ist, tritt in

¹⁾ De Duitse tekst van de Verklaring is eerder bekendgemaakt bij Koninklijk besluit van 3 juni 1898 in *Stb.* 121.

Kraft, sobald sie von sämmtlichen beteiligten Regierungen ratificirt worden ist.

So geschehen Mannheim den 18. September 1895.

(gez.) LEEMANS

(gez.) SCHENKEL

(gez.) Dr. OTTO Fh. v. VÖLDERNDORFF
UND WARADEIN

(gez.) TRAUT

(gez.) v. WERNER

(gez.) GAMP

III

Overeenkomst, betreffende de wijziging van cijfer 4, letter A van het slotprotokol ten aanzien van Art. 15 der herziene Rijnvaart-Akte van 17 October 1868 ¹⁾ ²⁾

De Oeverregeeringen hebben besloten de uitvoeringsbepaling, vervat in cijfer 4, letter A van het slotprotokol ten aanzien van Art. 15 der herziene Rijnvaart-Akte van 17 October 1868, in overeenstemming met de tegenwoordige feitelijke toestanden en behoeften, aan eene wijziging te onderwerpen.

Met dat doel hebben zich de hiertoe door hunne Regeeringen aangewezen Gevolmachtigden bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, namelijk:

voor Nederland, de Inspecteur van den Waterstaat Wilhelmus François Leemans;

voor Baden, de Ministerial Director Geheimerath Karl Schenkel;

voor Beieren, de Ministerialrath im Königlichen Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeussern Otto Ritter von Bever;

voor Elzas-Lotharingen, de Geheime Regierungsrath Johann Baptist Traut;

voor Hessen, de Oberfinanzrath Vortragender Rath im Ministerium der Finanzen Maximilian Freiherr von Biegeleben;

voor Pruissen, de Geheime Ober Regierungsrath Vortragender Rath im Ministerium für Handel und Gewerbe, Otto Hugo Eduard von der Hagen,

heden alhier in de zittingzaal der Centrale Commissie voor de Rijnscheepvaart verzameld en zijn het volgende overeengekomen:

1. Ter verkrijging van het schipperspatent of van de in Art. 18 der Rijnvaart-Akte genoemde verklaring moet het bewijs geleverd worden:

a. voor het bestuur van stoomschepen, van de praktische uitoefening van het schippersbedrijf gedurende minstens zeven jaren waarvan minstens één jaar aan het leeren van de praktijk der stoomvaart gewijd was en het bereiken van den leeftijd van ten volle 25 jaar;

b. voor het bestuur van andere schepen, van de praktische uitoefening van het schippersbedrijf gedurende minstens zes jaren en het bereiken van den leeftijd van ten volle 23 jaar;

¹⁾ Deze Overeenkomst is afgeschaft door het op 14 december 1922 te Straatsburg gesloten Verdrag (zie hieronder blz. 65).

²⁾ De Nederlandse tekst van de Overeenkomst is eerder bekendgemaakt bij Koninklijk besluit van 13 december 1899 in *Sib.* 277.

III

Vereinbarung, betreffend die Abänderung der Ziffer 4 lit. A des Schluss-Protokolls zu Art. 15 der revidirten Rheinschiffahrts-Acte vom 17. Oktober 1868 ¹⁾ ²⁾

Die Uferregierungen haben beschlossen, die in Ziffer 4 lit. A des Schluss-Protokolls zu Art. 15 der revidirten Rheinschiffahrts-Acte vom 17. Oktober 1868 enthaltene Vollzugsbestimmung entsprechend den derzeitigen thatsächlichen Verhältnissen und Bedürfnissen einer Abänderung zu unterziehen.

Zu dem Zwecke haben sich die hierzu von ihren Regierungen beauftragten Rheinschiffahrtsbevollmächtigten, nämlich:

für Niederland, der Inspecteur van den Waterstaat Wilhelmus François Leemans;

für Baden, der Ministerial-Director Geheimerath Karl Schenkel;

für Bayern, der Ministerialrath im Königlichen Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeussern Otto Ritter von Bever;

für Elsass-Lothringen, der Geheime Regierungsrath Johann Baptist Traut;

für Hessen, der Oberfinanzrath, Vortragender Rath im Ministerium der Finanzen Maximilian Freiherr von Biegeleben;

für Preussen, der Geheime Ober-Regierungsrath, Vortragender Rath im Ministerium für Handel und Gewerbe Otto Hugo Eduard von der Hagen,

heute dahier im Sitzungssaale der Central-Commission für die Rheinschiffahrt versammelt und Folgendes vereinbart:

1. Zur Erwirkung des Schifferpatentes oder der in Art. 18 der Rheinschiffahrts-Acte bezeichneten Bescheinigung ist nachzuweisen:

a. zur Führung von Dampfschiffen die praktische Ausübung des Schiffahrtsgewerbes während mindestens sieben Jahren, wovon mindestens ein Jahr der praktischen Erlernung der Dampfschiffahrt gewidmet war und die Vollendung des 25. Lebensjahres;

b. zur Führung von sonstigen Schiffen die praktische Ausübung des Schiffahrtsgewerbes während mindestens sechs Jahren und die Vollendung des 23. Lebensjahres;

¹⁾ Zie noot 1) op voorgaande bladzijde.

²⁾ De Duitse tekst van de Overeenkomst is eerder bekendgemaakt bij Koninklijk besluit van 13 december 1899 in *Sib.* 277.

c. voor het bestuur van zeilschepen van hoogstens 1000 centenaar ladingsvermogen, op bepaalde korte vakken van den Rijn boven Worms, van de praktische uitoefening van het schippersbedrijf gedurende minstens twee jaren, waarbij minstens van tijd tot tijd het roer bediend is en het bereiken van den leeftijd van ten volle 18 jaar.

2. Aan hen die het eindexamen op een door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart als daartoe geschikt verklaarde schippers-school met goed gevolg hebben afgelegd, is het patent of de verklaring uit te reiken, wanneer zij minstens vier jaren, of voor het bestuur van stoomschepen vijf jaren, de scheepvaart praktisch uitgeoefend en den leeftijd van ten volle 21 jaar bereikt hebben.

3. Het schipperspatent of de in Art. 18 der Rijnvaart-Akte genoemde verklaring wordt voor bepaalde vakken van den Rijn of voor den geheelen Rijn uitgereikt, met dien verstande, dat minstens de helft van den volgens cijfer 1 letter *a* en *b* gevorderden vaartijd moet zijn doorgebracht op schepen, die het in het patent vermeld gedeelte bewaren.

In het geval van cijfer 1 letter *c* moet de scheepvaart gedurende ten volle twee jaren op het gedeelte waarvoor het patent wordt aangevraagd, uitgeoefend zijn.

Als vaartijd is slechts die tijd te rekenen, welke gedurende eene reis feitelijk in de uitoefening van de scheepvaart is doorgebracht.

Deze overeenkomst waarvan een exemplaar aan ieder der bovengenoemde Gevolmachtigden is uitgereikt treedt in werking, zoodra zij door de gezamenlijke Regeeringen bekrachtigd is geworden.

Gedaan te Mannheim in zeven exemplaren den 4 Juni 1898.

(w.g.) LEEMANS

(w.g.) SCHENKEL

(w.g.) v. BEVER

(w.g.) TRAUT

(w.g.) Freiherr VON BIEGELEBEN

(w.g.) VON DER HAGEN

c. zur Führung von Segelschiffen von höchstens 1000 Centner Tragfähigkeit auf bestimmten kurzen Rheinstrecken oberhalb Worms, die praktische Ausübung des Schiffahrtsgewerbes während mindestens zwei Jahren, wobei wenigstens zeitweilig das Ruder geführt worden ist, und die Vollendung des 18. Lebensjahres.

2. Denjenigen, welche die Abgangsprüfung an einer von der Central-Commission für die Rheinschiffahrt als dazu geeignet erklärten Schifferschule bestanden haben, ist das Patent oder die Bescheinigung zu erteilen, wenn sie mindestens vier Jahre, oder bei der Führung von Dampfschiffen fünf Jahre, die Schiffahrt praktisch ausgeübt und das 21. Lebensjahr vollendet haben.

3. Das Schifferpatent oder die in Art. 18 der Rheinschiffahrts-Acte bezeichnete Bescheinigung wird für bestimmte Strecken des Rheins oder den ganzen Rhein erteilt, mit der Massgabe, dass mindestens die Hälfte der nach Ziffer 1 lit. *a* und *b* erforderlichen Fahrzeit auf Schiffen zugebracht sein muss, welche die im Patent angegebene Strecke befahren.

In dem Falle der Ziffer 1 lit. *c* muss die Schiffahrt während zweier vollen Jahre auf der Strecke für welche das Patent nachgesucht wird, ausgeübt worden sein.

Als Fahrzeit ist nur diejenige Zeit zu rechnen, welche während einer Reise thatsächlich in Ausübung der Schiffahrt zugebracht worden ist.

Diese Vereinbarung, von welcher eine Ausfertigung jedem der oben genannten Bevollmächtigten mitgeteilt worden ist, tritt in Kraft, sobald sie von sämtlichen Regierungen ratificirt worden ist.

So geschehen in Mannheim in siebenfacher Ausfertigung den 4. Juni 1898.

(gez.) LEEMANS

(gez.) SCHENKEL

(gez.) v. BEVER

(gez.) TRAUT

(gez.) Freiherr VON BIEGELEBEN

(gez.) VON DER HAGEN

IV

a) Traité de Paix entre les Puissances alliées et associées et l'Allemagne, signé à Versailles, le 28 juin 1919**Articles 65, 354, 355, 356, 358, 359, 360, 361 et 362 ¹⁾****Article 65**

Dans un délai de trois semaines après la mise en vigueur du présent Traité, le port de Strasbourg et le port de Kehl seront constitués, pour une durée de sept années, en un organisme unique au point de vue de l'exploitation.

L'administration de cet organisme unique sera assurée par un directeur nommé par la Commission centrale du Rhin et révocable par elle.

Ce directeur devra être de nationalité française.

Il sera soumis au contrôle de la Commission centrale du Rhin et résidera à Strasbourg.

Il sera établi, dans les deux ports, des zones franches, conformément à la Partie XII (Ports, Voies d'eau et Voies ferrées) du présent Traité.

Une Convention particulière, à intervenir entre la France et l'Allemagne, et qui sera soumise à l'approbation de la Commission centrale du Rhin, déterminera les modalités de cette organisation, notamment au point de vue financier.

Il est entendu qu'aux termes du présent article, le port de Kehl comprend l'ensemble des surfaces nécessaires au mouvement du port et des trains le desservant, y compris les bassins, quais et voies ferrées, terre-pleins, grues, halls de quais et d'entrepôts, silos, élévateurs, usines hydro-électriques, constituant l'outillage du port.

Le Gouvernement allemand s'engage à prendre toutes dispositions qui lui seront demandées en vue d'assurer que toutes les formations et manoeuvres de trains à destination ou en provenance de Kehl, relatifs tant à la rive droite qu'à la rive gauche du Rhin, soient effectuées dans les meilleures conditions possibles.

Tous les droits et propriétés des particuliers seront sauvegardés. En particulier, l'administration des ports s'abstiendra de toute mesure préjudiciable aux droits de propriété des chemins de fer français ou badois.

L'égalité de traitement, au point de vue du trafic, sera assurée dans les deux ports aux nationaux, bateaux et marchandises de toutes nationalités.

Au cas où à l'expiration de la sixième année, la France estimerait que l'état d'avancement des travaux du port de Strasbourg rend nécessaire une prolongation de ce régime transitoire, elle aura la faculté

¹⁾ De Franse tekst van de artikelen is eerder bekendgemaakt bij Koninklijk besluit van 15 september 1923 in *Stb.* 456, blz. 4—14.

IV

a) Treaty of Peace between the Allied and Associated Powers and Germany, signed at Versailles, June 28, 1919**Articles 65, 354, 355, 356, 358, 359, 360, 361 and 362¹⁾**

Article 65

Within a period of three weeks after the coming into force of the present Treaty, the port of Strasburg and the port of Kehl shall be constituted, for a period of seven years, a single unit from the point of view of exploitation.

The administration of this single unit will be carried on by a manager named by the Central Rhine Commission, which shall also have power to remove him.

This manager shall be of French nationality.

He will reside in Strasburg and will be subject to the supervision of the Central Rhine Commission.

There will be established in the two ports free zones in conformity with Part XII (Ports, Waterways and Railways) of the present Treaty.

A special Convention between France and Germany, which shall be submitted to the approval of the Central Rhine Commission, will fix the details of this organisation, particularly as regards finance.

It is understood that for the purpose of the present Article the port of Kehl includes the whole of the area necessary for the movements of the port and the trains which serve it, including the harbour, quays and railroads, platforms, cranes, sheds and warehouses, silos, elevators and hydro-electric plants, which make up the equipment of the port.

The German Government undertakes to carry out all measures which shall be required of it in order to assure that all the making-up and switching of trains arriving at or departing from Kehl, whether for the right bank or the left bank of the Rhine, shall be carried on in the best conditions possible.

All property rights shall be safeguarded. In particular the administration of the ports shall not prejudice any property rights of the French or Baden railroads.

Equality of treatment as respects traffic shall be assured in both ports to the nationals, vessels and goods of every country.

In case at the end of the sixth year France shall consider that the progress made in the improvement of the port of Strasburg still requires a prolongation of this temporary régime, she may ask for

¹⁾ De Engelse tekst van de artikelen is eerder bekendgemaakt bij Koninklijk besluit van 15 september 1923 in *Stb.* 456, blz. 5—15.

d'en demander la prolongation à la Commission centrale du Rhin qui pourra l'accorder pour une période ne dépassant pas trois ans. Pendant toute la durée de la prolongation, les zones franches prévues ci-dessus seront maintenues.

En attendant la nomination du premier directeur par la Commission centrale du Rhin, un directeur provisoire, qui devra être de nationalité française, pourra être désigné par les Principales Puissances alliées et associées dans les conditions ci-dessus.

Pour toutes les questions posées par le présent article, la Commission centrale du Rhin décidera à la majorité des voix.

Article 354

Dès la mise en vigueur du présent Traité, la Convention de Mannheim du 17 octobre 1868, y compris son protocole de clôture, continuera à régler la navigation du Rhin, dans les conditions fixées ci-après.

Au cas d'opposition entre certaines des dispositions de ladite Convention et les dispositions de la Convention générale visée à l'article 338 ci-dessus ¹⁾, qui s'appliquera au Rhin, les dispositions de la Convention générale prévaudront.

Dans un délai maximum de six mois à dater de la mise en vigueur du présent Traité, la Commission centrale visée à l'article 355 se réunira pour établir un projet de revision de la Convention de Mannheim. Ce projet devra être rédigé en conformité des dispositions de la Convention générale, si elle est intervenue à cette date, et sera soumis aux Puissances représentées à la Commission centrale.

L'Allemagne déclare donner, dès à présent, son adhésion au projet qui sera établi de la manière indiquée ci-dessus.

En outre, les modifications visées dans les articles suivants seront immédiatement apportées à la Convention de Mannheim.

Les Puissances alliées et associées se réservent le droit de s'entendre à cet égard avec les Pays-Bas. L'Allemagne s'engage, dès à présent, si elle en est requise, à donner son adhésion à tout accord de cette nature.

¹⁾ Dit artikel 338 luidt:

„Le régime formulé dans les articles 332 à 337 ci-dessus sera remplacé par celui qui sera institué dans une Convention générale à établir par les Puissances alliées et associées et approuvée par la Société des Nations, relativement aux voies navigables dont ladite Convention reconnaîtrait le caractère international. Cette Convention pourra s'appliquer notamment à tout ou partie des réseaux fluviaux de l'Elbe (*Labe*), de l'Oder (*Odra*), du Niemen (*Russstrom-Memel-Niemen*), et du Danube ci-dessus mentionnés, ainsi qu'aux autres éléments desdits réseaux fluviaux qui pourraient y être compris dans une définition générale.

„L'Allemagne s'engage, conformément aux dispositions de l'article 379, à adhérer à ladite Convention générale, ainsi qu'à tous projets de revision des accords internationaux et règlements en vigueur, établis comme il est dit à l'article 343 ci-après.”

such prolongation from the Central Rhine Commission, which may grant an extension for a period not exceeding three years.

Throughout the whole period of any such extension the free zones above provided for shall be maintained.

Pending appointment of the first manager by the Central Rhine Commission a provisional manager who shall be of French nationality may be appointed by the Principal Allied and Associated Powers subject to the foregoing provisions.

For all purposes of the present Article the Central Rhine Commission will decide by a majority of votes.

Article 354

As from the coming into force of the present Treaty, the Convention of Mannheim of October 17, 1868, together with the Final Protocol thereof, shall continue to govern navigation on the Rhine, subject to the conditions hereinafter laid down.

In the event of any provisions of the said Convention being in conflict with those laid down by the General Convention referred to in Article 338¹⁾ (which shall apply to the Rhine) the provisions of the General Convention shall prevail.

Within a maximum period of six months from the coming into force of the present Treaty, the Central Commission referred to in Article 355 shall meet to draw up a project of revision of the Convention of Mannheim. This project shall be drawn up in harmony with the provisions of the General Convention referred to above, should this have been concluded by that time, and shall be submitted to the Powers represented on the Central Commission. Germany hereby agrees to adhere to the project so drawn up.

Further, the modifications set out in the following Articles shall immediately be made in the Convention of Mannheim.

The Allied and Associated Powers reserve to themselves the right to arrive at an understanding in this connection with Holland, and Germany hereby agrees to accede if required to any such understanding.

¹⁾ Dit artikel 338 luidt:

"The régime set out in Articles 332 to 337 above shall be superseded by one to be laid down in a General Convention drawn up by the Allied and Associated Powers, and approved by the League of Nations, relating to the waterways recognised in such Convention as having an international character. This Convention shall apply in particular to the whole or part of the above-mentioned river systems of the Elbe (*Labe*), the Oder (*Odra*), the Niemen (*Russstrom-Memel-Niemen*), and the Danube, and such other parts of these river systems as may be covered by a general definition.

"Germany undertakes, in accordance with the provisions of Article 379, to adhere to the said General Convention as well as to all projects prepared in accordance with Article 343 below for the revision of existing international agreements and regulations."

Article 355

La Commission centrale, prévue par la Convention de Mannheim, comprendra 19 membres, savoir:

- 2 représentants des Pays-Bas;
- 2 représentants de la Suisse;
- 4 représentants des États allemands riverains du fleuve;
- 4 représentants de la France, qui nommera en plus le Président de la Commission;
- 2 représentants de la Grande-Bretagne;
- 2 représentants de l'Italie;
- 2 représentants de la Belgique.

Le siège de la Commission centrale sera fixé à Strasbourg.

Quel que soit le nombre des membres présents, chaque Délégation aura droit à un nombre de voix égal au nombre des représentants qui lui est accordé.

Si un certain nombre de ces représentants ne peuvent être désignés au moment de la mise en vigueur du présent Traité, les décisions de la Commission seront néanmoins valables.

Article 356

Les bateaux de toutes les nations et leurs chargements jouiront de tous les droits et privilèges accordés aux bateaux appartenant à la navigation du Rhin et à leurs chargements.

Aucune des dispositions contenues dans les articles 15 à 20 et 26 de la Convention de Mannheim précitée, dans l'article 4 du Protocole de clôture, ou dans les Conventions ultérieures, ne fera obstacle à la libre navigation des bateaux et équipages de toute nationalité sur le Rhin et sur les voies d'eau auxquelles s'appliquent lesdites Conventions, sous réserve de l'observation des règlements édictés par la Commission centrale, en ce qui concerne le pilotage, et des autres mesures de police.

Les dispositions de l'article 22 de la Convention de Mannheim, et de l'article 5 du Protocole de clôture, seront appliquées aux seuls bateaux enregistrés sur le Rhin. La Commission centrale déterminera les mesures à prendre pour vérifier que les autres bateaux satisfont aux prescriptions du règlement général applicable à la navigation du Rhin.

Article 358

Moyennant l'obligation de se conformer aux stipulations de la Convention de Mannheim, ou de celle qui lui sera substituée, ainsi qu'aux stipulations du présent Traité, la France aura, sur tout le cours du Rhin compris entre les points limites de ses frontières:

Article 355

The Central Commission provided for in the Convention of Mannheim shall consist of nineteen members, viz.:

- 2 representatives of the Netherlands;
- 2 representatives of Switzerland;
- 4 representatives of German riparian States;
- 4 representatives of France, which in addition shall appoint the President of the Commission;
- 2 representatives of Great Britain;
- 2 representatives of Italy;
- 2 representatives of Belgium.

The headquarters of the Central Commission shall be at Strasburg.

Whatever be the number of members present, each Delegation shall have the right to record a number of votes equal to the number of representatives allotted to it.

If certain of these representatives cannot be appointed at the time of the coming into force of the present Treaty, the decisions of the Commission shall nevertheless be valid.

Article 356

Vessels of all nations, and their cargoes, shall have the same rights and privileges as those which are granted to vessels belonging to the Rhine navigation, and to their cargoes.

None of the provisions contained in Articles 15 to 20 and 26 of the above-mentioned Convention of Mannheim, in Article 4 of the Final Protocol thereof, or in later Conventions, shall impede the free navigation of vessels and crews of all nations on the Rhine and on waterways to which such Conventions apply, subject to compliance with the regulations concerning pilotage and other police measures drawn up by the Central Commission.

The provisions of Article 22 of the Convention of Mannheim and of Article 5 of the Final Protocol thereof shall be applied only to vessels registered on the Rhine. The Central Commission shall decide on the steps to be taken to ensure that other vessels satisfy the conditions of the general regulations applying to navigation on the Rhine.

Article 358

Subject to the obligation to comply with the provisions of the Convention of Mannheim or of the Convention which may be substituted therefor, and to the stipulations of the present Treaty, France shall have on the whole course of the Rhine included between the two extreme points of the French frontiers:

a) le droit de prélever l'eau sur le débit du Rhin, pour l'alimentation des canaux de navigation et d'irrigation construits ou à construire, ou pour tout autre but, ainsi que d'exécuter sur la rive allemande tous les travaux nécessaires pour l'exercice de ce droit;

b) le droit exclusif à l'énergie produite par l'aménagement du fleuve, sous réserve du paiement à l'Allemagne de la moitié de la valeur de l'énergie effectivement produite; ce paiement sera effectué, soit en argent, soit en énergie, et le montant calculé, en tenant compte du coût des travaux nécessaires pour la production de l'énergie, en sera déterminé, à défaut d'accord, par voie d'arbitrage. A cet effet, la France aura seule le droit d'exécuter, dans cette partie du fleuve, tous les travaux d'aménagement, de barrages ou autres, qu'elle jugera utiles pour la production de l'énergie. Le droit de prélever l'eau sur le débit du Rhin est reconnu de même à la Belgique pour l'alimentation de la voie navigable Rhin-Meuse prévue ci-dessous.

L'exercice des droits mentionnés sous les paragraphes a) et b) du présent article ne devra ni nuire à la navigabilité, ni réduire les facilités de la navigation, soit dans le lit du Rhin, soit dans les dérivations qui y seraient substituées, ni entraîner une augmentation des taxes perçues jusqu'alors par application de la Convention en vigueur. Tous les projets de travaux seront communiqués à la Commission centrale, pour lui permettre de s'assurer que ces conditions sont remplies.

Pour assurer la bonne et loyale exécution des dispositions contenues dans les paragraphes a) et b) ci-dessus, l'Allemagne:

1° s'interdit d'entreprendre ou d'autoriser la construction d'aucun canal latéral, ni d'aucune dérivation sur la rive droite du fleuve vis-à-vis des frontières françaises;

2° reconnaît à la France le droit d'appui et de passage sur tous les terrains situés sur la rive droite qui seront nécessaires aux études, à l'établissement et à l'exploitation des barrages que la France, avec l'adhésion de la Commission centrale, pourra ultérieurement décider de construire. En conformité de cette adhésion, la France aura qualité pour déterminer et délimiter les emplacements nécessaires, et pourra occuper les terrains à l'expiration d'un délai de deux mois après simple notification, moyennant le paiement par elle à l'Allemagne d'indemnités dont le montant global sera fixé par la Commission centrale. Il appartiendra à l'Allemagne d'indemniser les propriétaires des fonds grevés de ces servitudes ou définitivement occupés par les travaux.

Si la Suisse en fait la demande et si la Commission centrale y donne approbation, les mêmes droits lui seront accordés pour la partie du fleuve formant sa frontière avec les autres États riverains;

3° remettra au Gouvernement français, dans le mois qui suivra la mise en vigueur du présent Traité, tous plans, études, projets de

(a) the right to take water from the Rhine to feed navigation and irrigation canals (constructed or to be constructed) or for any other purpose, and to execute on the German bank all works necessary for the exercise of this right;

(b) the exclusive right to the power derived from works of regulation on the river, subject to the payment to Germany of the value of half the power actually produced, this payment, which will take into account the cost of the works necessary for producing the power, being made either in money or in power and in default of agreement being determined by arbitration. For this purpose France alone shall have the right to carry out in this part of the river all works of regulation (weirs or other works) which she may consider necessary for the production of power. Similarly, the right of taking water from the Rhine is accorded to Belgium to feed the Rhine-Meuse navigable waterway provided for below.

The exercise of the rights mentioned under (a) and (b) of the present Article shall not interfere with navigability nor reduce the facilities for navigation, either in the bed of the Rhine or in the derivations which may be substituted therefor, nor shall it involve any increase in the tolls formerly levied under the Convention in force. All proposed schemes shall be laid before the Central Commission in order that that Commission may assure itself that these conditions are complied with.

To ensure the proper and faithful execution of the provisions contained in (a) and (b) above, Germany:

(1) binds herself not to undertake or to allow the construction of any lateral canal or any derivation on the right bank of the river opposite the French frontiers;

(2) recognises the possession by France of the right of support on and the right of way over all lands situated on the right bank which may be required in order to survey, to build, and to operate weirs which France, with the consent of the Central Commission, may subsequently decide to establish. In accordance with such consent, France shall be entitled to decide upon and fix the limits of the necessary sites, and she shall be permitted to occupy such lands after a period of two months after simple notification, subject to the payment by her to Germany of indemnities of which the total amount shall be fixed by the Central Commission. Germany shall make it her business to indemnify the proprietors whose property will be burdened with such servitudes or permanently occupied by the works.

Should Switzerland so demand, and if the Central Commission approves, the same rights shall be accorded to Switzerland for the part of the river forming her frontier with other riparian States;

(3) shall hand over to the French Government, during the month following the coming into force of the present Treaty, all projects,

concessions et de cahiers de charges, concernant l'aménagement du Rhin pour quelque usage que ce soit, établis ou reçus par le Gouvernement d'Alsace-Lorraine ou par celui de Grand-Duché de Bade.

Article 359

Dans les sections du Rhin formant frontière entre la France et l'Allemagne, et sous réserve des stipulations qui précèdent, aucun travail dans le lit ou sur l'une ou l'autre berge du fleuve ne pourra être exécuté sans l'approbation préalable de la Commission centrale ou de ses délégués.

Article 360

La France se réserve la faculté de se substituer aux droits et obligations résultant des accords intervenus entre le Gouvernement de l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Bade pour les travaux à exécuter sur le Rhin; elle pourra aussi dénoncer ces accords dans un délai de cinq ans à dater de la mise en vigueur du présent Traité.

La France aura également la faculté de faire exécuter les travaux, qui seraient reconnus nécessaires par la Commission centrale, pour le maintien ou l'amélioration de la navigabilité du Rhin, en amont de Mannheim.

Article 361

Au cas où, dans un délai de vingt-cinq années à dater de la mise en vigueur du présent Traité, la Belgique déciderait de créer une voie navigable à grande section Rhin-Meuse, à la hauteur de Ruhrort, l'Allemagne serait tenue de construire, d'après les plans qui lui seraient communiqués par le Gouvernement belge et après approbation par la Commission centrale, la portion de cette voie navigable située sur son territoire.

Le Gouvernement belge aura, en pareil cas, le droit de procéder sur le terrain à toutes les études nécessaires.

Faute par l'Allemagne d'exécuter tout ou partie des travaux, la Commission centrale aura qualité pour les faire exécuter en ses lieux et place; à cet effet, elle pourra déterminer et délimiter les emplacements nécessaires, et occuper les terrains, à l'expiration d'un délai de deux mois après simple notification, moyennant les indemnités qu'elle fixera, et qui seront payées par l'Allemagne.

Cette voie navigable sera placée sous le même régime administratif que le Rhin lui-même, et la répartition entre les États traversés des frais de premier établissement, y compris les indemnités ci-dessus, sera faite par les soins de la Commission centrale.

Article 362

L'Allemagne s'engage dès à présent à ne faire aucune objection à toutes propositions de la Commission centrale du Rhin tendant à étendre sa juridiction:

designs, drafts of concessions and of specifications concerning the regulation of the Rhine for any purpose whatever which have been drawn up or received by the Governments of Alsace-Lorraine or of the Grand Duchy of Baden.

Article 359

Subject to the preceding provisions, no works shall be carried out in the bed or on either bank of the Rhine where it forms the boundary of France and Germany without the previous approval of the Central Commission or of its agents.

Article 360

France reserves the option of substituting herself as regards the rights and obligations resulting from agreements arrived at between the Government of Alsace-Lorraine and the Grand Duchy of Baden concerning the works to be carried out on the Rhine; she may also denounce such agreements within a term of five years dating from the coming into force of the present Treaty.

France shall also have the option of causing works to be carried out which may be recognised as necessary by the Central Commission for the upkeep or improvement of the navigability of the Rhine above Mannheim.

Article 361

Should Belgium within a period of 25 years from the coming into force of the present Treaty decide to create a deep-draught Rhine-Meuse navigable waterway, in the region of Ruhrort, Germany shall be bound to construct, in accordance with plans to be communicated to her by the Belgian Government, after agreement with the Central Commission, the portion of this navigable waterway situated within her territory.

The Belgian Government shall, for this purpose, have the right to carry out on the ground all necessary surveys.

Should Germany fail to carry out all or part of these works, the Central Commission shall be entitled to carry them out instead; and, for this purpose, the Commission may decide upon and fix the limits of the necessary sites and occupy the ground after a period of two months after simple notification, subject to the payment of indemnities to be fixed by it and paid by Germany.

This navigable waterway shall be placed under the same administrative régime as the Rhine itself, and the division of the cost of initial construction, including the above indemnities, among the States crossed thereby shall be made by the Central Commission.

Article 362

Germany hereby agrees to offer no objection to any proposals of the Central Rhine Commission for extending its jurisdiction:

1° à la Moselle, depuis la frontière franco-luxembourgeoise jusqu'au Rhin, sous réserve de l'assentiment du Luxembourg;

2° au Rhin, en amont de Bâle jusqu'au lac de Constance, sous réserve de l'assentiment de la Suisse;

3° aux canaux latéraux et chenaux qui seraient établis, soit pour doubler ou améliorer des sections naturellement navigables du Rhin ou de la Moselle, soit pour réunir deux sections naturellement navigables de ces cours d'eau, ainsi qu'à tous autres éléments du réseau fluvial rhénan, qui pourraient être compris dans la Convention générale prévue à l'article 338 ci-dessus.

(1) to the Moselle below the Franco-Luxemburg frontier down to the Rhine, subject to the consent of Luxemburg;

(2) to the Rhine above Basle up to the Lake of Constance, subject to the consent of Switzerland;

(3) to the lateral canals and channels which may be established either to duplicate or to improve naturally navigable sections of the Rhine or the Moselle, or to connect two naturally navigable sections of these rivers, and also any other parts of the Rhine river system which may be covered by the General Convention provided for in Article 338 above.

**b) Protocole relatif à l'adhésion des Pays-Bas aux modifications
apportées par le Traité de Versailles à la Convention
de Mannheim de 1868 ¹⁾**

Les Délégués soussignés des Gouvernements de Belgique, de France, de Grande-Bretagne et d'Italie, agissant en conformité de la Résolution du Conseil suprême des Puissances alliées et associées du 2 octobre 1919, portant:

„Que le Président de la Conférence de la Paix invitera le Gouvernement néerlandais à prendre part aux négociations prévues à l'Article 354 du Traité avec l'Allemagne relativement aux modifications à apporter à la Convention de Mannheim de 1868;

„Que ces négociations se poursuivront sous les auspices du Conseil suprême entre les Puissances alliées et associées intéressées qui, aux termes de l'Article 355, seront représentées à la Commission centrale du Rhin, et le Gouvernement des Pays-Bas”,

Se sont rencontrés à Paris, les 20 mars, 16 et 17 avril 1920, avec les Délégués soussignés du Gouvernement des Pays-Bas, en vue d'établir l'entente prévue au dernier alinéa de l'Article 354 du Traité de Versailles du 28 juin 1919, relativement à l'application des stipulations de ce Traité concernant le régime du Rhin.

Ces Délégués sont tombés d'accord sur les conclusions suivantes:

1°. Il est entendu que les dispositions contenues dans l'Acte additionnel du 18 septembre 1895 et la Convention du 4 juin 1898 portant modifications à la Convention de 1868, seront appliquées à la navigation du Rhin au même titre et sous les mêmes conditions que les dispositions de la Convention de Mannheim du 17 Octobre 1868;

2°. Il est entendu que les Pays-Bas collaboreront, dans les mêmes conditions que les Puissances alliées et associées représentées à la Commission centrale du Rhin, à l'établissement de la Convention générale visée aux Articles 338 et 354 dudit Traité;

3°. En outre des deux représentants prévues à l'Article 355, les Pays-Bas auront la faculté de déléguer à la Commission centrale du Rhin un troisième représentant;

4°. Il est entendu que les dispositions de l'Article 356 ne doivent pas être interprétées comme préjugant de l'étendue territoriale de la compétence de la Commission centrale du Rhin, non plus que de la valeur juridique de ses règlements;

5°. Il est entendu que la communication visée à l'alinéa 2 de l'Article 358 sera préalable à l'exécution des travaux qui ne pourront être entrepris qu'après adhésion de la Commission centrale du Rhin

¹⁾ De Franse tekst van het Protocol is eerder bekendgemaakt bij Koninklijk besluit van 15 september 1923 in *Stb.* 456, blz. 16—18.

et que les „dérivations” prévues audit alinéa comprennent les canaux latéraux;

6°. Il est entendu que l'Article 359 ne préjuge pas de la question de savoir si des délégués de la Commission centrale seront ou non désignés;

7°. Il est entendu que le consentement des Pays-Bas à la création, en ce qui concerne le territoire néerlandais, d'une voie navigable à grande section Rhin-Meuse ne peut être considéré comme résultant de leur adhésion à l'Article 361 du Traité de Versailles, et que ledit article ne se rapporte qu'à la partie allemande de la voie navigable Rhin-Meuse;

8°. L'Article 362 doit être entendu dans le sens suivant: d'une part, les canaux latéraux et chenaux qui seraient substitués à toute section des voies navigables soumises à la juridiction de la Commission centrale seront de plein droit soumis à cette juridiction, et, d'autre part, l'extension de la juridiction de la Commission centrale à d'autres voies d'eau ne pourra s'effectuer en territoire néerlandais sans l'assentiment des Pays-Bas.

Les Délégués de Belgique, de France, de Grande-Bretagne et d'Italie ont fait connaître aux Délégués des Pays-Bas qu'ils transmettront un exemplaire du présent protocole à la Conférence des Ambassadeurs, en priant la Conférence de vouloir bien consacrer cette entente, faire part de ce fait au Gouvernement des Pays-Bas et, en portant les termes de cette entente à la connaissance de l'Allemagne, demander au Gouvernement allemand d'y donner son adhésion, ainsi qu'il est prévu à l'Article 354, dernier alinéa, du Traité de Versailles.

Les Délégués des Pays-Bas ont fait connaître que le Gouvernement des Pays-Bas adhérerait aussitôt que possible aux Articles 65, 354 à 356 et 358 à 362 du Traité de Versailles, sous le bénéfice des conclusions qui précèdent. Il a été entendu que cette adhésion sortira effet le jour qui suivra la notification qui en sera faite au Gouvernement de la République française, ce Gouvernement se chargeant de porter cette notification à la connaissance des autres Puissances alliées et associées.

FAIT à Paris, le vingt et un janvier 1921, en six exemplaires.

Belgique	(s.) JEAN HOSTIE
France	{ (s.) A. CLAVEILLE
	{ (s.) A. CHARGUÉRAUD
Gde Bretagne	(s.) J. BALDWIN
Italie	{ (s.) G. SINIGALIA
	{ (s.) GUIDO PO
Pays-Bas	{ (s.) J. LOUDON
	{ (s.) v. EYSINGA

c) Protocole additionnel relatif à l'adhésion des Pays-Bas aux modifications apportées par le Traité de Versailles à la Convention de Mannheim de 1868 ¹⁾

En présence des différences d'opinion sur l'interprétation à donner aux stipulations concernant les Résolutions de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, et dans le but d'assurer pratiquement le fonctionnement de cette Commission en attendant que l'Acte révisé prévu par l'Art. 354 du Traité de Versailles ait été mis en vigueur, les Délégués des Gouvernements de Belgique, de France, de Grande-Bretagne, d'Italie et des Pays-Bas soussignés se sont mis d'accord pour appliquer lesdites stipulations de la manière suivante:

Les Résolutions de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin sont prises à la majorité des voix.

Aucun Etat n'est tenu d'assurer l'exécution de celles de ces Résolutions auxquelles il refuserait son approbation.

La présente conclusion sera considérée comme faisant partie intégrante du Protocole signé à Paris le 21 janvier 1921.

Fait à Paris, le vingt-neuf mars 1923, en six exemplaires.

(s.) E. DE GAIFFIER

(s.) JOHN BALDWIN

(s.) A. CHARGUÉRAUD

(s.) ROMANO AVEZZANA

(s.) MAHIEU

(s.) J. LOUDON

(s.) HENRI FROMAGEOT

¹⁾ De Franse tekst van het Protocol is eerder bekendgemaakt bij Koninklijk besluit van 15 september 1923 in *Stb.* 456, blz. 19.

V

Protocole 43 ¹⁾

Strasbourg, le 14 décembre 1922.

Dans le but d'apporter aux stipulations de la Convention révisée pour la Navigation du Rhin du 17 octobre 1868, concernant le régime des patentes de batelier du Rhin, et à la Convention du 4 juin 1898, les modifications nécessaires pour mettre ce régime en harmonie avec les nécessités actuelles, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, composée de:

M. Charguéraud, Président

États Allemands:

MM. Seeliger

Peters

Fuchs

Koch

Belgique:

Royers

Brunet

France:

Mahieu

Silvain Dreyfus

Fromageot

Berninger

Grande-Bretagne:

Baldwin

Italie:

Sinigalia

Pays-Bas:

Van Eysinga

Kröller

Jolles

Suisse:

Herold

Vallotton

Hostie, Secrétaire Général

sans vouloir préjuger de l'application et de l'interprétation de l'article 356 du Traité de Versailles du 28 juin 1919, a pris la délibération suivante:

**Convention relative au régime des patentes de batelier du Rhin,
remplaçant les articles 15 à 21 inclusivement de la Convention
du 17 octobre 1868 et la Convention du 4 juin 1898**

Article 1er

Le droit de conduire un bâtiment sur le Rhin en amont du pont de Duisburg-Hochfeld n'appartient qu'au titulaire d'une patente de

¹⁾ De Franse tekst van het Protocol is eerder bekendgemaakt bij Koninklijk besluit van 23 juni 1925 in *Stb.* 269, blz. 3—5.

batelier du Rhin délivrée par l'autorité compétente de l'un des Etats contractants.

Cette disposition n'est pas applicable aux conducteurs de bâtiments de moins de 15 tonnes métriques, autres que les remorqueurs.

Article 2

La patente est délivrée pour tout le Rhin ou pour des sections déterminées.

Elle mentionne les parties de la voie d'eau sur lesquelles porte l'autorisation et les catégories de bâtiments que le titulaire est autorisé à conduire. Elle donne le droit de conduire tout bâtiment des catégories mentionnées dans la patente, à quelque Etat qu'il appartienne.

Article 3

Les conditions dans lesquelles les autorités visées à l'article premier sont tenues de délivrer une patente de batelier sont déterminées dans un règlement établi d'un commun accord.

Article 4

Le titulaire qui, de quelque manière que ce soit, laisse parvenir la patente qui lui a été délivrée en la possession d'une personne ne possédant pas un pareil document, à l'effet de la mettre en mesure d'exercer la navigation du Rhin en vertu de cette patente, sera puni, selon les circonstances, du retrait temporaire ou définitif de ladite pièce.

Tout individu qui, n'étant point muni d'une patente pour lui-même, exerce la navigation du Rhin en se servant de celle qui a été délivrée à une autre personne ne pourra, pendant un délai à déterminer selon les circonstances, obtenir une patente de navigation.

Article 5

La patente devra être retirée, par l'Etat qui l'a délivrée, au titulaire ayant fait preuve d'une incapacité constituant un danger pour la navigation ou ayant été condamné soit pour faits répétés de fraude douanière, soit pour atteintes graves à la propriété. Le retrait de la patente peut avoir lieu à titre temporaire. Il est porté à la connaissance des autres autorités compétentes pour la délivrance des patentes.

Article 6

A partir du moment où la présente Convention entrera en vigueur, les articles 15 à 21 inclusivement de la Convention révisée pour la Navigation du Rhin du 17 octobre 1868 et la Convention du 4 juin 1898 seront abrogés.

Article 7

La présente Convention sera ratifiée aussitôt que possible.

Elle entrera en vigueur trente jours après la date de la clôture du procès-verbal de dépôt des ratifications.

Le présent protocole est tenu provisoirement ouvert.

(s.) CHARGUÉRAUD

(s.) SEELIGER	} en même temps pour M. KOCH, décédé.
(s.) PETERS	
(s.) FUCHS	

(s.) ROYERS

(s.) BRUNET

(s.) MAHIEU

(s.) SILVAIN DREYFUS

(s.) FROMAGEOT

(s.) BERNINGER

(s.) BALDWIN

(s.) SINIGALIA

(s.) VAN EYSINGA

(s.) KRÖLLER

(s.) JOLLES

(s.) HEROLD

(s.) VALLOTTON

(s.) HOSTIE

VI

Protocole 22

additionnel au Protocole 43 du 14 décembre 1922 ¹⁾

Strasbourg, le 22 décembre 1923.

Les Membres de la Commission soussignés, sont d'accord pour déclarer que les dispositions figurant dans la Convention, en date du 14 décembre 1922, avec les interprétations portées au protocole 27 de la première session de 1923, ²⁾ seront provisoirement appliquées jusqu'à la révision générale de la Convention de Mannheim du 17 octobre 1868 et qu'au plus tard à l'expiration d'un délai de deux ans après la mise en vigueur de la présente Convention, ces dispositions seront examinées de nouveau à la lumière de l'expérience acquise pendant ce délai. Entre temps, les Commissaires des Etats contractants fourniront à la Commission tous renseignements utiles sur l'application desdites dispositions et sur les suites qu'elle a eues sur la navigation sur le Rhin.

En outre, il est entendu, par dérogation à la stipulation de l'art. 1er de la Convention que, pendant la période ci-dessus, lesdites dispositions seront applicables en amont du bac de Spijk (Spijsche Veer) et non pas seulement en amont du pont de Duisbourg-Hochfeld.

Tant que sera maintenue la dérogation stipulée à l'alinéa précédent, les spécifications de tonnage, énumérées à l'art. 1er du Règlement, en date du 14 décembre 1922, ne recevront pas d'application.

Le présent protocole sera considéré comme partie intégrante de la Convention du 14 décembre 1922.

(s.) JEAN GOUT

(s.) SEELIGER

(s.) PETERS

(s.) FUCHS

(s.) WAND

(s.) SEGERS

¹⁾ De Franse tekst van het Protocol is eerder bekendgemaakt bij Koninklijk besluit van 23 juni 1925 in *Stb.* 269, blz. 6—7.

²⁾ Extrait de la Résolution du Protocole 27-I-23.
„Il est entendu qu'en matière de patentes, les termes „membre de l'équipage (mousse exclu)” (protocole 44 — article 1er) ne s'appliquent qu'aux titulaires d'un certificat de capacité nautique et d'aptitude au commandement et aux marins ayant navigué deux ans au moins en mer ou sur une rivière, et que l'expression „tout le Rhin”, dans l'article 2 du Protocole 43, ne s'applique qu'aux eaux visées à l'article 1er.

La Commission estime que le terme „chaland” dans l'article 1er du protocole 44 doit viser tous les bâtiments non munis de moyens mécaniques de propulsion et se réserve de procéder, le cas échéant, à une rectification de cette erreur matérielle.”

- (s.) BRUNET
 - (s.) MAHIEU
 - (s.) SILVAIN DREYFUS
 - (s.) FROMAGEOT
 - (s.) BERNINGER
 - (s.) BALDWIN
 - (s.) SINIGALIA
 - (s.) VAN EYSINGA
 - (s.) KRÖLLER
 - (s.) JOLLES
 - (s.) HEROLD
 - (s.) VALLOTTON
 - (s.) HOSTIE
-

I

Herziene Rijnvaartakte ¹⁾

Daar het op 31 maart 1831 tussen de Regeringen der Oeverstaten gesloten Rijnvaartverdrag sedert dat tijdstip talrijke wijzigingen heeft ondergaan en een deel van de bepalingen, welke het bevat, niet meer in overeenstemming is met de tegenwoordige toestand van de scheepvaart, hebben Zijne Majesteit de Koning der Nederlanden, Zijne Koninklijke Hoogheid de Groothertog van Baden, Zijne Majesteit de Koning van Beieren, Zijne Majesteit de Keizer der Fransen, Zijne Koninklijke Hoogheid de Groothertog van Hessen en Zijne Majesteit de Koning van Pruisen in gemeen overleg besloten bedoeld Verdrag te herzien, met handhaving echter van het beginsel der vrijheid van de scheepvaart op de Rijn met betrekking tot de handel, en hebben zij met dat doel tot hun gevolmachtigde commissarissen benoemd:

(Volgt de opsomming der gevolmachtigden.)

die, na elkander hun in goede en behoorlijke vorm bevonden volmachten te hebben medegedeeld, onder voorbehoud van bekrachtiging de volgende bepalingen hebben vastgesteld:

Artikel 1

De vaart op de Rijn en zijn uitmondingen van Bazel tot in de open zee, hetzij stroomafwaarts hetzij stroomopwaarts, is vrij voor de schepen van alle naties voor het vervoer van goederen en personen, met inachtneming van de in dit Verdrag vervatte bepalingen en van de in het belang van de algemene veiligheid getroffen maatregelen.

Behoudens deze voorschriften zal geen enkel beletsel hoegenaamd aan de vrije scheepvaart in de weg worden gelegd.

De Lek en de Waal worden beschouwd deel uit te maken van de Rijn.

Artikel 2 ²⁾

De tot de Rijnvaart behorende vaartuigen en de van de Rijn komende houtvloten hebben het recht om bij de doorvaart door Nederland de weg te kiezen die hun goeddunkt, teneinde zich te begeven van de Rijn naar de open zee of naar België en omgekeerd.

¹⁾ Een vertaling in het Nederlands van Akte, bijlagen en Protocol is eerder bekendgemaakt bij Koninklijk besluit van 3 mei 1869 in *Stb.* 75.

²⁾ Gewijzigd door artikel 356 van het Verdrag van Versailles (zie hieronder blz. 94), dat de rechten welke zijn verleend aan de tot de Rijnvaart behorende vaartuigen, heeft uitgebreid tot de vaartuigen van alle naties.

Indien een van de waterwegen, welke de open zee met de Rijn verbinden over Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis en Brielle, tengevolge van natuurlijke gebeurtenissen of van kunstwerken voor de scheepvaart onbruikbaar mocht worden, zal de waterweg, aan de Nederlandse scheepvaart aan te wijzen ter vervanging van het afgesloten vaarwater, eveneens worden opengesteld voor de scheepvaart van de andere Oeverstaten.

Elk vaartuig, dat het recht heeft de vlag te voeren van een der Oeverstaten en dat recht kan bewijzen door een verklaring van het bevoegde gezag, wordt geacht tot de Rijnvaart te behoren.

Artikel 3

Van de vaartuigen of hun ladingen en van de vlotten, die de Rijn, zijn zijrivieren, voor zover die in het gebied van de Hoge Verdragsluitende Partijen gelegen zijn, of de in artikel 2 genoemde waterwegen bevaren, zullen geen rechten worden geheven, die uitsluitend op het uitoefenen van de scheepvaart zijn gegrond.

Het is eveneens verboden op de in het vorige lid vermelde waterwegen stroomopwaarts van Rotterdam en Dordrecht boei- en baken-gelden te heffen.

Artikel 4

Op de waterwegen, vermeld in het eerste lid van artikel 3, worden de tot de Rijnvaart behorende schepen en hun ladingen in alle opzichten op dezelfde voet behandeld als de eigen schepen en hun ladingen.

Artikel 5

De schippers kunnen op de waterwegen, vermeld in artikel 3, nergens tot gehele of gedeeltelijke lossing, noch tot overlading van hun ladingen worden gedwongen.

De heffing van stapel- en omslagrechten is en blijft afgeschaft.

Artikel 6

De goederen, die langs de Rijn binnenkomen of uitgaan, kunnen in geen geval worden onderworpen aan hogere invoer- of uitvoerrechten dan die, welke daarvan bij invoer of uitvoer over land verschuldigd zouden zijn.

Artikel 7

De doorvoer van alle goederen langs de Rijn, van Bazel tot in de open zee, is vrij, tenzij gezondheidsmaatregelen uitzonderingen rechtvaardigen.

Van deze doorvoer, onverschillig of deze rechtstreeks dan wel na overlading of na opslag in entrepot plaats heeft, worden door de Oeverstaten geen rechten geheven.

Artikel 8

De vrijhavens, die de handel van de Rijn op het ogenblik ten dienste staan, blijven bestaan. De Hoge Verdragsluitende Partijen behouden zich het recht voor het aantal vrijhavens te verhogen.

De in deze vrijhavens in entrepot opgeslagen goederen zijn niet aan enigerlei in- of uitvoerrechten onderworpen, tenzij zij later in het vrije verkeer worden gebracht in de Oeverstaat zelf of in het gebied van een douane- of belastingunie, waartoe die Staat behoort.

Artikel 9

Indien een schipper rechtstreeks en zonder verandering te brengen in zijn lading het gebied doorvaart van één Staat of van verschillende tot één douane-unie behorende Staten, kan hij zijn reis voortzetten zonder voorafgaand grondig onderzoek der lading, mits hij er in toestemt dat, naar gelang de ambtenaren der douane dit vorderen, òf de openingen welke toegang tot het laadruim verlenen worden gesloten, òf bewakers aan boord worden geplaatst, òf wel beide maatregelen te zamen worden toegepast. In dat geval moet hij bovendien ten douanekantore een manifest in tweevoud inleveren, opgemaakt overeenkomstig het hierbij gevoegde model A.

Bij het verlaten van het gebied moet hij zich aan het grenskantoor vervoegen, ten einde de loden, de zegels of wel de sloten van de douane te doen onderzoeken en verwijderen, of wel de bewakers van hun taak te doen ontheffen.

Overigens kan hij gedurende de reis niet worden opgehouden met een beroep op belangen, behorende tot het terrein der douanerechten, behoudens in het geval van smokkelarij (artikel 12).

De bevoegdheid van de aan boord geplaatste bewakers is beperkt tot het bewaken van de vaartuigen en hun lading ter voorkoming van smokkelarij. Zij nemen kosteloos deel aan de maaltijden der bemanning; de schipper verschaft hun te zijnen koste het benodigde vuur en licht, maar zij mogen generlei vergoeding vorderen of aannemen.

Indien ten gevolge van natuurlijke gebeurtenissen of van andere gevallen van overmacht de schipper zich genoodzaakt zou zien de lading geheel of gedeeltelijk te verplaatsen, en tot dat doel de toegangen tot het laadruim moeten worden geopend, dient hij zich daartoe tot de naastbijzijnde douaneambtenaren te wenden en zal hij hun komst moeten afwachten. Indien het gevaar dringt en wachten niet mogelijk is, dient hij dit ter kennis te brengen van de naastbijzijnde plaatselijke overheid, die het laadruim ontsluit en van een en ander proces-verbaal opmaakt.

Heeft de schipper op eigen gezag maatregelen getroffen zonder de tussenkomst van de douaneambtenaren of van de plaatselijke overheid in te roepen of af te wachten, dan is hij gehouden om op genoegzame wijze aan te tonen, dat het behoud van schip of lading daarvan heeft afgehangen, of dat hij aldus heeft moeten handelen

om een dreigend gevaar te ontgaan. In zodanig geval moet hij, zodra het gevaar is geweken, van het gebeurde kennis geven aan de naastbijzijnde douaneambtenaren, of, indien hij dezen niet kan vinden, aan de naastbijzijnde plaatselijke overheid, ten einde die feiten te doen vaststellen.

Artikel 10

Voor wat betreft de goederen, die binnenkomen langs de Rijn en bestemd zijn voor binnenlands verbruik dan wel voor uitvoer of voor doorvoer na overlading of na opslag in entrepot in de vrijhavens of elders, worden de douaneformaliteiten geregeld naar de algemene wetgeving van de Oeverstaat, over welks grens de invoer, de uitvoer of de doorvoer plaats heeft.

Artikel 11

Elke Oeverstaat wijst voor zijn gebied de havens en losplaatsen aan, waar — afgezien van de vrijhavens (artikel 8) — de schippers kunnen lossen of laden.

Tenzij hij daartoe een bijzondere vergunning van het bevoegde gezag heeft verkregen, mag de schipper op geen andere plaatsen laden of lossen, behoudens wanneer natuurlijke gebeurtenissen of enig ongeval hem verhinderen zijn reis voort te zetten dan wel het behoud van schip of lading in gevaar brengen.

Wanneer hij in dit geval aanlegt op een plaats, waar een douanekantoor is gevestigd, moet hij zich daar aanmelden en handelen overeenkomstig de voorschriften, welke hem aldaar zullen worden gegeven.

Is op de aanlegplaats geen douanekantoor gevestigd, dan moet hij dadelijk van zijn aankomst kennis geven aan de plaatselijke overheid, die een proces-verbaal opmaakt van de omstandigheden welke de schipper hebben doen besluiten tot aanleggen, en die daarvan kennis geeft aan het naastbijgelegen douanekantoor op hetzelfde grondgebied.

Indien het, ten einde de goederen aan geen verder gevaar bloot te stellen, nodig wordt geacht tot lossing over te gaan, dient de schipper zich te onderwerpen aan alle wettelijke maatregelen, strekkende tot voorkoming van heimelijke invoer. De goederen, die opnieuw worden ingeladen ter voortzetting van de reis, zijn niet aan invoer- of uitvoerrechten onderworpen.

De bepalingen van artikel 9, lid 6, zijn op de schipper van toepassing voor het geval hij op eigen gezag heeft gehandeld zonder de tussenkomst van de douaneambtenaren of van de plaatselijke overheid in te roepen.

Artikel 12

Indien wordt ontdekt dat een schipper zich heeft schuldig gemaakt aan poging tot smokkelarij, kan hij de vrijheid der Rijnvaart niet inroepen om zijn persoon of de goederen, die hij op ongeoor-

loofde wijze heeft willen in- of uitvoeren, aan de tegen hem ingestelde vervolging der douaneambtenaren te onttrekken. Een dergelijke poging mag evenwel geen aanleiding zijn voor inbeslagneming van het overige gedeelte van de lading of, in het algemeen, voor een strenger optreden tegen de schipper dan toelaatbaar is volgens de wettelijke voorschriften van de Oeverstaat, waar de smokkelarij is ontdekt.

Indien aan de grenskantoren van de douane van een Staat een verschil wordt ontdekt tussen de lading en het manifest, vinden ten aanzien van de schipper de wettelijke bepalingen toepassing, welke in die Staat ten aanzien van onjuiste aangiften bestaan.

Artikel 13

Wanneer verschillende Staten zich verenigd hebben tot een douane- of belastingunie, wordt voor de toepassing van de artikelen 6 tot en met 12 de grens van die unie als gebiedsgrens beschouwd.

Artikel 14

Alle voorrechten, welke door de Hoge Verdragsluitende Partijen op andere land- of waterwegen worden verleend met betrekking tot de invoer, de uitvoer en de doorvoer van goederen, worden eveneens toegekend ten aanzien van de invoer, de uitvoer en de doorvoer langs de Rijn.

Artikel 15¹⁾

Het recht om een zeil- of stoomschip te besturen op de Rijn over zijn gehele loop van Bazel tot in de open zee, of op een aan verschillende Oeverstaten behorend gedeelte van de stroom, wordt alleen toegekend aan hen die het bewijs leveren, dat zij de vaart op de Rijn gedurende een bepaalde tijd hebben uitgeoefend, en dat zij van de Regering van de Oeverstaat waarin zij woonachtig zijn een patent hebben verkregen, hetwelk hen machtigt tot zelfstandige uitoefening van het schippersbedrijf (Rijnschipperspatent).

In het patent wordt aangegeven of de betrokken persoon bevoegd is om de Rijn over zijn gehele lengte dan wel om een gedeelte van de stroom te bevaren, in het laatste geval met bijzondere vermelding van dat gedeelte.

Indien de schipper zijn woonplaats overbrengt naar een andere Oeverstaat, blijft het patent niettemin van kracht. Hij moet echter door het bevoegde gezag zijn nieuwe woonplaats op dat stuk doen aantekenen.

¹⁾ Nadat de bepalingen, die het Rijnschipperspatent voorbehielden aan de inwoners van de Oeverstaten, door artikel 356 van het Verdrag van Versailles waren afgechaft (zie hieronder blz. 94), zijn de artikelen 15—21 van de Rijnvaartakte vervangen door het op 14 december 1922 te Straatsburg gesloten Verdrag (zie hieronder blz. 101).

Artikel 16¹⁾

De van bovenbedoeld patent voorziene schipper mag elk zeilschip of stoomschip besturen, tot welke Staat dat ook behoort.

Artikel 17¹⁾

Het schipperspatent wordt vóór de uitreiking aan de rechthebbende voorzien van een nauwkeurig signalement van de houder, alsmede van zijn handtekening, welke zijn naam en voornamen moet behelzen.

Wanneer door voortgeschreden leeftijd of door enige andere oorzaak het in het patent voorkomende signalement niet meer met de werkelijkheid overeenstemt, wordt het gewijzigd of vernieuwd door middel van een ambtelijke aantekening.

Artikel 18¹⁾

Onder voorwaarde van wederkerige behandeling op gelijke voet wordt aan de schippers, die de zijrivieren van de Rijn of de binnenwateren tussen de Rijn en de Schelde bevaren, vergund om een zeil- of stoomschip te besturen op de Rijn over zijn gehele lengte of op een aan verschillende Oeverstaten behorend gedeelte van de stroom, wanneer overeenkomstig de voorschriften van artikel 15 door het bevoegde gezag van een der Oeverstaten op het patent een verklaring is gesteld, dat zij de vaart op de Rijn gedurende een bepaalde tijd hebben uitgeoefend.

Op de in dit artikel bedoelde gevallen zijn de bepalingen van artikel 17 mede van toepassing.

Artikel 19¹⁾

De schipper die, op welke wijze ook, het aan hem uitgereikte patent in het bezit doet geraken van iemand die niet van zodanig stuk is voorzien, met het oogmerk om deze in de gelegenheid te stellen op grond van dat patent de Rijnvaart uit te oefenen, wordt naar gelang van de omstandigheden gestraft met tijdelijke of onherroepelijke intrekking van dat stuk.

Ieder die, zelf niet voorzien van een patent, zich ter uitoefening van de Rijnvaart bedient van het patent dat aan een andere schipper is uitgereikt, kan gedurende tenminste twaalf maanden geen patent voor de scheepvaart verkrijgen.

Artikel 20¹⁾

Alleen de Regering van de Oeverstaat, waarin de houder van een schipperspatent woonachtig is, heeft het recht dat patent in te trekken. Deze bepaling sluit echter de bevoegdheid van andere Oeverstaten niet uit om een schipper, verdacht van een misdrijf of over-

1) Zie noot op blz. 74.

tredding op hun gebied, te doen vervolgen en straffen, en naar gelang van de omstandigheden te verzoeken dat het patent wordt ingetrokken door de Regering van de Oeverstaat, waarin de schipper woonachtig is.

Het patent moet worden ingetrokken, wanneer een schipper gestraft wordt wegens herhaalde smokkelarij, wegens bedrog, vervalsing of andere vergripen tegen de eigendom, of wegens meer dan één ernstige overtreding van de voorschriften betreffende de veiligheid en de politie der scheepvaart.

Artikel 21 ¹⁾

De voorschriften van de artikelen 19 en 20 zijn mede van toepassing ten aanzien van de verklaringen, welke overeenkomstig artikel 18 zijn gesteld op de patenten van de schippers op de zijrivieren van de Rijn en de andere in dat artikel aangewezen waterwegen. Het recht tot intrekking van die verklaringen berust echter uitsluitend bij de Regeringen der Oeverstaten, waarvan zij afkomstig zijn.

Artikel 22 ²⁾

Alvorens een vaartuig de eerste reis op de Rijn onderneemt, moet de eigenaar of bestuurder zich voorzien van een verklaring dat het schip de nodige hechtheid en de vereiste uitrusting bezit voor de vaart op dat gedeelte van de stroom waarvoor het bestemd is.

Deze verklaring of scheepspatent wordt, na onderzoek door deskundigen, afgegeven door het bevoegde gezag van een der Oeverstaten.

Op het vaartuig en in het patent worden de naam van het schip en de grens van de grootste toegelaten diepgang aangegeven.

Bedoeld onderzoek wordt herhaald na elke belangrijke herstelling of verandering. Een nieuw onderzoek kan mede plaats vinden op verzoek van de bevrachter. De uitkomst wordt in het patent vermeld.

Elke Oeverstaat, die dit nodig acht, kan een onderzoek gelasten te zijnen koste.

Het scheepspatent moet gedurende de reis steeds aan boord zijn. Het moet op verzoek van de haven- en politiebeambten aan dezen worden vertoond.

Artikel 23

De artikelen 15 en 22 gelden niet voor vaartuigen van minder laadvermogen dan 300 centenaars, noch voor hun bestuurders.

¹⁾ Zie noot op blz. 74.

²⁾ De toepassing van dit artikel is door artikel 356 van het Verdrag van Versailles (zie hieronder blz. 94) beperkt tot de op de Rijn ingeschreven vaartuigen.

Artikel 24

De bepalingen van dit Verdrag zijn niet van toepassing op vervoer van de ene oever naar de andere, behoudens de bepaling van artikel 32.

Artikel 25

De houtvlotters moeten voor ieder vlot, waarmede zij de Rijn bevaren, voorzien zijn van een verklaring van het bevoegde gezag in hun land, opgemaakt overeenkomstig het hierbij gevoegde model B en aangevende het getal, de soort en het gewicht van de stukken hout waaruit het vlot bestaat.

Deze verklaring treedt in de plaats van het in artikel 9 voorgeschreven manifest. Zij moet op verzoek worden getoond aan de politie-, haven-, douane- en waterstaatsambtenaren en aan de commissies, ingesteld voor het onderzoek der houtvloten.

De bepalingen van de artikelen 9 tot en met 14 zijn mede van toepassing ten aanzien van houtvloten en de geleiders ervan.

Artikel 26 ¹⁾

Het uitvaardigen van voorschriften betreffende de dienst der loodsen en waarschuwers en de door de schippers aan hen te betalen beloning wordt aan elke Oeverstaat voorbehouden.

Geen schipper of houtvlotter kan verplicht worden een loods aan boord te nemen. Voor loodsdiensten wordt alleen vergoeding gevorderd, indien aan boord der vaartuigen werkelijk van loodsen gebruik is gemaakt.

Artikel 27

De Regeringen der Oeverstaten dragen zorg, dat zowel in de vrijhavens als in de andere havens van de Rijn alle nodige maatregelen worden genomen om de lading, de lossing en de opslag in entrepôt van goederen te vergemakkelijken, alsmede dat de ten dienste daarvan bestaande inrichtingen en werktuigen van elke aard in goede staat worden gehouden. Het toezicht op die inrichtingen en werktuigen en de havenpolitie worden opgedragen aan in het bijzonder daarvoor door de betrokken Oeverstaten aangestelde commissarissen.

Om te voorzien in de kosten van onderhoud en toezicht kan een daarmee overeenkomende vergoeding worden gevorderd. Zodra de opbrengst daarvan het bedrag der bedoelde uitgaven overtreft, wordt het tarief van de heffing naar evenredigheid verminderd.

De bedoelde vergoeding kan echter alleen gevorderd worden, voorzover van de bovenvermelde inrichtingen en werktuigen gebruik is gemaakt.

¹⁾ Artikel 356 van het Verdrag van Versailles (zie hieronder blz. 94) behoudt aan de Centrale Commissie het recht voor, verordeningen betreffende het loodswezen uit te vaardigen.

Artikel 28

De Hoge Verdragsluitende Partijen verbinden zich om evenals vroeger, ieder voor zijn gebied, de bestaande jaagpaden alsmede het vaarwater van de Rijn in behoorlijke staat te brengen en te onderhouden. Deze bepaling geldt ook voor de waterwegen tussen Gorinchem, Krimpen, Dordrecht en Rotterdam.

De Oeverstaat, in welks gebied zich gedeelten van de stroom bevinden die nog niet voldoende zijn genormaliseerd en waarvan het vaarwater dientengevolge aan verandering onderhevig is, moet dit vaarwater doen aanduiden door bakens, welke op in het oog springende wijze zijn aangebracht.

Bevinden zich die gedeelten van de stroom tussen twee tegenover elkaar liggende Staten, dan draagt ieder de helft der kosten van het aanbrengen en onderhoud van de bakens.

Artikel 29¹⁾

De Regeringen van de Oeverstaten, die aan elkaar grenzen of tegenover elkaar gelegen zijn, geven elkaar wederkerig kennis van de waterbouwkundige plannen, waarvan de uitvoering onmiddellijk invloed zou kunnen uitoefenen op het gedeelte van de stroom of van zijn oevers dat aan hen behoort, opdat die uitvoering kan geschieden op de wijze, welke voor beide Staten het meest geschikt is. Zij verstaan zich onderling omtrent de vraagstukken, die ter gelegenheid van de uitvoering der bedoelde werken zouden kunnen rijzen.

Artikel 30

De Regeringen van de Oeverstaten zorgen dat de scheepvaart op de Rijn noch door molens of andere in de stroom geplaatste werktuigen, noch door bruggen of andere kunstwerken wordt belemmerd. In het bijzonder dragen zij zorg, dat de doorvaart der bruggen kan geschieden zonder oponthoud te veroorzaken. Het is verboden enige vergoeding te vorderen voor het openen en sluiten der bruggen.

In het vervolg kunnen geen vergunningen worden verleend voor het oprichten van nieuwe drijvende molens.

Artikel 31

Van tijd tot tijd wordt door waterbouwkundige ingenieurs, afgevaardigd door de Regeringen van alle Oeverstaten, een reis ondernomen om de toestand van de stroom te onderzoeken, de resultaten van de te zijner verbetering genomen maatregelen te beoordelen, en eventuele nieuwe hinderpalen voor de scheepvaart aan te wijzen.

¹⁾ Gewijzigd door artikel 358 van het Verdrag van Versailles (zie hieronder blz. 95), dat aan Frankrijk bepaalde voorrechten verleent, en door artikel 359 van het Verdrag, dat aan de goedkeuring van de Centrale Commissie alle werken onderwerpt, die zullen worden uitgevoerd op het deel van de Rijn dat de grens vormt tussen Frankrijk en Duitsland.

De Centrale Commissie (artikel 43) bepaalt het tijdstip waarop, en het gedeelte van de stroom waarvoor de bedoelde onderzoeken zullen plaats hebben. De ingenieurs brengen aan haar verslag uit over de uitkomsten.

Artikel 32¹⁾

Overtreding van de gemeenschappelijk door de Regeringen der Oeverstaten voor de Rijn vastgestelde politievoorschriften inzake de scheepvaart wordt gestraft met een boete van tien tot drie honderd franken.

Artikel 33

In daarvoor geschikte plaatsen, gelegen aan of in de nabijheid van de Rijn, worden rechtbanken ingesteld, die zijn belast met de kennisneming van alle in artikel 34 vermelde zaken.

De Regeringen der Oeverstaten geven elkaar wederkerig kennis van de instelling der Rijnvaartrechtbanken in hun gebied en van de veranderingen die in het aantal, de zetel en het rechtsgebied dier rechtbanken mochten worden aangebracht.

Artikel 34

De Rijnvaartrechtbanken zijn bevoegd:

I. in strafzaken, tot het onderzoek van en de uitspraak over alle overtredingen van de voorschriften betreffende de scheepvaart en de waterpolitie;

II. in burgerlijke zaken, tot het doen van uitspraak na summiere behandeling in geschillen betreffende:

- a. de betaling en het bedrag van loods-, kraan-, waag-, haven- en kadegelden;
- b. de belemmering door particulieren van het gebruik der jaagpaden;
- c. de schade, veroorzaakt door schippers en houtvlotters gedurende de reis of bij het aanleggen;
- d. de vorderingen, ingesteld tegen eigenaren van voor het slepen van schepen gebruikte trekpaarden wegens aan onroerend goed toegebrachte schade.

Artikel 35

De bevoegdheid tot kennisneming berust in strafzaken (artikel 34, I.) bij de Rijnvaartrechtbank, in wier gebied de overtreding is begaan; in burgerlijke zaken bij de rechtbank, in wier gebied de betaling had moeten geschieden (artikel 34, II. a.), of de schade is veroorzaakt (artikel 34, II. b. c. d.).

¹⁾ Artikel 356 van het Verdrag van Versailles (zie hieronder blz. 94) behoudt aan de Centrale Commissie het recht voor, politimaatregelen vast te stellen.

Artikel 36

De procedure voor de Rijnvaartrechtbanken is zo eenvoudig en zo snel mogelijk. Van vreemdelingen wordt generlei zekerheidstelling op grond van hun nationaliteit gevorderd.

Het vonnis vermeldt de feiten die aanleiding hebben gegeven tot het geding, de punten waarover volgens de uitkomst van het onderzoek moest worden beslist, en de gronden waarop het vonnis berust.

De bestuurder van een vaartuig of houtvlot kan wegens een tegen hem aanhangig geding niet worden verhinderd zijn reis voort te zetten, zodra hij de zekerheid heeft gesteld die door de rechter voor het onderwerp van het geding is bepaald.

Artikel 37

Loopt het geding over een hoger bedrag dan 50 franken, dan kunnen de partijen in hoger beroep komen, hetzij bij de Centrale Commissie (artikel 43), hetzij bij de hogere rechtbank in het land waar het vonnis is gewezen (artikel 38).

Wanneer het hoger beroep voor de Centrale Commissie moet worden ingesteld, wordt het betekend aan de rechtbank die het vonnis in eerste aanleg heeft gewezen, binnen tien dagen nadat dat vonnis op wettelijke wijze met inachtneming van de in elk land aangenomen vormvoorschriften is medegedeeld. De betekening van het hoger beroep moet vergezeld gaan van een korte opgave van de grieven en de uitdrukkelijke verklaring dat men de beslissing verlangt in te roepen van de Centrale Commissie. Zij wordt insgelijks gedaan aan de tegenpartij, aan het voor de behandeling der zaak in eerste aanleg gekozen domicilie, of, indien geen domicilie gekozen is, eveneens aan de rechtbank. De betekening aan de rechtbank geschiedt op de wijze, bij de wetgeving van het land bepaald.

Binnen vier weken na de betekening der akte van hoger beroep moet de appellant een memorie, houdende de gronden voor dat beroep, indienen bij de rechtbank die het eerste vonnis heeft gewezen. De rechtbank deelt die memorie mede aan de tegenpartij, die verplicht is om daarop te antwoorden binnen de termijn die haar daarvoor gesteld wordt. Het geheel wordt samen met de stukken van het geding in eerste aanleg opgezonden aan de Centrale Commissie te Mannheim (artikel 43).

Wanneer de bij dit artikel voorgeschreven formaliteiten niet door de appellant in acht zijn genomen, wordt het beroep geacht niet te zijn ingesteld.

In geval van hoger beroep bij de Centrale Commissie kan de rechtbank, op verzoek van de in het gelijk gestelde partij, de voorlopige tenuitvoerlegging van het in eerste aanleg gewezen vonnis bevelen, waarbij echter, volgens de wetgeving van het land, moet worden beslist of de verzoeker tot het stellen van voorafgaande zekerheid gehouden is.

Artikel 38

Elke Oeverstaat wijst eens voor al de hogere rechtbank aan, waarbij hoger beroep kan worden ingesteld van de in zijn gebied door de Rijnvaartrechtbanken van eerste aanleg gewezen vonnissen.

De zetel van deze rechtbank is gevestigd in een stad, gelegen aan de Rijn of niet te ver van de rivier verwijderd.

Indien het hoger beroep bij deze rechtbank wordt ingesteld, is men voor de te volgen procedure onderworpen aan de in het land geldende wetgeving.

Artikel 39

Voor de rechtsgedingen in Rijnvaartzaken wordt geen gezegeld papier gebruikt, terwijl evenmin gerechtskosten ten behoeve van rechters of griffiers geheven worden. De partijen hebben geen andere kosten te betalen dan die van getuigen of deskundigen en van dezer oproeping, alsmede de kosten van betekening, briefport, enz., alles volgens de gewone tarieven van proceskosten.

Artikel 40

De door de Rijnvaartrechtbanken in elk der Oeverstaten gewezen vonnissen kunnen in alle andere Staten ten uitvoer worden gelegd, met inachtneming van de formaliteiten, voorgeschreven bij de wetten van het land waar de tenuitvoerlegging geschiedt.

De vonnissen en andere beslissingen, de oproepingen en de dagvaarding in zaken, aanhangig voor de Rijnvaartrechtbanken, worden voor wat de betekening betreft in ieder der Staten beschouwd als afkomstig van de bevoegde macht van die Staat.

Aan personen, die een bekend domicilie hebben in een der Oeverstaten, worden de oproepingen en exploiten in deze zaken aan dat domicilie gedaan.

Artikel 41

De Rijn zal naar gelang van de behoefte in inspectiedistricten worden verdeeld. Voor ieder district wordt door de Staten, waartoe het behoort, een inspecteur benoemd.

De inspecteurs leggen de eed af, dat zij zich zullen gedragen naar de bepalingen van het Rijnvaartverdrag, naar de door de Oeverstaten vastgestelde aanvullingsbepalingen en naar de in onderling overleg uitgevaardigde politiereglementen betreffende de vaart op de stroom. Zij zijn in de uitoefening hunner betrekking ondergeschikt aan de Centrale Commissie (artikel 43). Zij genieten in het gehele gebied van de Oeverstaten vrijdom van port voor de in hun betrekking te voeren briefwisseling.

Het traktement van de inspecteurs, alsmede hun pensioen, voorzover dit verleend wordt, komen ten laste van de Staten die hen hebben benoemd. Die Staten wijzen hun een verblijfplaats aan in hun inspectiedistrict.

De inspecteurs mogen generlei recht of vergoeding vorderen.

Zij zijn onderworpen aan de disciplinaire wetten van de Staat, waarin hun woonplaats gelegen is.

De vier bestaande districten blijven voorlopig gehandhaafd. Het eerste strekt zich uit van Bazél langs de linkeroever tot de mond van de Lauter, langs de rechteroever tot de grens tussen Baden en Hessen; het tweede van deze punten tot aan de mond van de Nahe; het derde van de Nahe tot aan de grens van Nederland; het vierde in Nederland over de andere gedeelten van de stroom. De Regeringen van Baden, Beieren, Frankrijk, Hessen en Pruisen behouden zich evenwel het recht voor om naar gelang van de omstandigheden het aantal der in hun gebied werkzame inspecteurs te verminderen en gelijktijdig de grenzen van hun districten te veranderen, omtrent welke wijzigingen later zal worden beraadslaagd.

Artikel 42

De inspecteurs zijn verplicht om tweemaal per jaar hun district door te reizen, een onderzoek in te stellen ten aanzien van de hinderpalen van de scheepvaart, welke op de stroom zijn ontstaan, de jaagpaden te bezoeken en aan de betrokken Regeringen verslag uit te brengen over de belemmeringen, die zij hebben waargenomen of die op andere wijze te hunner kennis zijn gekomen; zij doen tevens de nodige voorstellen om de bedoelde bezwaren uit de weg te ruimen, of wel komen zelf dadelijk daaraan tegemoet voorzover zij daartoe zijn gemachtigd. Bovendien hebben zij de klachten te onderzoeken die met betrekking tot de Rijnvaart bij hen worden ingebracht, terwijl zij zich bij gegrondbevinding dienaangaande moeten wenden tot het bevoegd gezag in hun district, opdat de oorzaak dier klachten wordt weggenomen.

Wordt aan hun voorstellen geen gevolg gegeven, dan delen zij dit mede aan de Centrale Commissie.

Artikel 43 ¹⁾

Iedere Oeverstaat benoemt een Commissaris voor het deelnemen aan gemeenschappelijke beraadslagingen over de zaken, die de Rijnvaart betreffen.

Deze Commissarissen vormen de Centrale Commissie, welke haar zetel heeft te Mannheim.

Artikel 44 ²⁾

De Centrale Commissie vergadert geregeld in de maand augustus van elk jaar. Buitengewone zittingen worden gehouden, wanneer daartoe door een der Oeverstaten het voorstel wordt gedaan.

¹⁾ Gewijzigd door artikel 355 van het Verdrag van Versailles (zie hieronder blz. 94), dat een nieuwe samenstelling van de Centrale Commissie vaststelt en Straatsburg aanwijst als haar zetel.

²⁾ Gewijzigd door artikel 355 van het Verdrag van Versailles (zie hieronder blz. 94), dat aan Frankrijk het recht voorbehoudt de voorzitter te benoemen.

De Commissie wijst bij loting het lid aan, dat als voorzitter in de vergaderingen de werkzaamheden zal leiden. De voorzitter heeft geen voorrecht boven de andere Commissarissen. Wanneer echter de stemmen staken bij het vellen van vonnis in hoger beroep, beslist de stem van de voorzitter.

Artikel 45 ¹⁾

De werkzaamheden van de Centrale Commissie bestaan:

- a) in het onderzoeken van alle klachten, voortvloeiende uit de toepassing van dit Verdrag en uit de uitvoering van door de Regeringen van de Oeverstaten onderling vastgestelde reglementen en door hen in gemeen overleg genomen maatregelen;
- b) in het beraadslagen over de voorstellen van de Regeringen der Oeverstaten betreffende de bloei van de Rijnvaart, in het bijzonder over die welke aanvulling of wijziging van dit Verdrag en van de in gemeen overleg vastgestelde reglementen ten doel hebben;
- c) in het doen van uitspraak in de gevallen van bij de Commissie ingesteld hoger beroep tegen de vonnissen van de Rijnvaart-rechtbanken in eerste aanleg (artikel 37).

De Centrale Commissie maakt elk jaar een verslag op over de toestand van de scheepvaart op de Rijn.

Artikel 46 ²⁾

De besluiten van de Centrale Commissie worden genomen bij volstrekte meerderheid van de stemmen, die geheel gelijk worden uitgebracht. Die besluiten zijn echter eerst verbindend na goedkeuring door de Regeringen.

Artikel 47

Elke Regering voorziet in de uitgaven van haar eigen Commissaris.

De Centrale Commissie stelt in haar gewone zitting de begroting vast der bureaunkosten voor het volgende jaar. De Oeverstaten dragen ieder een gelijk deel der kosten.

Artikel 48

Dit Verdrag is bestemd ter vervanging van het Rijnvaartverdrag van 31 maart 1831, van de aan die akte toegevoegde artikelen, alsmede van alle andere besluiten betreffende aangelegenheden, waar-

¹⁾ Nieuwe bevoegdheden zijn aan de Centrale Commissie verleend door de artikelen 65, 354, 358, 359, 360 en 361 van het Verdrag van Versailles (zie hieronder blz. 92).

²⁾ Gewijzigd door de artikelen 355 en 356 van het Verdrag van Versailles (zie hieronder blz. 94) en door het Aanvullend Protocol van 29 maart 1923 betreffende de toetreding van Nederland (zie hieronder blz. 100).

omtrent bij dit Verdrag is overeengekomen. Het zal in werking treden op 1 juli 1869. Het zal bekrachtigd worden, en de akten van bekrachtiging zullen worden uitgewisseld te Mannheim binnen de tijd van zes maanden.

Ten blijke waarvan de betrokken gevolmachtigden dit Verdrag hebben ondertekend en van hun zegels hebben voorzien.

Gedaan te Mannheim, 17 oktober 1868.

*(Zie voor de ondertekeningen na de Duitse en de Franse tekst,
hierboven blz. 30 en 31.)*

Slotprotocol

Bij de ondertekening van de herziene Rijnvaartakte, door hen krachtens hun volmachten vastgesteld, hebben de ondergetekenden de volgende verklaringen afgelegd:

1°. *Ten aanzien van artikel 1 van de Akte.*

Het spreekt vanzelf dat het recht tot uitoefening der vrije scheepvaart op de Rijn en zijn uitmondingen zich niet uitstrekt tot de voorrechten, welke slechts worden toegekend aan de tot de Rijnvaart behorende en de daarmede gelijkgestelde schepen.

2°. *Ten aanzien van artikel 3 van de Akte.*

A. Eenstemmig wordt erkend, dat de bepalingen van het eerste lid van dit artikel niet van toepassing zijn op de vergoedingen, die voor het openen en sluiten van de bruggen geheven worden op andere waterwegen dan de Rijn, noch ten aanzien van de rechten, te heffen voor het gebruik van kunstmatig aangelegde waterwegen of van kunstwerken, als sluizen, enz.

B. De gevolmachtigde van Pruisen merkt op dat op de Ruhr nog een gering scheepvaartrecht geheven wordt, dat zijn Regering het voornemen heeft om dat recht binnen een korte termijn af te schaffen, maar dat hij aan zijn Regering het recht moet voorbehouden om later het tijdstip te bepalen, waarop die afschaffing zal kunnen plaats vinden.

De gevolmachtigde van Nederland verklaart van zijn kant dat de ambtenaren, belast met de bakendienst op een gedeelte van de Maas in het Hertogdom Limburg, nog enige geringe bakengelden heffen, welke niet kunnen worden afgeschaft zonder medewerking van de Regering van België, en dat hij daarom aan zijn Regering de uitvoering moet voorbehouden van de bepalingen, vervat in het tweede lid van artikel 3, voor wat betreft het bedoelde gedeelte van de Maas.

De andere gevolmachtigden hebben tegen deze voorbehouden generlei bedenking ingebracht.

3°. *Ten aanzien van artikel 8 van de Akte.*

De thans bestaande vrijhavens zijn:

in Frankrijk: Straatsburg;

in Baden: Kehl, Maxau, Leopoldshafen, Mannheim;

in Beieren: Neuburg, Spiers, Ludwigshafen;

in Hessen: Mainz;

in Pruisen: Biebrich, Ober-Lahnstein, Coblenz, Keulen, Neuss, Dusseldorf, Uerdingen, Duisburg, Ruhrort, Wesel, Emmerik;

in Nederland: Amsterdam, Rotterdam en Dordrecht.

4°. *Ten aanzien van artikel 15 van de Akte.*¹⁾

A. Men is overeengekomen, dat als voldoende praktische oefening in het schippersbedrijf zal worden beschouwd een leer- of diensttijd in dat vak van tenminste vier jaren; van die tijd moet de betrokken persoon tenminste twee jaar hebben doorgebracht aan boord van vaartuigen die de Rijn bevaren, hetzij in zijn gehele lengte hetzij op dat gedeelte van de stroom waarvoor het patent wordt gevraagd. Hij die een patent verlangt voor het besturen van stoomschepen, moet voldoende bewijs leveren dat hij gedurende tenminste één van de genoemde vier jaren de stoomvaart praktisch heeft beoefend.

B. Baden, Beieren, Frankrijk, Hessen en Pruisen hebben besloten, dat de volgende door hen onderling vastgestelde bepalingen ten aanzien van het houden van dienstboekjes door de opvarenden van kracht zullen blijven:

- a) Niemand kan, zonder van een dienstboekje voorzien te zijn, met een Rijnschipper een verbintenis aangaan voor vaste dienst als leerling, scheepsjongen, scheepsgezel, stuurmansmaat, scheepsknecht, stoker, matroos of stuurman.

De stuurlieden, die een eigen patent hebben, behoeven niet van een dienstboekje voorzien te zijn.

- b) Niemand kan op een schipperspatent aanspraak maken zonder vertoon van bovenbedoeld dienstboekje.
- c) De dienstboekjes worden uitgereikt door het bevoegde gezag van de woonplaats of de verblijfplaats in dezelfde vorm als in elk land ten aanzien van andere dienstbare personen gebruikelijk is.
- d) Bij elke verandering van dienst vermelden de eigenaars of bestuurders der vaartuigen in de dienstboekjes de redenen dier verandering, vergezeld van verklaringen omtrent het gedrag van de houder.

Zulke aantekeningen kunnen ook worden gemaakt door de plaatselijke autoriteiten van de verschillende havens van de Rijn of zijn zijrivieren.

- e) Geschillen over de inhoud van de verklaringen van de schipper of over diens weigering tot afgifte of inschrijving worden door de politie beslecht volgens de daaromtrent bestaande bepalingen, terwijl de afloop in het dienstboekje wordt aangegetekend.

¹⁾ De bepalingen onder 4°, sub A, zijn gewijzigd door de op 4 juni 1898 te Mannheim gesloten Overeenkomst (zie hierboven blz. 46).

De bepalingen onder 4°, sub B, zijn terzijde gesteld door artikel 356 van het Verdrag van Versailles (zie hieronder blz. 94).

De bepalingen onder 4°, A en B, en de bepalingen van de Overeenkomst van 4 juni 1898 zijn vervolgens vervangen door het op 14 december 1922 te Straatsburg gesloten Verdrag (zie hieronder blz. 101).

- f) Alle onregelmatigheden of verzuimen in het bijhouden der dienstboekjes van de kant van de houders, alsmede alle veranderingen of tussenvoegingen, door henzelf of door tussenkomst van anderen bewerkstelligd, ook zonder het oogmerk om bedrog te plegen, worden in de persoon van de houders gestraft overeenkomstig de wetten of politie-reglementen van elk land.

Een gelijke straf wordt opgelegd aan de dienstbare personen, die in strijd met de voorgaande bepalingen gehandeld hebben, alsmede aan de schippers die personen, vermeld onder *a*, in hun dienst hebben genomen zonder dat dezen waren voorzien van een behoorlijk dienstboekje.

Ieder die, met het oogmerk om bedrog te plegen, persoonlijk of met behulp van anderen veranderingen in zijn dienstboekje heeft aangebracht, of wel dat boekje heeft verminkt, zal in elke Oeverstaat volgens de bestaande strafwetten worden veroordeeld. Hij, die tot zodanige handelingen heeft medegewerkt, wordt op gelijke voet veroordeeld. Indien hem volgens deze wetten straf is opgelegd terzake van bedrog of vervalsing, dan zal zijn dienstboekje hetzij voor een bepaalde tijd, hetzij onherroepelijk worden ingetrokken.

- g) De vorenstaande bepalingen zijn niet van toepassing op personen die behoren tot de bemanning van zeeschepen die de Rijn bevaren. Zij blijven voorlopig buiten toepassing voor hen, die behoren tot de bemanning van Nederlandse Rijnschepen.

Wanneer dus een der onder *a*) genoemde personen de dienst op een Nederlands vaartuig verlaat om op een ander Rijnschip dienst te nemen, kan de vertoning van een dienstboekje niet van hem worden gevorderd, althans niet voor het op het Nederlandse vaartuig doorgebrachte tijdsverloop. Gezorgd dient echter te worden, dat de betrokken persoon van de overgang van het Nederlandse vaartuig naar een ander schip en omgekeerd geen gebruik maakt om de toepassing der bepalingen omtrent de dienstboekjes te ontduiken.

5°. *Ten aanzien van artikel 22 van de Akte.*¹⁾

A. Men is overeengekomen, dat de aanwijzing van de uiterste grens van de grootste toegelaten diepgang op de bestaande voet zal blijven geschieden door middel van ijzeren krammen.

B. Onder belangrijke herstelling of verandering wordt de vernieuwing der inhouten begrepen.

¹⁾ De toepassing van de bepalingen onder 5° is door artikel 356 van het Verdrag van Versailles (zie hieronder blz. 94) beperkt tot de op de Rijn ingeschreven vaartuigen.

C. Daar de bepalingen, vervat in artikel 17 van het Verdrag van 31 maart 1831, betreffende de meting van de Rijnvaartschepen uitsluitend zijn vastgesteld met het oog op de heffing van het recognitie-recht en dit recht voortaan niet meer zal worden geheven, is een vernieuwing dier bepalingen onnoodig. Intussen zullen de Hoge Verdragsluitende Partijen zorg dragen, dat steeds gelegenheid blijft bestaan om in hun gebied het laadvermogen der vaartuigen te doen vaststellen volgens de vroeger door hen onderling vastgestelde wijze van meting.

6°. *Ten aanzien van artikel 23 van de Akte.*

Onder centenaar wordt hier, evenals daar waar dat woord verder in de Akte wordt gebruikt, verstaan de tolcentenaar van 50 kilogram.

7°. *Ten aanzien van artikel 30 van de Akte.*

De gevolmachtigde van Nederland heeft verklaard dat, ingeval bruggen moeten worden gelegd over de waterwegen, die van de Rijn naar de zee voeren langs Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis en Brielle, waarop de bepalingen van artikel 30 niet van toepassing zijn, zijn Regering zorg zal dragen dat de vaartuigen en vloten door geschikte openingen vrij en zonder belemmeringen die bruggen kunnen doorkomen, en dat de voorrechten, gedurende en na de bouw aan Nederlandse schippers en vlotvoerders toegekend, op gelijke voet worden verleend aan de schippers en vlotvoerders van de andere Oeverstaten.

Het spreekt vanzelf dat deze verklaring de bepalingen, vervat in het tweede lid van artikel 2, onverlet laat.

De andere gevolmachtigden hebben zich met deze verklaring verenigd.

8°. *Ten aanzien van artikel 32 van de Akte.*

De gevolmachtigde van Frankrijk heeft opgemerkt dat volgens de opvatting van zijn Regering de bevoegdheid der Oeverstaten om politiestrafpen op te leggen ten aanzien van overtredingen, niet voorzien bij de reglementen waaromtrent de Hoge Verdragsluitende Partijen zijn overeengekomen, niet beperkt wordt door de bepalingen van dit artikel.

Deze opvatting is eenstemmig aanvaard.

9°. *Ten aanzien van artikel 47 van de Akte.*

A. De voorzitter blijft in functie tot de eerstvolgende gewone bijeenkomst.

B. In spoedeisende gevallen kunnen de leden der Centrale Commissie met goedkeuring hunner Regeringen besluiten nemen door middel van briefwisseling.

C. De Oeverstaten dragen bij in de pensioenen, die nog gemeenschappelijk moeten worden betaald, in de volgende verhouding:

Baden	11/72
Beieren	4/72
Frankrijk	12/72
Hessen	6/72
Nederland	12/72
Pruisen	27/72

De Pruisische Regering belast zich met de uitbetaling der pensioenen. De Regering van Baden aanvaardt de zorg voor de betaling van de bureaukosten van de Centrale Commissie.

De aandelen van de andere Oeverstaten in de pensioenen en in de bureaukosten van de Centrale Commissie worden vooruit gestort in de door de genoemde Regeringen aan te wijzen kassen. De storting geschiedt in driemaandelijks termijnen, te betalen uiterlijk op 24 december, 24 maart, 24 juni en 24 september van elk jaar.

De Regering van Baden, die zich bereid heeft verklaard een lokaal te verstrekken voor het archief van de Centrale Commissie, heeft zich tevens belast met het toezicht op dat archief.

Gedaan te Mannheim, de 17de oktober 1868.

(Zie voor de ondertekeningen na de Duitse en de Franse tekst, hierboven blz. 42 en 43.)

II

**Aanvullend Artikel bij de herziene Rijnvaartakte
van 17 oktober 1868 ¹⁾**

Aangezien over de uitlegging van enige artikelen der herziene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 punten van twijfel zijn ontstaan, hebben de gezamenlijke Regeringen van de Oeverstaten besloten die twijfel op te heffen door middel van een aanvullend protocol in aansluiting op het Slotprotocol, vastgesteld bij de ondertekening van bovengenoemde Akte.

Met dat doel zijn de hiertoe door hun Regeringen gevolmachtigde Rijnvaartcommissarissen, namelijk:

(Volgt de opsomming der gevolmachtigden.)

heden alhier in de zittingzaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart bijeengekomen en het volgende overeengekomen:

Met betrekking tot de artikelen 32 tot en met 40 van de herziene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 wordt vastgesteld, dat de overeenkomstig de strafwetgeving van de Oeverstaten uitgevaardigde en uitvoerbare „richterliche Strafbefehle” en „polizeiliche Strafverfügungen” met de in bovengenoemde artikelen van de Rijnvaartakte vermelde strafrechterlijke vonnissen en beslissingen gelijk staan, met dien verstande, dat deze „Strafbefehle” en „Strafverfügungen” eerst kunnen worden ten uitvoer gelegd na verloop van tenminste een week nadat de betekening aan degene, aan wie de straf is opgelegd, heeft plaats gehad, en voor deze de mogelijkheid is opengesteld om door het aantekenen van verzet binnen die termijn een behandeling en beslissing volgens de regelen der gewone procedure door de Rijnvaartrechter uit te lokken.

Deze overeenkomst, waarvan een exemplaar aan ieder der bovengenoemde gevolmachtigden is ter hand gesteld, treedt in werking zodra zij door de gezamenlijke betrokken Regeringen is bekrachtigd.

Gedaan te Mannheim, de 18de september 1895.

(Zie voor de ondertekeningen na de Duitse tekst, hierboven blz. 45.)

¹⁾ Een vertaling in het Nederlands van de Verklaring is eerder bekendgemaakt bij Koninklijk besluit van 3 juni 1898 in *Stb.* 121.

IV

a) Vredesverdrag tussen de Geallieerde en Geassocieerde Mogendheden en Duitsland, ondertekend te Versailles, 28 juni 1919**Artikelen 65, 354, 355, 356, 358, 359, 360, 361 en 362 ¹⁾****Artikel 65**

Binnen een termijn van drie weken na het in werking treden van dit Verdrag zullen de havens van Straatsburg en van Kehl voor de duur van 7 jaren in één havenbedrijf verenigd worden.

Het bestuur van dit verenigd havenbedrijf zal uitgeoefend worden door een directeur, te benoemen door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, die eveneens bevoegd is hem te ontslaan.

Deze directeur zal de Franse nationaliteit moeten bezitten.

Hij zal aan het toezicht van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart onderworpen zijn en zijn zetel te Straatsburg hebben.

In beide havens zullen vrije zones worden ingesteld overeenkomstig Deel XII (Havens, Waterwegen en Spoorwegen) van dit Verdrag.

Een bijzonder verdrag tussen Frankrijk en Duitsland, dat aan de goedkeuring van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart zal worden onderworpen, zal de bijzonderheden van deze organisatie vaststellen, met name op financieel gebied.

In de zin van het onderhavige artikel wordt onder de haven van Kehl verstaan de gehele voor het havenverkeer en het daarbij behorende spoorwegverkeer benodigde terreinoppervlakte, met inbegrip van alle tot de haveninrichtingen behorende binnenhavens, kaden en spoorwegen, emplacementen, kranen, loodsen en pakhuizen, silo's, elevators en hydro-electrische installaties.

De Duitse Regering verplicht zich tot het treffen van alle maatregelen, welke van haar gevraagd zullen worden, opdat zekerheid wordt verschaft, dat de samenstelling en het rangeren van treinen, bestemd voor of afkomstig van Kehl, zowel voor het verkeer op de rechter- als voor dat op de linker-Rijnoever, onder de meest gunstige omstandigheden zal plaats vinden.

Alle rechten en eigendommen van particulieren zullen worden gewaarborgd. In het bijzonder zal het havenbestuur zich onthouden van iedere maatregel, waardoor de eigendomsrechten van de Franse en Badense spoorwegen zouden worden verkort.

Ten opzichte van het handelsverkeer zal in beide havens gelijkheid van behandeling verzekerd zijn aan de onderdanen, vaartuigen en koopwaren van alle naties.

Ingeval na verloop van het zesde jaar Frankrijk van oordeel zal zijn, dat het stadium, waarin de havenwerken te Straatsburg verkeren, een verlenging van deze overgangsregeling nodig maakt, zal

¹⁾ Een vertaling in het Nederlands van de artikelen is eerder bekendgemaakt bij Koninklijk besluit van 15 september 1923 in *Stb.* 456, blz. 20—26.

het bevoegd zijn de verlenging daarvan aan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart te vragen, die dit voor een tijdperk van ten hoogste drie jaar zal kunnen toestaan.

Tijdens de gehele duur dezer verlenging zullen de bovengenoemde vrije zones gehandhaafd blijven.

In afwachting van de benoeming van de eerste directeur door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart zal een voorlopige directeur, die de Franse nationaliteit zal moeten bezitten, met inachtneming van de hierboven genoemde voorwaarden door de voornaamste Geallieerde en Geassocieerde Mogendheden kunnen worden aangewezen.

Over alle door dit artikel bedoelde zaken zal de Centrale Commissie voor de Rijnvaart met meerderheid van stemmen beslissen.

Artikel 354

Van het in werking treden van dit Verdrag af zal de Conventie van Mannheim van 17 oktober 1868, met inbegrip van haar Slot-protocol, bij voortdurend op de Rijnscheepvaart van toepassing blijven, onder de hierna vastgestelde voorwaarden.

Ingeval een bepaling van de genoemde Conventie met de bepalingen van de in artikel 338 ¹⁾ bedoelde Algemene Conventie, die op de Rijn van toepassing zal zijn, in strijd is, zullen de bepalingen van de Algemene Conventie voorrang hebben.

Binnen een termijn van ten hoogste zes maanden, gerekend van het in werking treden van dit Verdrag, zal de Centrale Commissie, bedoeld in artikel 355, bijeenkomen, om een ontwerp voor de herziening van de Conventie van Mannheim op te stellen. Dit ontwerp zal moeten worden opgesteld in overeenstemming met de bepalingen van de Algemene Conventie indien deze op dat tijdstip zal zijn tot stand gekomen, en aan de Mogendheden, vertegenwoordigd in de Centrale Commissie, worden voorgelegd.

Duitsland verklaart bij voorbaat te zullen instemmen met het ontwerp, dat op de boven aangegeven wijze zal worden opgesteld.

¹⁾ Dit artikel 338 luidt in vertaling:

„Het in de artikelen 332 tot en met 337 omschreven régime zal worden vervangen door het régime dat zal worden neergelegd in een Algemene Conventie, opgesteld door de Geallieerde en Geassocieerde Mogendheden en goedgekeurd door de Volkenbond, betreffende de waterwegen waarvan het internationaal karakter door die Conventie zal zijn erkend. Deze Conventie zal met name van toepassing kunnen zijn op het geheel of een deel van de bovengenoemde stroomgebieden van de Elbe (*Labe*), de Oder (*Odra*), de Njemen (*Russstrom-Memel-Niemen*) en de Donau, en die andere gedeelten van deze stroomgebieden welke onder een algemene definitie mochten worden begrepen.

„Duitsland verbindt zich overeenkomstig het bepaalde in artikel 379 partij te zullen worden bij genoemde Algemene Conventie en zich te zullen aansluiten bij alle in overeenstemming met artikel 343 opgestelde ontwerpen tot herziening van de van kracht zijnde internationale overeenkomsten en regelingen.”

Voorts zullen de wijzigingen, welke zijn vervat in de volgende artikelen, terstond in de Conventie van Mannheim worden aangebracht.

De Geallieerde en Geassocieerde Mogendheden behouden zich het recht voor op dit punt met Nederland tot overeenstemming te geraken. Duitsland verplicht zich bij voorbaat, indien het hiertoe aangezocht wordt, zijn toestemming te geven tot zodanige overeenstemming.

Artikel 355

De door de Conventie van Mannheim bedoelde Centrale Commissie zal uit 19 leden bestaan, te weten:

- 2 vertegenwoordigers van Nederland;
- 2 vertegenwoordigers van Zwitserland;
- 4 vertegenwoordigers van de Duitse oeverstaten;
- 4 vertegenwoordigers van Frankrijk, dat bovendien de voorzitter der Commissie zal benoemen;
- 2 vertegenwoordigers van Groot-Britannië;
- 2 vertegenwoordigers van Italië;
- 2 vertegenwoordigers van België.

De zetel van de Centrale Commissie zal te Straatsburg gevestigd zijn.

Onafhankelijk van het aantal harer aanwezige leden zal iedere delegatie recht hebben op een aantal stemmen gelijk aan het aantal haar toegekende vertegenwoordigers.

Indien enige van deze vertegenwoordigers nog niet aangewezen kunnen worden op het ogenblik, waarop dit Verdrag van kracht wordt, zullen de beslissingen der Commissie niettemin geldig zijn.

Artikel 356

De vaartuigen van alle naties en hun ladingen zullen alle rechten en voorrechten genieten, welke toegestaan zijn aan de schepen, die tot de Rijnvaart behoren, alsmede aan hun ladingen.

Geen der bepalingen, vervat in de artikelen 15 tot en met 20 en 26 van de hiervoor genoemde Conventie van Mannheim, in artikel 4 van het Slotprotocol of in de latere verdragen, zal de vrije vaart belemmeren van vaartuigen en bemanningen, van welke nationaliteit ook, op de Rijn en op de waterwegen, waarop genoemde verdragen toepasselijk zijn, onder voorbehoud van de inachtneming der door de Centrale Commissie uitgevaardigde verordeningen betreffende het loodswezen en andere politiemaatregelen.

De bepalingen van artikel 22 van de Conventie van Mannheim en van artikel 5 van het Slotprotocol zullen uitsluitend worden toegepast op de op de Rijn ingeschreven vaartuigen. De Centrale Commissie zal bepalen, welke maatregelen genomen moeten worden om

vast te stellen, of de overige vaartuigen voldoen aan de algemene voorschriften geldende voor de Rijnvaart.

Artikel 358

Onder voorbehoud van de verplichting om zich te gedragen overeenkomstig de voorschriften van de Conventie van Mannheim of van de conventie, die daarvoor in de plaats zal treden, alsmede van de bepalingen van dit Verdrag, zal Frankrijk over de gehele loop van de Rijn, gelegen tussen de twee uiterste punten van zijn grenzen:

a) het recht hebben om water aan de Rijn te onttrekken, tot voeding der reeds aangelegde of nog aan te leggen scheepvaart- en bevoeiingskanalen of tot ieder ander doel, alsmede om op de Duitse oever alle voor de uitoefening van dit recht nodige werken uit te voeren;

b) het uitsluitend recht hebben op de door de verbetering der rivier gewonnen waterkracht, onder voorbehoud van betaling aan Duitsland van de helft van de waarde der werkelijk gewonnen waterkracht; deze betaling zal geschieden hetzij in geld, hetzij in waterkracht en het bedrag, berekend met inachtneming van de kosten der voor de voortbrenging van de waterkracht noodzakelijke werken, zal bij gebreke van overeenstemming door arbitrage worden vastgesteld. Te dien einde zal Frankrijk het uitsluitend recht hebben om in dit deel van de rivier alle verbeter-, stuw- en andere werken te maken, welke het voor het voortbrengen der waterkracht nuttig zal oordelen. Het recht om water aan de Rijn te onttrekken, wordt eveneens aan België toegekend tot voeding van het hieronder bedoelde Rijn-Maaskanaal.

De uitoefening van de hierboven onder a) en b) vermelde rechten zal noch de bevaarbaarheid mogen schaden, noch de gemakkelijheid der scheepvaart mogen verminderen, hetzij in de Rijnbedding, hetzij in de vertakkingen, die er voor in de plaats mochten komen, noch een vermeerdering mogen medebrengen van de rechten door toepassing van het dan van kracht zijnde verdrag geheven. Alle ontwerpen van werken zullen aan de Centrale Commissie worden medegedeeld om deze in staat te stellen zich er van te overtuigen of deze voorwaarden zijn vervuld.

Om de goede en eerlijke uitvoering van de hierboven onder a) en b) vermelde bepalingen te verzekeren, verplicht Duitsland zich tot:

1°. de aanleg van enig lateraal kanaal of vertakking op de rechteroever van de rivier tegenover de Franse grenzen noch zelf te ondernemen noch toe te staan;

2°. aan Frankrijk toe te kennen het recht van aanleg en van weg op alle op de rechter-Rijnoever gelegen terreinen, nodig voor het onderzoek, de aanleg en het bedrijf van de stuwen, die Frankrijk met toestemming van de Centrale Commissie later mocht besluiten

te bouwen. Overeenkomstig deze toestemming zal Frankrijk gerechtigd zijn om de benodigde terreinen aan te wijzen en hun grenzen te bepalen en zal het de grond in bezit kunnen nemen na verloop van een termijn van twee maanden, na eenvoudige aanzegging, tegen betaling aan Duitsland van schadeloosstellingen, waarvan het totale bedrag zal worden vastgesteld door de Centrale Commissie. Het zal de taak van Duitsland zijn de eigenaren van deze met servituten bezwaarde of definitief door de werken ingenomen gronden schadeloos te stellen.

Indien Zwitserland het verzoekt en indien de Centrale Commissie hieraan haar goedkeuring geeft, zullen dezelfde rechten aan dit land worden toegekend voor het gedeelte van de rivier, dat zijn grens met de andere oeverstaten vormt;

3°. aan de Franse Regering, in de eerste maand na het in werking treden van dit Verdrag, alle plannen, onderzoekingen, ontwerpconcessies en bestekken te doen toekomen betreffende de verbetering van de Rijn, tot welk doel ook, welke zijn opgemaakt of ontvangen door de Regering van Elzas-Lotharingen en die van het Groothertogdom Baden.

Artikel 359

In de Rijnvakken welke de grens vormen tussen Frankrijk en Duitsland zal, onder voorbehoud van de bovengenoemde bepalingen, geen enkel werk in de bedding of op een der beide oevers van de rivier kunnen worden uitgevoerd zonder de voorafgaande goedkeuring van de Centrale Commissie of van haar gedelegeerden.

Artikel 360

Frankrijk behoudt zich de bevoegdheid voor om in de rechten en verplichtingen te treden, die voortspruiten uit de regelingen tussen de Regering van Elzas-Lotharingen en het Groothertogdom Baden met betrekking tot de op de Rijn uit te voeren werken; het kan deze regelingen eveneens opzeggen binnen een termijn van vijf jaren, gerekend van het in werking treden van dit Verdrag.

Frankrijk zal eveneens de bevoegdheid hebben om die werken te doen uitvoeren, waarvan de noodzakelijkheid voor het onderhoud of de verbetering van de bevaarbaarheid van de Rijn boven Mannheim door de Centrale Commissie zal zijn erkend.

Artikel 361

Voor het geval dat binnen een termijn van 25 jaar, gerekend van het in werking treden van dit Verdrag, België zou besluiten een waterweg tussen Rijn en Maas met groot dwarsprofiel ter hoogte van Ruhrort aan te leggen, zal Duitsland gehouden zijn het gedeelte van die waterweg, dat op zijn gebied zou liggen, overeenkomstig de door de Centrale Commissie goedgekeurde ontwerpen die aan Duitsland door de Belgische Regering zouden worden medegedeeld, aan te leggen.

De Belgische Regering zal in een dergelijk geval gerechtigd zijn om ter plaatse alle nodige onderzoeken te verrichten.

Indien Duitsland geheel of gedeeltelijk in gebreke zou blijven deze werkzaamheden uit te voeren, zal de Centrale Commissie gerechtigd zijn om ze zelf in de plaats van Duitsland te doen uitvoeren. Te dien einde zal zij de benodigde terreinen kunnen aanwijzen, hun grenzen bepalen en de grond in bezit nemen na verloop van een termijn van twee maanden na eenvoudige aanzegging en tegen de schadeloosstellingen, welke zij zal vaststellen en die door Duitsland zullen worden betaald.

Deze waterweg zal onder hetzelfde administratieve régime geplaatst worden als de Rijn zelf en de verdeling tussen de Staten, waardoor de waterweg loopt, van de eerste aanlegkosten, met inbegrip van de bovenbedoelde schadeloosstellingen, zal door de Centrale Commissie geschieden.

Artikel 362

Duitsland verplicht zich bij voorbaat geen enkel bezwaar te maken tegen welk ook der voorstellen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, welke de strekking hebben om haar jurisdictie uit te breiden:

1°. tot de Moezel, van de Frans-Luxemburgse grens tot de Rijn, onder voorbehoud van de toestemming van Luxemburg;

2°. tot de Rijn boven Bazel tot aan het meer van Constanz, onder voorbehoud van de toestemming van Zwitserland;

3°. tot de laterale kanalen en vaargeulen die zouden worden aangelegd, hetzij naast van nature bevaarbare gedeelten van de Rijn of van de Moezel, hetzij om deze te verbeteren, hetzij om twee van nature bevaarbare vakken van deze wateren te verbinden, alsmede tot alle overige gedeelten van het stroomgebied van de Rijn, die zouden kunnen vallen onder de Algemene Conventie, voorzien in artikel 338.

b) Protocol betreffende de toetreding van Nederland tot de wijzigingen, welke door het Verdrag van Versailles zijn aangebracht in de Conventie van Mannheim van 1868 ¹⁾

De ondergetekende Gedelegeerden der Regeringen van België, Frankrijk, Groot-Britannië en Italië, handelende in overeenstemming met het besluit van de Opperste Raad der Geallieerde en Geassocieerde Mogendheden van 2 oktober 1919, hetwelk bepaalt:

„Dat de Voorzitter van de Vredesconferentie de Nederlandse Regering zal uitnodigen deel te nemen aan de onderhandelingen, voorzien in artikel 354 van het Verdrag met Duitsland aangaande de wijzigingen aan te brengen in de Conventie van Mannheim van 1868;

„Dat die onderhandelingen onder de auspiciën van de Opperste Raad zullen plaats hebben tussen de betrokken Geallieerde en Geassocieerde Mogendheden, die volgens de bepalingen van artikel 335 vertegenwoordigd zullen zijn in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, en de Regering van Nederland”;

Zijn bijeengekomen te Parijs de 20ste maart en de 16de en 17de april 1920 met de ondergetekende Gedelegeerden van de Regering van Nederland, teneinde te geraken tot de overeenstemming, voorzien in het laatste lid van artikel 354 van het Verdrag van Versailles van 28 juni 1919, met betrekking tot de toepassing der bepalingen van dat Verdrag aangaande het Rijnrégime.

Deze Gedelegeerden zijn tot overeenstemming gekomen omtrent de volgende punten:

1°. Het is wel verstaan dat de bepalingen, vervat in de Aanvullende Verklaring van 18 september 1895 en de Overeenkomst van 4 juni 1898, houdende wijzigingen van de Conventie van 1868, op de Rijnvaart zullen worden toegepast uit dezelfde hoofde en op dezelfde voorwaarden als de bepalingen van de Conventie van Mannheim van 17 oktober 1868;

2°. Het is wel verstaan, dat Nederland op dezelfde voorwaarden als de in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vertegenwoordigde Geallieerde en Geassocieerde Mogendheden, zal medewerken aan het tot stand brengen van de Algemene Conventie, voorzien in de artikelen 338 en 354 van genoemd Verdrag;

3°. Buiten de twee vertegenwoordigers, bedoeld in artikel 355, zal Nederland de bevoegdheid hebben een derde vertegenwoordiger naar de Centrale Commissie voor de Rijnvaart af te vaardigen;

4°. Het is wel verstaan, dat de bepalingen van artikel 356 niet moeten worden opgevat als zouden zij vooruitlopen op de territoriale omvang van de bevoegdheid der Centrale Commissie voor de Rijnvaart, of op de rechtskracht van haar verordeningen;

¹⁾ Een vertaling in het Nederlands van het Protocol is eerder bekendgemaakt bij Koninklijk besluit van 15 september 1923 in *Stb.* 456, blz. 27—29.

5°. Het is wel verstaan, dat de mededeling, bedoeld in het tweede lid van artikel 358, zal voorafgaan aan de uitvoering van de werken, welke niet kunnen worden ondernomen, dan na toestemming van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en dat onder de „vertakkingen”, voorzien in genoemd lid, de laterale kanalen begrepen zijn;

6°. Het is wel verstaan, dat artikel 359 niet vooruitloopt op de beantwoording van de vraag of gedelegeerden van de Centrale Commissie al of niet aangewezen zullen worden;

7°. Het is wel verstaan, dat de toestemming van Nederland voor het graven, wat betreft het Nederlands grondgebied, van een waterweg tussen Rijn en Maas met groot dwarsprofiel niet kan worden beschouwd als voortvloeiend uit zijn toetreding tot artikel 361 van het Verdrag van Versailles, en dat genoemd artikel slechts betrekking heeft op het Duitse gedeelte van de waterweg tussen Rijn en Maas;

8°. Artikel 362 moet in de volgende zin worden opgevat: enerzijds zullen alle laterale kanalen en vaargeulen, die in de plaats zouden worden gesteld van welk vak ook van de aan de jurisdictie der Centrale Commissie onderworpen waterwegen, van rechtswege aan die jurisdictie onderworpen zijn, en anderzijds zal geen uitbreiding van de jurisdictie der Centrale Commissie over andere waterwegen op Nederlands grondgebied kunnen plaats vinden zonder de toestemming van Nederland.

De Gedelegeerden van België, Frankrijk, Groot-Britannië en Italië hebben de Gedelegeerden van Nederland doen weten, dat zij een exemplaar van dit protocol aan de Conferentie der Ambassadeurs zullen doen toekomen, met het verzoek deze overeenstemming wel te willen goedkeuren, van die goedkeuring aan de Nederlandse Regering mededeling te doen, en — onder kennisgeving van de bepalingen dezer overeenstemming aan Duitsland — de Duitse Regering te willen verzoeken hare toestemming er aan te geven, zoals dat voorzien is in artikel 354, laatste lid, van het Verdrag van Versailles.

De Gedelegeerden van Nederland hebben te kennen gegeven, dat de Nederlandse Regering zo spoedig mogelijk tot de artikelen 65, 354 tot en met 356 en 358 tot en met 362 van het Verdrag van Versailles zal toetreden, met inachtneming van de voorafgaande punten. Men is overeengekomen, dat die toetreding rechtskracht zal verkrijgen op de dag, volgende op de kennisgeving die daarvan aan de Regering der Franse Republiek zal worden gedaan, terwijl die Regering zich er mede belast deze kennisgeving mede te delen aan de andere Geallieerde en Geassocieerde Mogendheden.

GEDAAN in zesvoud te Parijs, de eenentwintigste januari 1921.

(Zie voor de ondertekeningen na de Franse tekst, hierboven blz. 63.)

c) Aanvullend Protocol betreffende de toetreding van Nederland tot de wijzigingen, welke door het Verdrag van Versailles zijn aangebracht in de Conventie van Mannheim van 1868 ¹⁾

Met het oog op de verschillende opvattingen over de uitleg, welke gegeven moet worden aan de bepalingen betreffende de besluiten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, en ten einde in afwachting van de inwerkingtreding van de herziene Akte, bedoeld in artikel 354 van het Verdrag van Versailles, praktisch de uitoefening van de werkzaamheden dier Commissie te verzekeren, zijn de ondergetekende Gedelegeerden van de Regeringen van België, Frankrijk, Groot-Britannië, Italië en Nederland overeengekomen de bedoelde bepalingen op de volgende wijze toe te passen:

De besluiten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart worden genomen met meerderheid van stemmen.

Geen Staat is gehouden de uitvoering van diegene der besluiten te verzekeren, aan welke hij zijn goedkeuring mocht weigeren.

De onderhavige conclusie zal beschouwd worden als een integreerend deel van het Protocol, dat op 21 januari 1921 te Parijs is ondertekend.

Gedaan in zesvoud te Parijs, de negenentwintigste maart 1923.

(Zie voor de ondertekeningen na de Franse tekst, hierboven blz. 64.)

¹⁾ Een vertaling in het Nederlands van het Protocol is eerder bekendgemaakt bij Koninklijk besluit van 15 september 1923 in *Sib.* 456, blz. 30.

V

Protocol 43 ¹⁾

Straatsburg, 14 december 1922.

Met het doel in de bepalingen van de herziene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868, die betrekking hebben op de regeling voor de patenten van Rijnschippers, en in de Overeenkomst van 4 juni 1898 de wijzigingen aan te brengen, welke nodig zijn om deze regeling in overeenstemming te brengen met de tegenwoordige behoeften, heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, bestaande uit:

(Volgt de opsomming der Rijnvaartcommissarissen.)

zonder te willen vooruitlopen op de toepassing en de uitleg van artikel 356 van het Verdrag van Versailles van 28 juni 1919, het volgende besluit genomen:

Verdrag betreffende de regeling der patenten voor Rijnschippers, ter vervanging van de artikelen 15 tot en met 21 van de Akte van 17 oktober 1868 en van de Overeenkomst van 4 juni 1898

Artikel 1

Het recht om een vaartuig te besturen op de Rijn boven de brug van Duisburg-Hochfeld komt slechts toe aan de bezitter van een Rijnschipperspatent, dat hem door de bevoegde autoriteiten van een der Verdragsluitende Staten is verleend.

Deze bepaling geldt niet voor bestuurders van vaartuigen metende minder dan 15 ton, voorzover dit geen sleepboten zijn.

Artikel 2

Het patent wordt verleend voor de gehele Rijn of voor bepaalde riviervakken.

Het vermeldt de gedeelten van de waterweg, waarvoor het geldt en de soorten van vaartuigen, welke de bezitter bevoegd is te besturen. Het geeft het recht elk vaartuig van de in het patent genoemde soorten te besturen onverschillig tot welke Staat het behoort.

Artikel 3

De voorwaarden waaronder de autoriteiten, bedoeld in artikel 1, gehouden zijn een schipperspatent te verlenen, worden omschreven in een in gemeen overleg vastgesteld reglement.

¹⁾ Een vertaling in het Nederlands van het Protocol is eerder bekendgemaakt bij Koninklijk besluit van 23 juni 1925 in *Stb.* 269, blz. 8—10.

Artikel 4

De bezitter van een patent die, op welke wijze ook, een aan hem verleend patent laat komen in handen van een persoon die een zodanig stuk niet bezit, met het oogmerk deze in de gelegenheid te stellen krachtens dit patent de scheepvaart op de Rijn uit te oefenen, zal naar gelang van de omstandigheden worden gestraft met tijdelijke of definitieve intrekking van dit stuk.

Elke persoon die, niet voorzien van een aan hem verleend patent, de scheepvaart op de Rijn uitoefent en zich daarbij bedient van een aan een andere persoon verleend patent, zal gedurende een naar gelang van de omstandigheden te bepalen termijn van het verkrijgen van een schipperspatent zijn uitgesloten.

Artikel 5

Het patent zal door de Staat, die het heeft verleend, worden ingetrokken ten aanzien van de bezitter, die blijk heeft gegeven van een onbekwaamheid, welke gevaar oplevert voor de scheepvaart, of die is veroordeeld, hetzij wegens herhaalde douane-overtredingen, hetzij wegens ernstige vergrijpen tegen de eigendom. De intrekking van het patent kan geschieden bij wijze van tijdelijke maatregel. Zij wordt ter kennis gebracht van de andere autoriteiten, welke tot het verlenen der patenten bevoegd zijn.

Artikel 6

Te rekenen van het oogenblik af waarop dit Verdrag in werking treedt, zijn de artikelen 15 tot en met 21 van de herziene Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 en de Overeenkomst van 4 juni 1898 vervallen.

Artikel 7

Dit Verdrag zal zo spoedig mogelijk worden bekrachtigd.

Het zal in werking treden dertig dagen na de dagtekening van de sluiting van het proces-verbaal van nederlegging der bekrachtigingen.

Dit protocol wordt voorlopig opgehouden.

(Zie voor de ondertekeningen na de Franse tekst, hierboven blz. 67.)

VI

**Protocol 22, zijnde een aanvullend protocol bij Protocol 43
van 14 december 1922¹⁾**

Straatsburg, 22 december 1923.

De ondergetekenden, leden der Commissie, zijn overeengekomen te verklaren, dat de bepalingen voorkomende in het Verdrag van 14 december 1922 met de interpretatieve verklaringen opgenomen in Protocol 27 van de eerste zitting van 1923²⁾ voorlopig zullen worden toegepast tot de algemene herziening van de Akte van Mannheim van 17 oktober 1868 en dat op zijn laatst na het verstrijken van een termijn van twee jaar na het in werking stellen van het onderhavige Verdrag deze bepalingen aan een hernieuwd onderzoek zullen worden onderworpen, aan de hand van de ondervinding die terzake gedurende die tijd is opgedaan. In de tussentijd zullen de Commissarissen der Verdragsluitende Staten aan de Commissie alle terzake dienstige inlichtingen verschaffen nopens de toepassing van genoemde bepalingen en de gevolgen welke die toepassing heeft gehad voor de Rijnvaart.

Voorts is het wel verstaan dat, in afwijking van de bepaling van artikel 1 van het Verdrag, gedurende bovengenoemde termijn de onderhavige bepalingen toepasselijk zullen zijn boven het Spijksche Veer en niet alleen boven de brug van Duisburg-Hochfeld.

Zolang de afwijking, welke is vastgelegd in de vorige alinea, gehandhaafd wordt, zal de inhoudsspecificatie, opgesomd in artikel 1 van het Reglement van 14 december 1922, geen toepassing vinden.

Dit protocol zal worden beschouwd als een integrerend deel van het Verdrag van 14 december 1922.

*(Zie voor de ondertekeningen na de Franse tekst,
hierboven blz. 68—69.)*

¹⁾ Een vertaling in het Nederlands van het Protocol is eerder bekendgemaakt bij Koninklijk besluit van 23 juni 1925 in *Stb.* 269, blz. 11—12.

²⁾ Uittreksel uit de Resolutie van Protocol 27-I-1923.

„Het is wel verstaan dat, wat betreft de patenten, de kwalificatie „lid van de bemanning (scheepsjongen uitgesloten)” (Protocol 44 — artikel 1) slechts toepasselijk is op hen, die in het bezit zijn van een certificaat van nautische bekwaamheid en geschiktheid tot bevelvoering, en op de varensgezellen, die gedurende tenminste twee jaar gevaren hebben op zee of op een rivier, en dat de uitdrukking „de gehele Rijn” in artikel 2 van Protocol 43 slechts toepasselijk is op het riviergedeelte, bedoeld in artikel 1.

De Commissie is van oordeel, dat de term „chaland” in artikel 1 van Protocol 44 betrekking moet hebben op alle vaartuigen, die niet voorzien zijn van mechanische middelen van voortbeweging en behoudt zich het recht voor bij voorkomende gelegenheid tot herstel van deze materiële onjuistheid over te gaan.”

D. GOEDKEURING

I. Het enig artikel van de Wet van 4 april 1869 (*Stb.* 37) luidt:

„Worden goedgekeurd:

A. De volgende artikelen der herziene akte omtrent de Rijnvaart, den 17den October 1868 te *Mannheim* gesloten tusschen de wederzijdsche gevolmachtigden der Regeringen van *Nederland, Baden, Beijeren, Frankrijk, Hessen en Pruissen.*

(*Volgt de Franse tekst van de artikelen 1—9, 11—12, 14—28, 30, 32—41, 43—44, 47 en 48 van de herziene Rijnvaartakte.*)

Benevens de modellen, aangehaald in de bovenstaande artikelen 9 en 25, welke modellen luiden als volgt:

(*Volgt de Franse tekst van de modellen A en B.*)

B. De volgende bepalingen van het bij de bedoelde akte behorende slotprotokol van dezelfde dagteekening:

(*Volgt de Franse tekst van de bepalingen onder 1°, 2°, 4° sub A, 5° sub B en 6° van het Slotprotocol.*)”

Deze Wet is gecontrasigneerd door de Minister van Buitenlandse Zaken ROEST VAN LIMBURG, de Minister van Financiën VAN BOSSE, de Minister van Binnenlandse Zaken FOCK en de Minister van Justitie VAN LILAAR. Zie voor de behandeling in de Staten-Generaal: *Bijl. Hand. II* 1868/69 — 86; *Hand. II* 1868/69, blz. 973—982; *Bijl. Hand. I* 1868/69 — 86; *Hand. I* 1868/69, blz. 209—210.

II. Het enig artikel van de Wet van 30 december 1896 (*Stb.* 243) luidt: „Wordt goedgekeurd de nevens deze wet in afschrift gevoegde additioneele verklaring betreffende de uitlegging van de artikelen 32 tot 40 der herziene akte omtrent de Rijnvaart, den 18 September 1895 te *Mannheim* vastgesteld tusschen de wederzijdsche gevolmachtigden der Regeeringen van *Nederland, Baden, Beijeren, Elzas-Lotharingen, Hessen en Pruissen.*” Deze Wet is gecontrasigneerd door de Minister van Buitenlandse Zaken J. RÖELL, de Minister van Justitie VAN DER KAAJ, de Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid VAN DER SLEYDEN en de Minister van Financiën SPRENGER VAN EYK. Zie voor de behandeling in de Staten-Generaal: *Bijl. Hand. II* 1896/97 — 95; *Hand. II* 1896/97, blz. 549—550; *Bijl. Hand. I* 1896/97 — 95; *Hand. I* 1896/97, blz. 100.

III. Het enig artikel van de Wet van 8 april 1899 (*Stb.* 93) luidt: „Wordt goedgekeurd de nevens deze wet in afschrift gevoegde, den 4den Juni 1898 te *Mannheim*, tusschen de wederzijdsche gevolmachtigden der Regeeringen van *Nederland, Baden, Beijeren, Elzas-Lotharingen, Hessen en Pruissen* gesloten overeenkomst, betreffende

de wijziging van cijfer 4, letter A, van het slotprotocol ten aanzien van artikel 15 der herziene Rijnvaartakte van 17 October 1868, voor zooveel noodig goedgekeurd bij de wet van 4 April 1869 (*Staatsblad* n°. 37).” Deze Wet is gecontrasigneerd door de Minister van Buitenlandse Zaken W. H. DE BEAUFORT en de Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid C. LELY. Zie voor de behandeling in de Staten-Generaal: Bijl. *Hand.* II 1898/99 — 108; *Hand.* II 1898/99, blz. 923; Bijl. *Hand.* I 1898/99 — 108; *Hand.* I 1898/99, blz. 346.

IV. Artikel 1 van de Wet van 2 juli 1923 (*Stb.* 332) luidt: „Toetreding wordt goedgekeurd tot de in afdruk bij deze wet gevoegde artikelen 65, 354—356 alsmede 358—362 van het Vredesverdrag van *Versailles*, en wel met inachtneming van de acht punten die genoemd zijn in het eveneens bij deze wet gevoegde en door de in artikel 355 van het Vredesverdrag genoemde Geallieerde Mogendheden aanvaarde protokol van 21 Januari 1921 alsmede met inachtneming van het tevens door die Mogendheden aanvaarde en mede bij deze wet gevoegde additioneel protocol van 29 Maart 1923.” Deze Wet is gecontrasigneerd door de Minister van Buitenlandse Zaken VAN KARNEBEEK. Zie voor de behandeling in de Staten-Generaal: Bijl. *Hand.* II 1920/21 — 429, 1921/22 — 31, 1922 — 23; *Hand.* II 1922/23, blz. 2485; Bijl. *Hand.* I 1922/23 — 23; *Hand.* I 1922/23, blz. 929.

V en VI. Artikel I van de Wet van 21 november 1924 (*Stb.* 528) luidt: „Het nevens deze wet in afdruk gevoegde Verdrag met daarbij behorend aanvullend Protokol, gesloten tusschen *Nederland* en de andere in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vertegenwoordigde Staten, ter vervanging van de artikelen 15 tot en met 21 der Rijnvaartakte van 17 October 1868 (*Staatsblad* n°. 75 van 1869) en van het verdrag van 4 Juni 1898 (*Staatsblad* n°. 277 van 1899) wordt goedgekeurd.” Deze Wet is gecontrasigneerd door de Minister van Buitenlandse Zaken VAN KARNEBEEK. Zie voor de behandeling in de Staten-Generaal: Bijl. *Hand.* II 1923/24 — 425, 1924/25 — 154; *Hand.* II 1924/25, blz. 258; Bijl. *Hand.* I 1924/25 — 154; *Hand.* I 1924/25, blz. 69.

E. BEKRACHTIGING

I. De Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 is bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zijn overeenkomstig artikel 48 te Mannheim uitgewisseld op 17 april 1869.

II. De Verklaring van 18 september 1895 is bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zijn te Mannheim uitgewisseld op 27 mei 1898.

III. De Overeenkomst van 4 juni 1898 is bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zijn te Mannheim uitgewisseld op 10 mei 1899.

V en VI. De volgende Staten hebben, overeenkomstig artikel 7 van het Verdrag van 14 december 1922, hun akten van bekrachtiging van dit Verdrag en van het Protocol van 22 december 1923 in het archief van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart nedergelegd:

België	19 mei 1924
Frankrijk	28 mei 1924
Zwitserland	4 oktober 1924
Nederland	1 december 1924
Italië	15 december 1924
Duitsland	27 april 1925
het Verenigd Koninkrijk van Groot- Britannië en Noord-Ierland	8 juni 1925

F. TOETREDING

IV. In overeenstemming met het slot van het Protocol van 21 januari 1921 is de toetreding van het Koninkrijk der Nederlanden tot de artikelen 65, 354—356 en 358—362 van het Vredesverdrag van Versailles, met inachtneming van het bepaalde in de Protocollen van 21 januari 1921 en 29 maart 1923, op 7 september 1923 ter kennis gebracht van de Franse Regering.

G. INWERKINGTREDING

I. Ingevolge artikel 48 van de Rijnvaartakte van 17 oktober 1868 zijn haar bepalingen in werking getreden op 1 juli 1869.

II. Ingevolge het voorlaatste lid van de Verklaring van 18 september 1895 zijn haar bepalingen in werking getreden op 27 mei 1898.

III. Ingevolge het voorlaatste lid van de Overeenkomst van 4 juni 1898 zijn haar bepalingen in werking getreden op 10 mei 1899. De bepalingen zijn op 8 juli 1925 buiten werking getreden ingevolge artikel 6 van het op 14 december 1922 te Straatsburg gesloten Verdrag (zie hierboven blz. 66).

IV. Ingevolge het voorlaatste lid van het Protocol van 21 januari 1921 zijn de artikelen 65, 354—356 en 358—362 van het Vredesverdrag van Versailles, met inachtneming van het bepaalde in de Protocollen van 21 januari 1921 en 29 maart 1923, voor het Koninkrijk der Nederlanden in werking getreden op 8 september 1923.

V en VI. Ingevolge artikel 7, lid 2, van het Verdrag van 14 december 1922 zijn de bepalingen van dit Verdrag en van het Protocol van 22 december 1923 in werking getreden op 8 juli 1925.

J. GEGEVENS

1. Historische gegevens.¹⁾a. *Vóór 1868.*

Artikel 5, eerste lid, van het op 30 mei 1814 te Parijs gesloten Vredesverdrag bepaalde:

„La navigation sur le Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer et réciproquement, sera libre, de telle sorte qu'elle puisse être interdite à personne; et l'on s'occupera au futur Congrès des principes d'après lesquels on pourra régler les droits à lever par les États riverains, de la manière la plus égale et la plus favorable au commerce de toutes les nations.”

Het Congres van Wenen heeft enkele algemene beginselen inzake internationale rivieren vastgesteld, welke zijn neergelegd in de artikelen 108—117 van de Slotakte d.d. 9 juni 1815, terwijl de scheepvaart op de Rijn werd geregeld in de 32 „Artikelen betreffende de Rijnvaart”, welke Bijlage XVI B van de Slotakte vormen. De Slotakte is afgedrukt in E. G. Lagemans' „Recueil des Traités”, deel I, blz. 98 e.v., de Bijlage op blz. 130 e.v. Artikel 10 van de Bijlage stelde de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in, die in artikel 32 werd belast met de opstelling van een reglement voor de Rijnvaart, dat aan de goedkeuring van de Regeringen der oeverstaten zou worden onderworpen.

De Centrale Commissie, bestaande uit door Nederland, Baden, Beieren, Frankrijk, Hessen, Nassau en Pruisen aangewezen commissarissen, kwam op 5 augustus 1816 te Mainz voor de eerste maal bijeen. Deze eerste zitting, die langer duurde dan was voorzien, werd gesloten op 31 januari 1832.

Het reglement kwam tot stand door het tussen de bovengenoemde Staten gesloten Verdrag van Mainz van 31 maart 1831, in werking getreden op 17 juli 1831. Tekst en vertaling van de Akte van Mainz zijn opgenomen in *Stb.* 1831, 19.

De Akte van Mainz is gedurende de jaren 1832—1851 gewijzigd door twintig Aanvullende Artikelen, en in 1860 door een eenentwintigste Aanvullend Artikel, krachtens hetwelk de zetel van de Centrale Commissie werd overgebracht naar Mannheim. Sinds 1866 telde de Commissie geen vertegenwoordiger meer van Nassau, welk land door Pruisen was geannexeerd.

¹⁾ Een groot aantal overeenkomsten, wetten e.d. betreffende de Rijnvaart van 1803 tot 1918 is door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart bijeengebracht in de „Rheinurkunden — Rijndocumenten”, 's-Gravenhage, München en Leipzig, 1918 (2 delen). In deel I zijn o.m. opgenomen: art. 5 van het Verdrag van Parijs (blz. 36), artt. 108—117 alsmede Bijlage XVI B van de Wener Slotakte (blz. 42), de Akte van Mainz (blz. 212) en de Aanvullende Artikelen (blz. 324, 353, 368, 379, 405, 462, 474, 495, 521 en 585).

b. 1868—Eerste Wereldoorlog.

In 1868 vond een algehele herziening van de Akte van Mainz plaats, welke resulteerde in de thans nog geldende, op 17 oktober 1868 ondertekende Herziene Rijnvaartakte van Mannheim (zie hierboven blz. 2—43).

De Franse commissaris in de Centrale Commissie werd na de Frans-Duitse oorlog van 1870—1871 vervangen door een commissaris voor het van Frankrijk afgescheiden „Reichsland”, die werd benoemd door de Duitse keizer. De Akte van Mannheim werd tot het einde van de Eerste Wereldoorlog twee maal gewijzigd, te weten op 18 september 1895 (zie hierboven blz. 44—45) en op 4 juni 1898 (zie hierboven blz. 46—49).

De Akte werd vervolgens gewijzigd door het Vredesverdrag van Versailles (zie hierboven blz. 50—61). Krachtens artikel 355 van dat Verdrag werd de Centrale Commissie voor de Rijnvaart uitgebreid met vertegenwoordigers van België, Frankrijk, Groot-Britannië, Italië en Zwitserland. Nadat het Verdrag van Versailles op 10 januari 1920 in werking was getreden, kwam de Centrale Commissie op 21 juni 1920 te Straatsburg voor het eerst in haar nieuwe samenstelling bijeen. Daar de wijzigingen van Versailles echter tot stand waren gekomen zonder medewerking van Nederland, één der oorspronkelijke partijen bij de Akte van Mannheim, zond Nederland naar de zittingen van de Centrale Commissie eerst vertegenwoordigers, nadat op 21 januari 1921 door Nederland, België, Frankrijk, Groot-Britannië en Italië een Protocol was ondertekend, dat nadere wijzigingen behelsde van de bepalingen van Versailles (zie hierboven blz. 62—63). Nadat nog op 29 maart 1923 een Aanvullend Protocol was ondertekend (zie hierboven blz. 64), trad Nederland op 7 september 1923 tot de betreffende bepalingen van het Verdrag van Versailles toe.

c. Tussen Eerste en Tweede Wereldoorlog.

De Akte van Mannheim is vervolgens gewijzigd door het Verdrag van 14 december 1922 met het Aanvullend Protocol van 22 december 1923 (zie hierboven blz. 65—69).

Mede op grond van het bepaalde in artikel 354, lid 3, van het Verdrag van Versailles hield de Centrale Commissie zich bezig met het opstellen van een herziene Rijnvaartakte. Het ontwerp van de Commissie, de z.g. „Akte van Straatsburg”, werd op 4 mei 1936 geparafeerd door alle gedelegeerden met uitzondering van die van Nederland. Een „Modus Vivendi”, met als bijlage de ontworpen nieuwe Akte, werd eveneens op 4 mei 1936 te Straatsburg voor ondertekening opengesteld, teneinde bepaalde gedeelten van het ontwerp op 1 januari 1937 in werking te doen treden. De

Modus Vivendi werd vóór 1 juli 1936 ondertekend door België, Duitsland, Frankrijk, Groot-Britannië, Italië en Zwitserland, doch op 14 november 1936 opgezegd door Duitsland (zie hieronder blz. 142) en op 15 november 1936 door België en Frankrijk.

De Franse tekst van Modus Vivendi en ontwerp-akte luidt als volgt:

MODUS VIVENDI

Article 1

Les dispositions du texte ci-annexé seront appliquées entre les Gouvernements signataires à partir du 1er janvier 1937, sauf les articles 11 à 17 inclus, 19 à 21 inclus, 23 à 27 inclus, 85, 86, 89, 91 à 93 inclus, le 2e alinéa de l'article 94 et le protocole de clôture ad article 82.

Quant aux matières couvertes par les dispositions ainsi exceptées, les dispositions actuellement en vigueur seront applicables comme par le passé.

Article 2

Les Gouvernements signataires du présent modus vivendi, désireux de voir signer dans le plus bref délai possible la Convention révisée pour la navigation du Rhin ci-annexée s'engagent à s'y employer afin qu'il puisse être procédé, en ce qui les concerne, à cette signature dès que les circonstances le permettront.

Le présent modus vivendi cessera d'avoir effet lorsque ladite convention entrera en vigueur.

Article 3

Chacun des Gouvernements signataires du présent modus vivendi pourra le dénoncer au premier janvier de chaque année moyennant préavis de six mois. La dénonciation n'aura d'effet qu'à l'égard du Gouvernement qui y aura procédé.

Toutefois, chacun de ces Gouvernements pourra dénoncer ce modus vivendi sans préavis au plus tard le 15 novembre 1936.

Article 4

Le présent modus vivendi est ouvert à la signature des Gouvernements représentés à la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin jusqu'au 1er juillet 1936. Ceux de ces Gouvernements qui n'auraient pas procédé à la signature dudit modus vivendi à cette date pourront ultérieurement y adhérer à tout moment par simple notification au Secrétariat de la Commission, qui en informera les Gouvernements signataires. Les adhésions sortiront effet le premier jour du mois suivant celui au cours duquel elles auront été données.

FAIT en un exemplaire qui restera déposé au Secrétariat de la Commission, Strasbourg, le 4 mai 1936.

Pour l'Allemagne:	(s.) MARTIUS (s.) BAUR (s.) FUCHS
Pour la Belgique:	(s.) J. DE RUELLE (s.) H. WOESTYN
Pour le Royaume-Uni:	(s.) DOUGLAS KEANE
Pour la France:	(s.) S. DREYFUS (s.) F. HERRENSCHMIDT
Pour l'Italie:	(s.) A. MARTIN-FRANKLIN ¹⁾
Pour la Suisse:	(s.) ROBERT HEROLD ²⁾ (s.) J. VALLOTTON ²⁾

A N N E X E

Convention révisée pour la navigation du Rhin

Le Chancelier du Reich allemand, Sa Majesté le Roi des Belges, le Président de la République française, Sa Majesté le Roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des Territoires britanniques au delà des mers, Empereur des Indes: pour la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord, Sa Majesté le Roi d'Italie, Sa Majesté la Reine des Pays-Bas, le Conseil Fédéral suisse,

désireux de reviser la Convention de Mannheim du 17 octobre 1868 et de l'adapter aux conditions actuelles de la navigation du Rhin, ont désigné pour leurs Plénipotentiaires, savoir:

Le Chancelier du Reich allemand:

Sa Majesté le Roi des Belges:

Le Président de la République française:

Sa Majesté le Roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des Territoires britanniques au delà des Mers, Empereur des Indes: pour la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord:

Sa Majesté le Roi d'Italie:

Sa Majesté la Reine des Pays-Bas:

Le Conseil Fédéral suisse:

¹⁾ Ondertekend op 25 juni 1936.

²⁾ Ondertekend op 29 juni 1936.

Lesquels, après s'être communiqués leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, ont arrêté les dispositions suivantes:

CHAPITRE PREMIER

Champ d'application

Article premier

La présente Convention s'applique au Rhin depuis l'amont du port de Bâle (km. 1,9, emplacement du pont Central) jusqu'à Krimpen (km. 131,18) d'une part et Gorinchem (km. 94,5) d'autre part, le Lek et le Waal étant considérés comme faisant partie du Rhin.

Elle s'applique également aux canaux latéraux et autres voies navigables, destinés à doubler toutes sections des voies d'eau soumises à ladite Convention, à les améliorer ou à les remplacer.

Les voies d'eau entre Krimpen et Gorinchem d'une part et la pleine mer et la Belgique d'autre part, restent soumises aux dispositions de la Convention de Mannheim du 17 octobre 1868 qui leur sont actuellement applicables. Ces dispositions doivent être considérées comme faisant partie intégrante de la présente Convention.

CHAPITRE II

Commission Centrale pour la Navigation du Rhin

Article 2

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin est maintenue. Elle se compose de délégués de l'Allemagne, de la Belgique, de la France, de la Grande-Bretagne, de l'Italie, des Pays-Bas et de la Suisse.

CHAPITRE III

Principes fondamentaux

Article 3

La navigation du Rhin est libre. La présente Convention détermine les conditions d'application de ce principe.

Article 4

Seront traités sur le pied d'une parfaite égalité pour tout ce qui se rapporte à la navigation du Rhin, toutes les personnes, tous les bâtiments, marchandises, avitaillements et autres objets, sans distinction, notamment, de nationalité, de pavillon, de lieu d'immatriculation, d'origine, de propriété, de provenance ou de destination.

Article 5

Les capitaines ou bateliers ne peuvent nulle part être contraints à décharger, soit en tout, soit en partie, ou à transborder leurs chargements.

Tout droit de relâche et d'échelle demeure supprimé.

Article 6

La navigation du Rhin ne peut, du fait de son exercice, être soumise à aucun impôt ou droit quelle qu'en soit la dénomination ou l'assiette. Cette disposition ne s'applique pas aux redevances autorisées par les articles 26, 46, 49 et 52 de la présente Convention.

Article 7

Les Etats contractants sont d'accord pour éviter une double imposition des entreprises de navigation du Rhin.

Des accords bilatéraux régleront les modalités d'application de ce principe.

Article 8

Toutes les facilités qui seraient accordées par les Etats riverains pour l'importation, l'exportation ou le transit des marchandises ainsi que pour toute espèce de transports par quelque voie que ce soit, seront également concédées à la navigation du Rhin.

Pour l'application de la disposition ci-dessus, il sera tenu compte, le cas échéant, des différences pouvant exister dans les besoins, la nature et l'importance du trafic, ainsi que des conditions dans lesquelles ce trafic s'effectue.

Article 9

La présente Convention ne porte pas atteinte aux lois nationales concernant l'importation et l'exportation des marchandises ainsi que l'immigration et l'émigration, sous réserve de l'application de l'article 8 et des dispositions du chapitre IV.

Toutefois en ce qui concerne:

a) les droits de toute nature perçus à l'occasion de l'importation ou de l'exportation des marchandises par les ports du Rhin ou à l'occasion du transport des marchandises entre deux ports d'un même pays,

b) les formalités d'application de ces droits non régies par la présente Convention et les frais inhérents à ces formalités,

c) les mesures de restriction ou de prohibition à l'importation ou à l'exportation par les ports du Rhin,

les prescriptions suivantes seront observées:

1° il ne sera fait aucune discrimination en raison du pavillon ou du lieu de l'immatriculation du bâtiment ayant effectué ou devant effectuer le transport;

2° il ne sera fait aucune discrimination à l'encontre des marchandises entrant ou sortant par la voie du Rhin, par rapport aux marchandises entrant dans le même territoire, ou en sortant, par d'autres voies de transport;

3° il ne sera fait aucune discrimination en raison de l'utilisation de la voie navigable et des ports du Rhin; notamment, ni les transbordements sur cette voie ou dans ces ports, ni les dépôts dans des entrepôts ou dans les installations spéciales visées à l'article 23, alinéa 3, ne peuvent entraîner à aucun égard pour les marchandises un traitement autre que celui auquel elles eussent été assujetties si lesdites opérations n'étaient pas intervenues. De même, les marchandises ne peuvent, à aucun moment, être soumises à un traitement particulier en raison de leur passage par une section quelconque de la voie navigable.

Les règles ci-dessus sont applicables par analogie à la matière de l'immigration et de l'émigration.

Article 10

Les combustibles, carburants et lubrifiants destinés au fonctionnement des machines et des appareils de bord et se trouvant à bord lors du passage de la frontière, sont admis en franchise de droits de douane et autres et sont exempts de mesures de contingentement ou de prohibition d'importation ou d'exportation, en quantités appropriées aux besoins du bâtiment pour le voyage à effectuer.

Les provisions destinées à la consommation de l'équipage et se trouvant à bord lors du passage de la frontière sont exemptes de droits de douane et autres ainsi que de mesures de contingentement ou de prohibition d'importation ou d'exportation pour une durée de deux jours.

Les agrès, voiles, pièces de rechange, etc. se trouvant à bord lors du passage de la frontière pour l'usage du bâtiment sont exemptes de droits de douane et autres ainsi que de mesures de contingentement ou de prohibition, sous condition de réexportation sauf en cas de perte prouvée.

CHAPITRE IV

Questions douanières

§ 1. Document rhénan

Article 11

Tous transports sur le Rhin de marchandises sous régime de douane peuvent être effectués jusques et y compris le déchargement sous le couvert d'un document de douane, dit „document rhénan”, établi suivant la formule ci-annexée¹⁾ et dont les Etats riverains admettent l'emploi.

¹⁾ Bedoeld formulier is hier niet afgedrukt.

Toutefois, lorsque des marchandises sont transportées d'un port situé sur le territoire douanier où elles se trouvent en libre consommation à un autre port situé sur ce même territoire et que, au cours de ce transport, elles sortent dudit territoire, les autorités de ce territoire peuvent exiger l'emploi d'un document national et procéder à une identification des marchandises, afin que lesdites marchandises ne soient pas considérées comme étrangères.

Lorsque les marchandises visées à l'alinéa premier sont admises sans déclaration ni vérification détaillées dans des entrepôts ou dans les installations spéciales visées à l'article 23, alinéa 3, l'admission et le séjour de ces marchandises dans lesdits entrepôts et installations seront couverts par le document rhénan. En outre, lesdites marchandises pourront quitter ces entrepôts ou installations avec le document rhénan si elles poursuivent leur voyage sur le Rhin sous régime de douane.

Les transports terrestres d'un point à un autre du même port peuvent être également effectués sous le couvert du document rhénan.

Les opérations ci-dessus visées ne peuvent être effectuées sous le couvert d'un document rhénan qu'après dépôt préalable de ce document, au bureau de douane. Trois exemplaires au plus peuvent être exigés.

Le document rhénan est assimilé quant à ses effets aux documents de douane exigés par les lois nationales pour les mêmes opérations; il est considéré comme suffisant dans les cas où lesdits documents le sont.

Les Etats riverains font connaître à la Commission les documents nationaux auxquels le document rhénan est assimilé.

La formule du document rhénan peut être modifiée par décision unanime de la Commission.

Article 12

Lorsque la cargaison doit être déchargée tout entière dans un seul port, il est établi un document rhénan pour son ensemble.

Lorsqu'il y a plusieurs ports de déchargement, il est établi un document pour chaque partie de cargaison d'après les ports de déchargement.

Dans les deux cas, si les intéressés le désirent, ces documents sont respectivement remplacés par des documents séparés selon les lots de marchandises.

S'il est établi plusieurs documents pour une même cargaison, les autorités douanières peuvent, lors du dépôt des documents (article 11), exiger une déclaration écrite mentionnant le nombre de documents établis et attestant que ces documents couvrent soit la totalité de la cargaison, soit, pour chaque port de déchargement, la totalité des marchandises destinées à ce port.

§ 2. Formalités douanières exigibles si les deux rives
font partie du même territoire douanier

Article 13

Les formalités suivantes sont exigibles dans les cas de transports, effectués sous le couvert d'un document rhénan, de marchandises entrées par la voie du Rhin dans une section dont les deux rives font partie du même territoire douanier, que ces transports soient ou non interrompus par un transbordement ou un dépôt dans un entrepôt ou dans une des installations spéciales visées à l'article 23, alinéa 3:

A. A l'entrée de la section:

a) si les marchandises ne se trouvent pas sous clôture douanière apposée conformément à la convention spéciale visée à l'article 27, une visite sommaire peut être effectuée et les marchandises peuvent être mises sous clôture douanière ou sous la surveillance de gardiens;

b) si ces marchandises se trouvent au contraire sous clôture douanière apposée conformément à la convention spéciale, des gardiens peuvent être mis à bord, mais seulement dans le cas où la nature de la cargaison le requiert et à titre exceptionnel.

B. Lorsqu'une marchandise se trouvant dans les conditions prévues à la lettre A, est rechargée à la suite d'un transbordement ou d'un dépôt dans un entrepôt ou dans les installations spéciales visées à l'article 23, alinéa 3, les formalités prévues à ladite lettre peuvent être appliquées.

C. En outre, dans tous les cas prévus aux lettres A et B, la présentation, lorsque les circonstances l'exigent, de tous les documents relatifs à la cargaison peut être requise et une caution peut être exigée du transporteur lorsque celui-ci ou ses préposés ont été précédemment convaincus de fraude ou de manoeuvres illicites au préjudice de la douane, ou encore lorsque l'aménagement du bâtiment ou d'autres faits constatés peuvent légitimement faire redouter une fraude.

D. A la sortie de la section des marchandises visées aux lettres A et B, les formalités suivantes sont exigibles:

a) vérification des clôtures douanières et enlèvement, s'il y a lieu, des plombs, ou retrait des gardiens; toutefois, si les plombs apposés conformément à la convention spéciale sont reconnus intacts, ils sont laissés en place;

b) apurement des documents.

Les transports terrestres d'un point à un autre d'un même port ne sont pas visés par les dispositions du présent article.

Article 14

Sous réserve de l'observation des dispositions des articles 15 à 20, tous transports de marchandises sous régime de douane, autres que ceux visés à l'article 13, sont réglés par la législation nationale, qu'il soit fait emploi du document rhénan ou d'un document prévu par cette législation.

La législation nationale, en tant qu'elle règle ces transports, demeure subordonnée aux principes fondamentaux de la présente Convention.

Article 15

Il peut être procédé aux bureaux-frontière, sur tous bâtiments, à une visite des cabines, soutes, chambres à provisions et autres espaces non occupés par une cargaison. Les bureaux intérieurs compétents des douanes peuvent exercer le même droit de visite pendant l'arrêt du bâtiment dans un port, pourvu que l'exercice de ce droit ne cause aucun retard audit bâtiment.

Aux bureaux-frontière la visite peut porter aussi sur les personnes se trouvant à bord.

Article 16

Les bâtiments ne peuvent être arrêtés en cours de route pour intérêts fiscaux, excepté dans le cas de fraude ou de tentative de fraude avérées (article 22). L'autorité douanière a néanmoins le droit d'exiger, sans qu'il en résulte un arrêt ou un retard du bâtiment, que le capitaine ou batelier lui présente les documents de douane requis.

Pour permettre de simplifier les opérations douanières à la frontière ou aux bureaux intérieurs, il peut, en cours de route, être procédé à titre complémentaire à une vérification des clôtures douanières et à une visite des cabines, soutes, chambres à provisions et autres espaces non occupés par la cargaison ou occupés par une cargaison non placée sous clôture douanière, à condition que ces vérification et visite n'entraînent ni arrêt, ni retard pour le bâtiment.

Article 17

En cas de convoyage, les gardiens ont droit, gratuitement, à être logés à bord et à prendre part à la nourriture du capitaine ou batelier; ce dernier leur fournit à ses frais le feu et la lumière nécessaires. Aucune redevance n'est due pour le service du convoyage et il n'est permis aux gardiens d'accepter aucune gratification.

Toutefois, lorsque le bâtiment n'est pas approprié à être soumis au plombage suivant les dispositions de la convention spéciale visée à l'article 27, les frais du convoyage peuvent être mis à la charge du capitaine ou du batelier.

Les gardiens n'ont qu'un pouvoir de surveillance en vue de prévenir les fraudes.

Article 18

A l'entrée d'une section dont les deux rives font partie du même territoire douanier, la déclaration des provisions de bord, combustibles liquides, carburants et lubrifiants, ainsi que des agrès, voiles, pièces de rechange, etc. et leur inscription sur une ou plusieurs listes peuvent être requises.

Les quantités de provisions destinées à la consommation de l'équipage excédant celles qui sont visées à l'alinéa 2 de l'article 10, de même que les quantités de combustibles liquides, carburants et lubrifiants qui, d'après les constatations de la douane, dépassent les besoins normaux du bord, peuvent être mises sous plombs de douane.

A la sortie de la section, la présentation des listes ainsi que celle des agrès, voiles, pièces de rechange, etc. qui y figurent, neufs ou usagés, peuvent être requises. Les plombs apposés sur les provisions, combustibles liquides, carburants et lubrifiants sont levés.

Les récipients qui contiennent des combustibles liquides ou les carburants doivent communiquer exclusivement entre eux et avec les machines. Les ouvertures de remplissage, de vidange et de nettoyage des récipients et des conduites doivent être susceptibles de recevoir de la part de la douane un plombage propre à prévenir des détournements appréciables du contenu.

Pour les petits bâtiments qui ne comportent pas les installations visées à l'alinéa ci-dessus, les carburants peuvent être logés dans des fûts ou tambours à soumettre au régime prévu à l'alinéa 2 du présent article.

Article 19

Le déchargement et le transbordement des marchandises sous régime de douane doivent être effectués dans un port désigné par l'Etat riverain comme comportant un service de douane et, à l'intérieur de ce port, aux emplacements où ces opérations sont autorisées par la douane. Quand ces opérations ne sont faites que dans un but d'allègement, elles peuvent être effectuées sur les autres points du Rhin où l'allègement est généralement pratiqué.

L'entreposage des marchandises doit être effectué dans un port muni d'un service d'entreposage ou des installations spéciales visées à l'article 23, alinéa 3.

Le capitaine ou batelier qui veut décharger, transborder ou entreposer tout ou partie de sa cargaison fait part de son intention à l'autorité douanière, qui fixe les conditions de l'opération. Cette autorité lève, s'il y a lieu, les plombs, surveille les opérations et apure, dans la mesure nécessaire, les documents. Si le capitaine ou batelier désire continuer sa route avec une partie de sa cargaison, l'autorité douanière appose, s'il y a lieu, de nouveaux plombs et met des gardiens à bord dans les cas prévus à l'article 13 ainsi que dans les cas prévus par la législation nationale lorsque celle-ci est applicable en vertu de l'article 14. Le capitaine ou batelier peut alors poursuivre

son voyage dans les mêmes conditions que précédemment, muni, soit du document établi antérieurement à cet effet, soit d'un nouveau document.

Article 20

Lorsque, soit quelque circonstance spéciale, soit quelque accident grave survenu au bâtiment ou à la cargaison exige l'enlèvement des plombs ou le déchargement de tout ou partie des marchandises sous régime de douane, en dehors d'un des points visés à l'article précédent, le capitaine ou batelier doit s'adresser au préalable aux employés de la douane la plus voisine ou, en cas de nécessité, à l'autorité locale la plus proche, laquelle procède à l'enlèvement des plombs, surveille les opérations et dresse procès-verbal du fait.

En cas de péril imminent, le capitaine ou batelier peut prendre des mesures de son propre chef sans demander ou sans attendre l'intervention des employés de la douane ou de l'autorité locale; il doit, dans ce cas, prouver d'une manière suffisante qu'il a dû agir ainsi dans l'intérêt du bâtiment ou de la cargaison. En pareil cas, il doit, aussitôt après avoir pris les mesures préventives, en avvertir les employés de la douane du lieu ou, à défaut, l'autorité locale la plus proche, pour faire constater les faits. Il doit agir de même dans les cas où les clôtures ont été rompues accidentellement, ce dont il doit fournir une preuve suffisante.

Les dispositions de l'article 13, ou celles de la législation nationale, sont applicables suivant les cas.

§ 3. Formalités douanières sur les sections où le Rhin forme frontière

Article 21

Aucune formalité douanière ne peut être imposée à la navigation sur les sections où le Rhin forme frontière. Toutefois, pour les transbordements, déchargements et dépôts dans des entrepôts ou dans les installations spéciales visées à l'article 23, alinéa 3, la navigation doit se conformer aux stipulations des articles 19 et 20, sauf dans le cas de transbordement de bord à bord sur la voie navigable.

Ces derniers transbordements demeurent affranchis de toute formalité, si ce n'est lorsque des clôtures doivent être maintenues dans l'intérêt du transport et lorsque le capitaine ou batelier fait appel, en conséquence, aux employés de la douane pour enlever les plombs, surveiller les opérations et apposer de nouveaux plombs.

En dehors du cas visé à l'alinéa précédent, les transports de marchandises placées sous régime de douane à la demande du capitaine ou batelier sont soumis aux formalités prescrites par la législation nationale, qui demeure toutefois subordonnée aux principes fondamentaux de la présente Convention.

Par dérogation à l'alinéa premier, des postes de douane pourront fonctionner à Lobith.

§ 4. Dispositions générales

Article 22

Les dispositions de la présente Convention ne font pas obstacle à l'exercice de poursuites par l'autorité douanière pour fraude ou tentative de fraude avérées.

Dans ce cas, le bâtiment, avec sa cargaison, peut être retenu, mais seulement pour permettre d'effectuer les constatations requises et jusqu'à ce que ces constatations aient été effectuées.

Le bâtiment ne peut être saisi en garantie du paiement des droits et amendes que si le propriétaire est inculpé de la fraude ou de la tentative de fraude constatées; mainlevée de la saisie pourra toujours être obtenue moyennant caution. Si le propriétaire est reconnu coupable de la fraude ou de la tentative de fraude, la levée de la saisie ou la libération de la caution ne pourra être exigée que moyennant paiement des droits et amendes.

Le bâtiment peut être confisqué quand, en raison de sa construction ou de certaines de ses particularités, il se trouve spécialement aménagé en vue de la fraude dont la consommation ou la tentative donne lieu à condamnation, à moins que le propriétaire prouve qu'il est étranger auxdits aménagements et qu'aucune négligence grave ne peut lui être reprochée à cet égard.

Le bâtiment peut, en outre, être confisqué lorsqu'il a été utilisé d'une manière abusive pour effectuer une fraude ou une tentative de fraude, soit en esquivant intentionnellement les formalités douanières à remplir à la frontière, soit en déchargeant une cargaison prohibée ou une cargaison soumise à des droits en esquivant intentionnellement les formalités douanières prescrites, à condition que la fraude ou la tentative de fraude ait donné lieu à condamnation et que la participation du propriétaire à la fraude ou une négligence grave de sa part ait été constatée par une procédure judiciaire.

Les marchandises, objet de la fraude ou de la tentative de fraude, peuvent être saisies et, le cas échéant, confisquées. Le surplus de la cargaison ne peut être ni saisi, ni confisqué à ce titre.

Article 23

Dans les ports du Rhin où les besoins normaux du trafic l'exigent ou viendraient à l'exiger, il doit exister, dans la mesure où ces besoins le requièrent, des entrepôts publics où puissent être admises les marchandises sous régime de douane arrivant par la voie du Rhin ou partant par la voie du Rhin ou arrivant et partant par la voie du Rhin.

Les ports où il existe des entrepôts publics sont désignés sous le nom de „ports francs du Rhin”.

Dans les ports du Rhin où les besoins normaux du trafic de transit l'exigent ou viendraient à l'exiger, il doit exister des installations appropriées dont le régime permette l'admission, le séjour et la sortie des marchandises sans déclaration ni vérification détaillées. Sont admises dans lesdites installations les marchandises arrivées par la voie du Rhin et destinées à poursuivre leur voyage sur cette voie sous régime de douane.

Les admissions dans les entrepôts et installations visés ci-dessus se font dans l'ordre des demandes. Le régime de ces entrepôts et installations est réglé par la législation nationale qui demeure subordonnée sur ce point aux principes fondamentaux de la présente Convention.

Article 24

Les autorisations d'entrepôts privés dans les ports visés à l'article précédent ne peuvent pas être refusées lorsque la demande en est justifiée par les besoins du commerce.

Les conditions auxquelles les lois des Etats riverains subordonnent l'autorisation d'établir des entrepôts privés et l'emmagasinement des marchandises dans ces entrepôts doivent être les mêmes pour les ressortissants de tous les pays.

Article 25

Dans les ports du Rhin où les besoins normaux du trafic l'exigent ou viendraient à l'exiger, il doit exister des bureaux de douane dans la mesure où ces besoins le requièrent.

Des services de douane doivent être de même établis sur les points du Rhin où, indépendamment des ports ci-dessus visés, l'allègement des bâtiments est généralement pratiqué.

Article 26

Les Etats riverains veilleront à ce que les heures d'ouverture des bureaux de douane répondent aux besoins normaux de la navigation et à ce que les opérations soient effectuées avec toute la célérité voulue.

Des redevances peuvent être perçues par les autorités douanières lorsqu'il est fait appel à leurs services en dehors des heures d'ouverture des bureaux ou en dehors des emplacements déterminés où les opérations douanières doivent normalement s'effectuer. L'effectif du personnel employé à ces opérations doit être limité au strict nécessaire.

Article 27

Les plombs apposés sur tout bâtiment naviguant sur le Rhin sont reconnus comme s'ils avaient été apposés par les autorités douanières nationales, pourvu que le bâtiment soit muni d'un certificat attestant

qu'il est construit et aménagé suivant les règles établies à cet égard par une convention spéciale que les Etats contractants s'engagent à conclure et pourvu que les plombs soient apposés par les autorités d'un Etat partie à ladite convention, conformément aux règles établies par celle-ci.

Les dispositions de la convention spéciale doivent tenir compte des besoins de la navigation; notamment, les dispositions concernant le mode de construction des bâtiments et leurs dispositifs de clôture ne doivent pas dépasser la mesure requise dans l'intérêt des douanes.

La convention spéciale sera négociée entre tous les Etats représentés à la Commission. Après sa mise en vigueur, les Etats non représentés à la Commission pourront y adhérer du consentement de tous les Etats signataires.

Au cas où des dispositions essentielles de la convention spéciale ne seraient pas observées par les autorités ou fonctionnaires douaniers d'un Etat, les autres Etats pourront refuser la reconnaissance des plombs apposés par les autorités ou fonctionnaires de l'Etat en question jusqu'au rétablissement d'une situation conforme à ladite convention. Ce refus de reconnaissance devra être notifié sans délai à tous les Etats parties à la convention spéciale.

Un mois au plus tard après cette notification, les représentants des Gouvernements parties à la convention spéciale se réuniront pour rétablir aussitôt que possible une situation conforme à ladite convention.

Dans le cas où l'un des Etats signataires de la convention spéciale en proposerait la modification, et où celle-ci ne serait pas acceptée par un ou plusieurs des Etats adhérents, la modification, une fois adoptée par tous les Etats signataires, entrera en vigueur après expiration du délai qui sera fixé dans la convention spéciale. Les Etats qui ne sont pas représentés à la Commission pourront adhérer à la convention spéciale modifiée dans les mêmes conditions qu'à la précédente, qui aura cessé d'être en vigueur.

CHAPITRE V

Police de la navigation

Article 28

Le droit de conduire un bâtiment sur le Rhin, en amont du bac de Spijk, n'appartient qu'au titulaire d'une patente de capitaine ou de batelier du Rhin.

La patente est délivrée:

1° aux ressortissants des Etats riverains et de la Belgique par les autorités de l'un quelconque de ces pays;

2° aux ressortissants des autres Etats soit par les autorités des Etats riverains ou de la Belgique, soit par telle autre autorité agréée par la Commission.

Article 29

La patente est délivrée pour tout le Rhin ou pour des sections déterminées.

Elle mentionne les parties du Rhin sur lesquelles porte l'autorisation et les catégories de bâtiments que le titulaire a le droit de conduire.

Article 30

Les conditions dans lesquelles les autorités visées à l'article 28 sont tenues de délivrer une patente sont déterminées dans un règlement commun. Ce règlement peut décider que la patente ne sera pas requise pour conduire certaines catégories de bâtiments de faible tonnage.

La délivrance de la patente sera refusée à tout individu qui aura exercé ou tenté d'exercer la navigation sur le Rhin en se servant d'une patente délivrée à une autre personne. Ce refus pourra être temporaire ou définitif suivant les cas; il sera porté à la connaissance des autres autorités compétentes pour la délivrance des patentes.

Article 31

L'autorité qui a délivré la patente a seule le droit de la retirer, à titre temporaire ou définitif. Ce retrait est porté à la connaissance des autres autorités compétentes pour la délivrance des patentes.

La patente devra être retirée au titulaire ayant fait preuve d'une incapacité constituant un danger pour la navigation ou ayant été condamné, soit pour faits répétés de fraude douanière, soit pour atteintes graves à la propriété, ou ayant cédé sa patente à une autre personne ne possédant pas un pareil document à l'effet de la mettre en mesure d'exercer la navigation sur le Rhin.

Les autorités doivent se prêter un concours mutuel pour l'application des prescriptions du présent article.

Article 32

Tout Etat riverain ou la Belgique a le droit de demander qu'une patente soit retirée temporairement ou définitivement, dans les conditions de l'article 31, par l'autorité qui l'a délivrée.

Article 33

Les dispositions des articles 28 à 32 ne sont pas applicables aux conducteurs des radeaux.

Article 34

Si un Etat riverain ou la Belgique établit pour ses ressortissants faisant partie des équipages d'un bateau naviguant sur le Rhin l'obligation d'être muni d'un carnet de route ou d'un document analogue, les autres Etats prêteront, le cas échéant, leur concours pour que les inscriptions prévues soient effectuées dans ce document. Les modalités de ce concours seront établies par des accords spéciaux.

Article 35

Tout bâtiment naviguant sur le Rhin, en amont du bac de Spijk, doit être muni d'un certificat constatant que ce bâtiment remplit les conditions de navigabilité et indiquant les agrès et, s'il y a lieu, l'effectif de l'équipage nécessaires pour la sécurité de la navigation sur la partie du Rhin qu'il utilise.

Les dispositions relatives aux conditions de navigabilité, aux agrès et à l'effectif de l'équipage sont fixées par un règlement commun. Ce règlement peut exempter certaines catégories de bâtiments de faible tonnage de l'obligation du certificat.

Les conditions auxquelles sont soumis les navires de mer font l'objet de dispositions spéciales de ce règlement.

Le certificat est délivré, sur la base d'un examen préalable, par une des autorités compétentes d'un des Etats contractants. Cet examen a pour objet d'établir que la construction du bâtiment est conforme aux prescriptions du règlement et de permettre la détermination des agrès et de l'effectif de l'équipage nécessaires. En ce qui concerne la construction, le bâtiment peut être dispensé de cet examen s'il est muni d'une attestation valable délivrée par un organisme agréé par la Commission et constatant que la construction répond aux prescriptions du règlement.

Article 36

Les règlements communs de police de la navigation seront conçus d'une manière uniforme pour tout le cours du Rhin en tenant cependant compte de la diversité des conditions de la navigation.

Sauf disposition contraire des règlements de police de la navigation, les prescriptions de ces règlements ne seront pas mises en vigueur avant qu'elles puissent être uniformément appliquées à tout le cours du Rhin.

Ces règlements devront toutefois être modifiés lorsqu'un changement dans les conditions de la navigation en fera sentir la nécessité.

Article 37

Les contraventions aux prescriptions de police en matière de navigation, établies conformément à l'article précédent, seront punies d'une amende qui ne pourra excéder 500 reichsmarks, 3.000 francs français, 300 florins néerlandais, 600 francs suisses.

Aucune autre peine ne pourra être prononcée, hormis la condamnation à une contrainte par corps ou à une peine subsidiaire de prison, selon les dispositions générales de la loi nationale et la condamnation aux frais limités comme il est stipulé à l'article 62. La durée de la contrainte par corps ou de la peine subsidiaire de prison ne pourra excéder 25 jours. L'action publique résultant d'une contravention aux règlements communs de police sera prescrite après une année révolue. Les peines prononcées se prescrivent par deux ans.

Article 38

Chaque Etat riverain veillera à ce que les prescriptions locales de la police des ports édictées dans ses ports ne dérogent aux prescriptions des règlements communs de police de la navigation que dans la mesure répondant aux nécessités locales.

CHAPITRE VI

Travaux et ouvrages

Article 39

Les Etats riverains s'engagent, comme par le passé, chacun pour la partie du Rhin située dans les limites de son territoire, à mettre et à maintenir la voie navigable en bon état.

Cette obligation s'étend aux ouvrages, ainsi qu'aux chemins de halage, nécessaires à l'exploitation de la voie navigable.

Les Etats riverains assurent le fonctionnement desdits ouvrages.

Article 40

Partout où cela est reconnu nécessaire, les Etats riverains pourvoient au balisage, établissent des services d'avertisseurs et en assurent le fonctionnement.

Sur les parties de la voie navigable formant frontière entre deux Etats, chacun supporte, sauf accord spécial, la moitié des frais d'établissement, d'entretien et de fonctionnement de ces ouvrages et services.

Article 41

Le fonctionnement des ouvrages et services de la voie navigable, tels que ponts, écluses, balisage, avertisseurs, est assuré gratuitement par les Etats riverains.

Article 42

Les Etats riverains veilleront, chacun pour la partie du Rhin située dans les limites de son territoire, à ce que la navigation ne soit entravée ni par des ouvrages d'art ou leur fonctionnement, ni par des travaux quelconques ou leur exécution.

En outre, les Etats riverains veilleront, chacun pour la partie du Rhin située dans les limites de son territoire, à ce que la navigation ne soit entravée ni par des établissements flottants, tels que les bains, ni par des bacs ou autres moyens de passage d'une rive à l'autre, ni par des câbles immergés ou aériens.

Article 43

Tout Etat riverain adressera à la Commission, pour communication aux autres Etats représentés, la description sommaire des ponts et barrages ainsi que de tous autres ouvrages et travaux susceptibles

d'entraver la navigation, qu'il se propose d'exécuter ou de laisser exécuter sur la voie navigable du Rhin.

Si, à la suite de la demande de l'Etat qui a présenté le projet, la Commission constate à l'unanimité des voix que l'exécution de l'ouvrage ou des travaux projetés est compatible avec les dispositions de la présente Convention et des règlements communs, sa décision sera définitive. Il en sera de même si l'Etat qui a présenté le projet se conforme aux modifications indiquées à l'unanimité des voix par la Commission comme condition à son agrément. Si, dans un délai de quatre mois à compter du dépôt du projet au Secrétariat de la Commission, aucun Etat n'a fait d'objections à l'exécution de ce projet ni demandé l'examen dudit projet par la Commission, l'affaire sera considérée comme également réglée par une décision définitive.

Si, à la suite de la demande de l'Etat qui a présenté le projet ou de l'intervention d'un autre Etat, le projet est agréé à la majorité, tout Etat faisant partie de la minorité pourra engager la procédure prévue à l'article 90, trois mois au plus tard à compter de la date de la décision de la Commission. Passé ce délai, la décision sera définitive. Il en sera de même au cas où la majorité estimerait qu'il y a lieu d'apporter au projet des modifications acceptées par l'Etat qui l'a présenté. Si la majorité de la Commission n'agréa pas le projet ou si elle subordonne son agrément à des conditions qui ne sont pas acceptées par l'Etat qui l'a présenté, cet Etat ne pourrait, s'il exécutait néanmoins ce projet, le faire qu'à ses risques et périls, sous réserve de son droit d'engager, avant ou pendant l'exécution du projet, la procédure prévue à l'article 90. Toutefois, la Commission pourra interdire l'exécution du projet jusqu'à ce qu'il ait été décidé conformément à l'article 90.

Article 44

Si parmi les travaux et ouvrages projetés par un Etat, il s'en trouve qui puissent avoir une influence directe sur l'état du fleuve ou de ses rives dans les limites du territoire d'un Etat voisin, ce dernier Etat recevra, comme par le passé, communication des projets de ces travaux et ouvrages, afin que lesdits projets s'exécutent de la manière qui s'accordera le mieux avec les convenances des deux Etats. Ces derniers s'entendront sur les questions que pourrait soulever l'exécution des projets.

Article 45

La Commission organise des voyages périodiques d'étude sur le Rhin. Ces voyages sont effectués par un comité d'ingénieurs spécialistes qui examine, comme par le passé, l'état de la voie navigable et des ports, apprécie le résultat des travaux effectués et des mesures prises à la suite des voyages précédents, étudie les améliorations nécessaires ou désirables dans l'intérêt de la navigation et consigne dans un rapport à la Commission ses constatations et ses vues.

Les voyages ont lieu à intervalles suffisamment rapprochés. La Commission fixe le programme et détermine les parties du Rhin sur lesquelles ils seront effectués.

Les délégations font connaître à la Commission, en vue de chaque voyage, les ingénieurs qui, pour les Etats qu'ils représentent, font partie du comité.

CHAPITRE VII

Services publics

Article 46

Est interdit tout service public d'exploitation de la voie navigable constituant un monopole ou dont l'utilisation soit obligatoire. Toutefois, dans des cas exceptionnels, la Commission statuant à l'unanimité pourra autoriser le fonctionnement d'un tel service dont les tarifs éventuels seront soumis à son approbation.

Article 47

Le pilotage n'est pas obligatoire.

Article 48

Sur les sections de la voie navigable où il existe un service public de pilotage, des rétributions peuvent être prévues pour les pilotes. Ces rétributions doivent être d'un taux raisonnable et seront perçues d'après les tarifs publics communiqués à la Commission.

Article 49

L'usage de tout service public d'exploitation de la voie navigable, autre que ceux visés aux articles 46 et 48, peut donner lieu à la perception de redevances d'un taux raisonnable d'après des tarifs publics communiqués à la Commission. Ces redevances ne peuvent être exigées qu'autant que les services publics pour l'usage desquels elles ont été fixées, ont été effectivement utilisés.

CHAPITRE VIII

Ports

Article 50

Chacun des Etats riverains, pour l'étendue de son territoire, fait connaître à la Commission les ports du Rhin ouverts à la navigation.

Les Etats riverains veilleront à ce que dans les ports, toutes dispositions nécessaires soient prises, suivant les besoins du trafic, pour faciliter le chargement, le déchargement et la mise à l'entrepôt des marchandises et, d'une manière générale, pour que le port, y compris son outillage fixe et flottant, soit tenu en bon état.

Article 51

Les règles d'affectation de places fixes à quai dans les ports, de même que les conditions mises à la concession et à l'exploitation de magasins privés et d'autres installations ou services de port, doivent respecter les principes de liberté de navigation et d'égalité de traitement.

Article 52

Des redevances spéciales d'un taux raisonnable peuvent être prélevées pour couvrir en totalité ou en partie les dépenses effectuées ou engagées par l'administration pour l'entretien et l'exploitation des ports y compris la surveillance exigée par cette exploitation; ces redevances seront perçues d'après des tarifs publics; elles ne peuvent être exigées qu'autant que les ouvrages, installations et services desdits ports, pour l'usage desquels elles ont été fixées, ont été effectivement utilisés. Ces perceptions ne peuvent en aucun cas constituer une source de bénéfice pour les administrations.

Article 53

Les Etats riverains feront connaître à la Commission les ports privés du Rhin.

CHAPITRE IX

Tribunaux

Article 54

Les Etats riverains désignent des tribunaux dénommés Tribunaux pour la navigation du Rhin, qui connaîtront des affaires mentionnées à l'article 55. Ces tribunaux auront leur siège dans des localités aussi rapprochées du fleuve que possible.

Les dispositions législatives ou réglementaires relatives à ces tribunaux et aux changements qui seraient apportés à leur nombre, à leur siège, à leur ressort et à leur compétence respective, seront communiquées à la Commission dès leur mise en vigueur.

Article 55

Les affaires ci-après devront être portées devant les tribunaux visés à l'article 54:

- 1° Toutes les contraventions aux prescriptions relatives à la police de la navigation.
- 2° Les contestations relatives:
 - a) aux dommages causés par abordage ou par d'autres accidents de navigation à un bâtiment ou à un établissement flottant, à des personnes ou à des biens se trouvant à bord, à un ouvrage d'art, à un câble immergé ou aérien;

- b) aux entraves que des particuliers auraient apportées à l'usage des chemins de halage;
- c) aux rétributions des pilotes;
- d) aux sommes dues pour assistance ou sauvetage.

La compétence visée à la lettre a) subsiste, encore que les parties soient liées par un contrat; elle ne s'étend toutefois ni aux actions basées sur un contrat, ni aux actions dirigées contre un bâtiment pour dommages causés aux personnes ou aux biens se trouvant à son bord.

Article 56

La compétence appartient, dans les cas visés au 1° de l'article 55, au Tribunal pour la navigation du Rhin dans le ressort duquel la contravention a été commise.

Article 57

Dans les cas visés au 2° de l'article 55, la compétence appartient, savoir: dans le cas de l'alinéa a), au tribunal dans le ressort duquel le dommage a été subi; dans le cas de l'alinéa b), au tribunal dans le ressort duquel l'entrave a été apportée; dans le cas de l'alinéa c), au tribunal dans le ressort duquel le pilote a été ou aurait dû être rétribué; dans le cas de l'alinéa d), au tribunal dans le ressort duquel l'assistance a été donnée ou le sauvetage effectué.

Les parties peuvent par un accord formel porter une affaire devant un Tribunal pour la navigation du Rhin autre que celui dont la compétence résulte de l'alinéa précédent ou même devant un tribunal ordinaire, si, dans ce dernier cas, la loi nationale de ce tribunal ne s'y oppose pas.

Article 58

Si, dans une section où la limite entre les ressorts des tribunaux pour la navigation du Rhin suit le cours du fleuve, des faits se rattachant au même événement se sont produits à la fois dans les deux ressorts, la compétence est établie par le choix du premier demandeur.

Il en est de même dans le cas où le tribunal saisi juge impossible de déterminer dans lequel des deux ressorts les faits litigieux se sont produits.

Les dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article s'appliquent sous réserve de l'alinéa 2 de l'article précédent.

Les Etats co-riverains se réservent le droit de confier, en vertu d'un commun accord, à une commission technique mixte le soin de procéder, sur la demande d'une autorité ou d'une partie intéressée, à une constatation du lieu de l'accident; les conclusions de cette commission seront obligatoires.

Article 59

Chaque Etat riverain désigne le ou les tribunaux supérieurs compétents pour connaître en appel des décisions rendues sur son territoire par les Tribunaux de première instance pour la navigation du Rhin.

Le siège de ces tribunaux d'appel doit être situé dans une localité aussi rapprochée du fleuve que possible.

Article 60

Les jugements doivent être motivés en fait et en droit.

Article 61

La procédure dans les affaires en matière de navigation du Rhin sera aussi simple et aussi prompte que possible.

Article 62

Les décisions prononcées dans les affaires civiles en matière de navigation du Rhin et passées en force de chose jugée, seront rendues exécutoires dans tous les Etats riverains et en Belgique en observant les formes prescrites par les lois du pays où elles devront être exécutées.

L'autorité compétente de l'Etat où l'exécution sera demandée devra limiter son examen à constater:

- 1° l'authenticité de la décision invoquée,
- 2° le fait que la décision est passée en force de chose jugée,
- 3° le fait que la décision n'est pas contraire à l'ordre public,
- 4° le fait qu'il s'agit d'une décision dans une affaire de navigation du Rhin, émanant d'un tribunal compétent.

Les règles précédentes s'appliquent aux transactions judiciaires en matière civile. Elles ne s'appliquent pas à la saisie conservatoire ni aux autres mesures conservatoires.

Article 63

Les procédures en matière de navigation du Rhin ne donnent lieu ni à l'usage de papier timbré ni à la perception de frais de justice, y compris tous frais d'exécution, à l'exception des procédures d'appel en matière civile. Les parties n'ont à supporter d'autres frais que ceux de témoins ou d'experts et de leur citation, ainsi que ceux de signification et de port de lettres et autres débours, le tout d'après les tarifs ordinaires en matière de procédure.

Il ne peut être exigé aucune caution *judicatum solvi*.

Le bâtiment non plus que le capitaine ou batelier, ne peuvent être empêchés de continuer le voyage à raison d'une procédure engagée contre eux, dès que le cautionnement fixé à cette fin par l'autorité compétente aura été fourni.

Article 64

La législation des Etats riverains peut prévoir, pour les contraventions visées au 1° de l'article 55, soit une procédure de transaction entre le ministère public ou une autorité administrative et le contrevenant, soit une procédure permettant au contrevenant de se soumettre sans délai à l'amende fixée par le ministère public ou par une autorité administrative, soit une procédure permettant à des autorités administratives ou judiciaires d'imposer, à titre provisoire, une amende ne dépassant pas 150 reichsmarks, 900 francs français, 90 florins néerlandais, 180 francs suisses.

Un délai d'opposition d'une semaine à compter de la signification au contrevenant doit, dans ce dernier cas, être laissé à celui-ci pour porter l'affaire aux fins de jugement devant le Tribunal pour la navigation du Rhin compétent. Faute d'opposition, cette condamnation équivaut à un jugement qui n'est plus susceptible d'appel.

Article 65

Les Etats contractants s'engagent à se prêter entr'aide judiciaire dans les affaires en matière de navigation du Rhin.

Les décisions, les citations et autres exploits d'ajournement, dans les causes pendantes en matière de navigation du Rhin sont considérées, quant à la notification, par chacun des Etats riverains et la Belgique comme émanant des autorités nationales.

Pour ce qui concerne les personnes ayant un domicile connu dans les Etats riverains et la Belgique, les citations et exploits dans ces causes sont notifiés à ce domicile.

Les autres détails seront réglés dans les conventions bilatérales ou plurilatérales que les Etats contractants concluront au sujet des autres relations de service de leurs autorités respectives.

CHAPITRE X

Déroations

Article 66

Par dérogation au principe formulé à l'article 3, les Etats contractants se réservent de prendre les mesures restreignant la liberté de la navigation qui leur incombent en vertu des conventions générales auxquelles tous les Etats contractants sont parties.

Article 67

Les Etats riverains ne devront pas entraver sans nécessité la liberté de la navigation en prenant et en appliquant les mesures de contrôle sanitaire ayant pour objet d'empêcher la propagation des maladies contagieuses des humains, les mesures de protection contre les maladies des animaux et des végétaux ainsi que les mesures prescrites

pour le maintien de la sécurité générale, notamment celles applicables soit à la circulation des équipages et des passagers, soit à l'établissement à terre des personnes dont la présence est requise en vue de l'exercice de la navigation.

Article 68

Par dérogation à l'article 4, les mesures de contrôle sanitaire peuvent comporter des discriminations à raison de la provenance, les mesures de protection contre les maladies des animaux et des végétaux des discriminations à raison de l'origine ou de la provenance, les mesures prescrites pour le maintien de la sécurité générale des discriminations à raison de la nationalité des personnes, de leur origine, de leur provenance ou de leur destination.

Les discriminations prévues ci-dessus ne doivent être faites que pour des motifs valables.

Article 69

Les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte à la législation des Etats ni aux conventions internationales sur les services des postes et des télécommunications, y compris ceux de la radio-communication de quelque sorte que ce soit.

Article 70

Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent ni aux bacs, ni aux autres moyens de passage par eau d'une rive à l'autre, sauf en ce qui concerne:

- 1° l'obligation pour les Etats riverains de se conformer aux dispositions de l'article 42;
- 2° l'observation des prescriptions réglementaires relatives à la marche et aux signaux;
- 3° la juridiction des tribunaux de navigation.

Article 71

La présente Convention ne s'applique pas aux bâtiments de guerre, de police, de contrôle, ni, en général, à tous les bâtiments exerçant, à un titre quelconque, la puissance publique, ni à tous autres bâtiments lorsque ceux-ci servent exclusivement aux forces navales, aériennes ou terrestres d'un Etat. Ceux-ci doivent, autant que possible, se conformer aux prescriptions réglementaires relatives à la marche et aux signaux.

Article 72

La présente Convention subsistera, en cas de guerre, dans la mesure compatible avec les droits et les devoirs des belligérants et des neutres: si, en pareil cas, la navigation sur le Rhin se trouvait interrompue, les Etats contractants se concerteront en vue de substituer au Rhin d'autres voies de communication entre la Suisse et la mer.

Article 73

Il pourra être exceptionnellement, et pour une durée aussi limitée que possible, dérogé aux dispositions de la présente Convention par des mesures particulières ou générales que l'un des Etats contractants serait obligé de prendre en cas d'événements graves intéressant la sûreté de l'Etat, étant entendu que la liberté de la navigation et l'égalité de traitement doivent être maintenues dans toute la mesure du possible.

Article 74

Il pourra être exceptionnellement, et pour une durée aussi limitée que possible, dérogé aux dispositions de la présente Convention par des mesures particulières ou générales, que la Commission, par un vote unanime, jugerait nécessaires aux intérêts de la navigation du Rhin. Ces dérogations ne pourront être décidées que pour un délai ne dépassant pas un an, à compter de la date de leur entrée en vigueur.

CHAPITRE XI

Organisation, attributions et fonctionnement de la Commission

Article 75

Le siège de la Commission peut être déplacé après toute période de dix ans révolue. Il est maintenu à Strasbourg pour une période décennale à courir à partir de l'entrée en vigueur de la présente Convention.

Article 76

Le nombre des Délégués de chaque Etat à la Commission n'excède pas quatre.

Chaque Etat a droit à une voix qui est émise par un de ses Délégués.

Article 77

Chaque Délégation désigne à tour de rôle, dans l'ordre alphabétique des Etats, celui de ses Membres qui exercera la présidence de la Commission. Dans le cas où une Délégation n'est pas en état d'assurer la présidence la désignation du Président est assurée par la Délégation suivante.

La présidence est annuelle et commence le 1er janvier. Si le changement intervient en cours d'année, le nouveau Président reste en fonctions jusqu'à la fin de l'année suivante.

Article 78

La Commission a pour mission:

a) d'établir sur les propositions des Etats contractants le texte des règlements communs destinés à assurer l'application de la présente Convention;

b) d'examiner toutes les plaintes auxquelles donneront lieu l'application de la présente Convention, des règlements communs et des mesures que les Etats contractants auront adoptés d'un commun accord;

c) de délibérer sur les propositions des Etats contractants concernant la prospérité de la navigation du Rhin et d'énoncer, à cet égard, les recommandations qu'elle juge opportunes;

d) de délibérer sur toutes questions concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention et des règlements communs et d'énoncer aux Etats intéressés les recommandations qu'elle juge opportunes;

e) de prendre les décisions nécessaires à l'exercice des attributions qui lui sont conférées par les articles 28, 35, 43, et 91 de la présente Convention;

f) de rédiger tous les ans un rapport sur l'état de la navigation du Rhin.

Article 79

Sous réserve des dispositions contraires de la présente Convention, les résolutions de la Commission sont prises à la majorité des voix de l'ensemble de la Commission, mais elles ne sont pas obligatoires pour l'Etat dont le Gouvernement leur refuserait son approbation. Les résolutions d'ordre intérieur sont prises à la même majorité, mais sont obligatoires pour l'Etat ou les Etats intéressés.

Article 80

Chaque Etat contractant est tenu de mettre en vigueur les règlements communs qu'il a approuvés et d'en assurer l'application.

Article 81

La Commission se réunit en session ordinaire au moins une fois par an. Des sessions extraordinaires ont lieu, lorsque la proposition en est faite par une Délégation.

Dans les affaires urgentes, la Commission peut prendre des résolutions par voie de correspondance si aucune Délégation ne s'y oppose.

Article 82

La Commission organise son Secrétariat et lui donne ses instructions.

Elle peut se mettre d'accord avec l'Etat sur le territoire duquel se trouve son siège pour que cet Etat assure le fonctionnement du Secrétariat à ses frais.

Article 83

Les Etats contractants reconnaissent aux Membres de la Commission, pour l'accomplissement de leur mission et en ce qui concerne leurs personnes, le personnel de leurs Délégations et leurs archives,

les privilèges et immunités reconnus aux missions diplomatiques accréditées auprès d'eux.

La Commission jouit en tout temps de ces privilèges et immunités pour le personnel de son Secrétariat, pour ses installations et pour ses archives.

Les dispositions des deux alinéas précédents n'ont pas pour objet de régler les rapports entre les Etats et leurs propres ressortissants.

Article 84

Les frais de chaque Délégation sont à la charge de son Gouvernement.

Article 85

Les frais généraux de la Commission sont répartis par parts égales entre les Gouvernements représentés à la Commission. Cette répartition peut être modifiée à tout moment.

Article 86

Le budget est établi à l'unanimité des voix de l'ensemble de la Commission.

A défaut de cette unanimité pour l'ensemble du budget les règles suivantes sont observées. Les articles pour lesquels l'unanimité est acquise sont adoptés. En ce qui concerne les autres articles, la diminution ou la suppression d'un crédit pourra être décidée par une majorité des deux tiers des voix de l'ensemble de la Commission. Si cette majorité n'est pas acquise, le crédit inscrit au budget précédent est maintenu. Si le désaccord porte sur une proposition d'augmentation d'un crédit ou sur un crédit nouveau, la Commission ajournera la discussion jusqu'à la prochaine session. Jusqu'à ce que ce crédit soit adopté à l'unanimité des voix de l'ensemble de la Commission, les chiffres du budget précédent restent en vigueur.

Article 87

Les résolutions, protocoles et autres actes officiels émanant de la Commission sont rédigés en français et en allemand.

Ces documents seront traduits en néerlandais ou en toute autre langue officielle d'un Etat contractant lorsque cette traduction sera demandée par l'Etat contractant intéressé.

Article 88

Les Etats contractants s'engagent à faciliter à la Commission l'accomplissement de sa mission et, en particulier, à lui fournir, dans la mesure du possible, tous documents et informations qu'elle pourrait demander à cette fin.

CHAPITRE XII

Dispositions finales

Article 89

Sous réserve des dispositions de l'article premier de la présente Convention, la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 ainsi que le protocole additionnel du 18 septembre 1895 sont abrogés. Tous autres actes, traités et conventions sont maintenus dans celles de leurs dispositions qui ne sont pas contraires aux stipulations de la présente Convention.

Article 90

Si un différend vient à s'élever relativement à l'interprétation ou à l'application de la présente Convention ou d'un règlement commun, et si, après la recommandation de la Commission prévue à l'article 78, lettre d), ce différend persiste, les Etats intéressés pourront, avant toute autre procédure, le soumettre d'un commun accord à la Commission consultative et technique des Communications et du Transit de la Société des Nations aux fins d'une nouvelle tentative de conciliation.

A défaut du commun accord ou de la conciliation ci-dessus visés, l'affaire sera portée devant la Cour permanente de Justice internationale. Les parties intéressées établiront un compromis. Si celui-ci n'est pas arrêté dans les trois mois à compter du jour où l'une des parties a été saisie d'une demande aux fins du règlement judiciaire, chaque partie pourra saisir la Cour par voie de requête.

Toutefois, si les Etats intéressés sont d'accord ou si l'un d'eux n'est pas Membre de la Société des Nations, le différend sera, à la demande de la partie la plus diligente, soumis à un tribunal d'arbitrage, conformément à la Convention de La Haye pour le règlement pacifique des conflits internationaux du 18 octobre 1907. Si, dans un délai de trois mois après la notification de cette demande aux autres Etats intéressés, les parties ne se sont pas mises d'accord sur les termes du compromis visé à l'article 52 de la Convention de La Haye, le compromis sera établi par la Cour d'Arbitrage, conformément à l'article 53 de ladite Convention. Si plus de deux Etats sont parties au litige, les présidents des commissions de conciliation existant entre les parties seront priés de nommer les membres de la commission, prévue à l'article 54 de la Convention de La Haye, à moins que les Etats en litige se mettent d'accord sur une autre procédure.

La Cour permanente de Justice internationale ou le Tribunal d'Arbitrage a compétence pour arrêter les dispositions nécessaires relatives aux délais et aux autres détails de la procédure, tout autant que les règles applicables à un autre titre ne seraient pas suffisantes.

Sous réserve des dispositions de l'article 43 de la présente Convention, la Cour permanente de Justice internationale ou le Tribunal

d'Arbitrage pourra édicter des mesures conservatoires auxquelles les parties se soumettent.

Article 91

Dix années au plus tôt après sa mise en vigueur, la présente Convention fera, si l'un des Etats contractants en exprime le désir, l'objet d'un nouvel examen.

Chaque Etat contractant peut, d'autre part, demander, à toute époque, telles modifications qui lui paraîtraient utiles.

Le nouvel examen de la Convention de même que celui des propositions de modifications ci-dessus visées, sont effectués au sein de la Commission qui en fixe la date, détermine les modalités de la procédure et soumet aux Gouvernements contractants les résultats de son examen.

Jusqu'à la mise en vigueur d'un nouvel accord, les dispositions de la Convention existante demeurent en vigueur.

Article 92

La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés, dans le plus court délai, au siège de la Commission, pour être conservés dans ses archives.

Un procès-verbal du dépôt des instruments de ratification sera dressé par les soins du Secrétaire Général, qui remettra à chacun des Etats contractants, une copie, par lui certifiée conforme, des instruments de ratification ainsi que du procès-verbal de dépôt.

Article 93

La présente Convention entrera en vigueur six mois après le jour de la clôture du procès-verbal constatant le dépôt des instruments de ratification par tous les Etats contractants.

Article 94

La présente Convention, rédigée en un seul exemplaire en allemand, anglais, français, italien et néerlandais, le texte français faisant foi en cas de divergence, restera déposée dans les archives de la Commission.

Une copie certifiée conforme par le Secrétaire Général en sera remise par lui à chacun des Etats contractants et envoyée au Secrétaire Général de la Société des Nations aux fins d'enregistrement.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires susnommés ont signé la présente Convention et y ont apposé leur cachet.

Fait à Strasbourg, le

mil neuf cent

(par.) Ms.

(par.) B.

(par.) Fs.

(par.) J. d. R.

(par.) H. W.

(par.) S. Dfs.

(par.) F. H.

(par.) D. K.

(par.) A. M. F.

(par.) R. H.

(par.) J. V.

Protocole de clôture

Généralités

Il est entendu qu'au sens de la présente Convention:

1° le terme „bâtiment” s'applique aux navires et bateaux, y compris les engins flottants et les hydroglisseurs, ainsi qu'aux radeaux;

2° sauf disposition contraire, les termes „capitaines” et „bateliers” s'appliquent également aux floteurs.

Ad article premier, alinéa 3

Il est entendu que l'alinéa 3 de l'article premier n'a pas pour effet d'abroger les autres dispositions actuellement applicables aux voies d'eau qui sont mentionnées dans cet alinéa.

Il est entendu que les bâtiments de toutes les nations, appartenant à la navigation du Rhin, et venant du Rhin pour se rendre en Belgique et réciproquement continueront à bénéficier du régime qui leur est garanti par la Convention de Mannheim du 17 octobre 1868.

Ad Chapitres III, IV, VII et VIII

Le Plénipotentiaire de S. M. le Roi des Belges déclare que les dispositions des Chapitres III, IV, VII et VIII de la présente Convention seront appliquées par le Gouvernement belge à la voie navigable entre Anvers et la frontière belgo-néerlandaise ainsi qu'au port d'Anvers, en ce qui concerne la navigation en provenance et à destination du Rhin.

Ad articles 3, 4 et 8

Les principes énoncés aux articles 3, 4 et 8, s'appliquent non seulement aux transports sur la voie navigable, mais encore à l'affrètement, aux opérations de chargement, de déchargement et de transbordement, au dépôt des marchandises pendant un délai raisonnable

sur les quais ou dans les magasins de port et aux opérations analogues, en tant que toutes ces opérations constituent le complément d'un transport par eau. Le transport sur terre d'un point à un autre du même port du Rhin est considéré comme faisant partie des opérations de transbordement visées ci-dessus.

Ad article 3

Il est entendu que la liberté de navigation doit être assurée dans le sens de la présente Convention contre la possibilité que des défenses conditionnelles ou inconditionnelles, directes ou indirectes, rendent en fait impossible cette liberté.

Ad article 4

Il est entendu qu'aucune distinction ne peut être faite par un Etat au profit de ses propres ressortissants ou de son propre pavillon.

Ad article 6

Il est entendu que l'article 6 ne fait pas obstacle à l'application de mesures qui pourraient être adoptées à l'unanimité par les Etats contractants pour les frais de fonctionnement de la Commission.

Il est entendu que l'article 6 ne fait pas obstacle à l'application de redevances raisonnables relatives au régime des passeports, au contrôle sanitaire, à la statistique, au convoiage douanier à terre, ni d'autres redevances analogues.

Il est entendu que l'article 6 s'applique non seulement aux transports sur la voie navigable, mais encore à l'affrètement, aux opérations de chargement, de déchargement et de transbordement et aux opérations analogues, y compris les transports sur terre d'un point à un autre du même port du Rhin, ainsi qu'au dépôt de marchandises pendant un délai raisonnable sur les quais ou dans les magasins de port, en tant qu'il s'agit de prestations accessoires normales de l'entreprise de navigation (ou du batelier), dont la rémunération est comprise dans le fret forfaitaire.

Ad article 8, alinéa 2

Les Gouvernements de S. M. le Roi des Belges et de S. M. la Reine des Pays-Bas se réservent d'accorder un traitement spécial à la navigation de l'Escaut, ainsi qu'à la navigation entre Petit Lanaye et Smeermaes.

Ad article 9

Il est entendu que les discriminations en raison du pavillon interdites par le 1° de l'article 9 comprennent les discriminations qui seraient faites par un Etat au profit de son propre pavillon.

Il est entendu qu'il ne peut être fait sur le Rhin, à raison du pavillon sous lequel la marchandise a été transportée antérieurement à son arrivée sur le Rhin, de discrimination qui serait contraire aux principes inscrits dans le Statut sur le régime international des ports maritimes en date à Genève du 9 décembre 1923.

Ad article 10

Il est entendu que les quantités appropriées visées à l'alinéa premier sont calculées pour le voyage du bâtiment depuis la frontière jusqu'au premier port utilisé pour chargement ou déchargement, et au minimum pour une marche normale de 48 heures.

La limitation prévue ne se réfère pas au charbon se trouvant dans les soutes lors du passage de la frontière.

Ad Chapitre IV

Il est entendu que sous la dénomination de „plomb”, on comprend, dans les divers articles de la Convention de même que dans le document rhénan, les cachets, ainsi que tout autre moyen de clôture qui serait admis par la convention spéciale visée à l'article 27.

Ad article 13

Il est entendu qu'il n'est pas porté atteinte au droit des Etats riverains d'exiger des bâtiments ayant à bord des marchandises sous régime de douane, qu'ils arborent des signaux de douane.

Ad article 17

La disposition de l'alinéa 2 de l'article 17 ne sera applicable que cinq ans après la mise en vigueur de la convention spéciale.

Ad article 23

Il est entendu que l'obligation d'admettre dans les entrepôts publics et les installations spéciales visées à l'alinéa 3 de l'article 23 les marchandises sous régime de douane, ne comporte pas l'obligation d'admettre dans ces entrepôts et installations indistinctement les marchandises inflammables, dangereuses ou pouvant contaminer les autres marchandises. Pour ces sortes de marchandises, des entrepôts spéciaux devront être aménagés là où les besoins normaux du trafic l'exigeront.

Ad article 41

Il est entendu que les frais d'un service d'avertisseurs, rendu nécessaire par des circonstances spéciales, peuvent être mis à la charge de celui par le fait duquel ces circonstances se sont produites.

Ad article 42

Il est entendu que l'expression entrave vise seulement des difficultés sérieuses pour la navigation.

Il est entendu que le terme „ouvrages d'art" comprend les ponts de bateaux.

Ad Chapitre VIII

Il est entendu que le terme „ports" vise tous les lieux publics de chargement et de déchargement, y compris les débarcadères publics ainsi que les ports de refuge.

Il est entendu que, sauf disposition contraire, le terme „ports" ne vise pas les ports privés.

Sont seuls considérés comme ports privés les ports ou parties de ports servant exclusivement aux besoins propres d'une entreprise privée.

Ad article 52

Il est entendu que les dépenses visées à l'article 52 peuvent comprendre une annuité raisonnable pour le service des capitaux investis.

Ad Chapitre IX

Il est entendu qu'aux termes de la présente Convention les affaires en matière de navigation du Rhin sont les affaires définies à l'article 55 et qui ont été portées en première instance devant un Tribunal pour la navigation du Rhin (article 54).

Il est entendu qu'une décision dans une affaire en matière de navigation du Rhin ayant acquis force de chose jugée, ne met pas obstacle à l'application des articles 78, lettre d) et 90.

Les appels déjà interjetés auprès de la Commission à la date de la mise en vigueur de la présente Convention seront renvoyés aux fins de débats et décision au tribunal supérieur compétent (article 38 de la Convention de Mannheim), à moins que l'appelant ne préfère se désister de son appel.

Ad article 69

Il est entendu que les transports de colis postaux que chaque Etat riverain pourra réserver à son administration postale sont les transports de colis ne dépassant pas le poids maximum fixé par les arrangements de l'Union Postale Universelle.

Ad article 79

Il est entendu que l'Etat qui a refusé son approbation à une résolution ne peut pas s'opposer à ce que les Etats qui l'ont acceptée l'appliquent sur leur territoire.

Ad article 80

Il est entendu que les lois et règlements édictés par un Etat contractant ne pourront être appliqués sur le Rhin s'ils sont contraires aux règlements communs qu'il a approuvés.

Ad article 82

Il est entendu que dans le cas visé à l'alinéa 2 de l'article 82, la Commission devra, par vote unanime, agréer la ou les personnes désignées par le Gouvernement du siège.

Ad article 83, alinéa 3

Chacun des Etats contractants se déclare disposé, pour le cas où la Commission établirait son siège sur son territoire, à envisager un *modus vivendi* évitant que les sommes allouées par la Commission à titre de traitements ou indemnités donnent lieu à la perception d'aucun impôt.

Ad article 90

Pour faciliter une composition aussi uniforme que possible du Tribunal d'Arbitrage prévu à l'article 90, alinéa 3, il sera procédé de la manière suivante:

Chaque Etat contractant désigne deux personnes aptes à remplir les fonctions arbitrales et dont l'une au moins, sera choisie parmi les membres de la Cour permanente d'Arbitrage de La Haye.

Les Etats contractants se mettront d'accord pour désigner cinq ressortissants d'Etats non-contractants pour remplir éventuellement les fonctions de Président du Tribunal arbitral et celles de membres de ce Tribunal, dans le cas visé à l'alinéa 6 in fine ci-dessous.

Les deux listes ainsi dressées sont tenues à jour par les soins du Secrétariat de la Commission, qui y introduit les modifications que les Etats apporteraient chacun en ce qui le concerne, ou d'un commun accord, selon le cas. Ces modifications produisent effet au 1er janvier de chaque année, sauf s'il s'agit d'un remplacement pour cause de décès ou de démission, lequel prendra effet immédiatement.

Un différend venant à surgir entre deux Etats contractants, il est procédé, conformément à la Convention de La Haye du 18 octobre 1907, à la désignation des arbitres en les prenant sur la première liste, et à la désignation du Président en le prenant sur la deuxième liste. Toutefois, chacun des Etats en litige peut, en considération de la nature du différend, choisir son arbitre national en dehors de la première liste. Si après un délai de trois mois après la notification visée à l'article 90, alinéa 3, une ou plusieurs désignations n'ont pas été effectuées, celles-ci seront faites par les personnes figurant sur la seconde liste qui se prononceront à la majorité des voix.

Si plus de deux Etats sont parties au différend et à défaut d'accord entre eux pour la constitution du Tribunal arbitral sur la base des

règles précédentes, la commission prévue à l'article 54 de la Convention de La Haye et visée à la phrase finale de l'article 90, l'alinéa 3, procèdera à la nomination dudit Tribunal, en choisissant le Président et deux membres du Tribunal dans la seconde liste.

Il est entendu que la possibilité d'un accord sur une autre composition du Tribunal d'arbitrage reste réservée conformément aux dispositions de l'alinéa 3 de l'article 90.

(par.) Ms.

(par.) B.

(par.) Fs.

(par.) J. d. R.

(par.) H. W.

(par.) S. Dfs.

(par.) F. H.

(par.) D. K.

(par.) A. M. F.

(par.) R. H.

(par.) J. V.

Op 14 november 1936 richtte de Duitse Regering tot de Nederlandse Regering een nota van de volgende inhoud:

DEUTSCHE GESANDTSCHAFT

A 4754

Den Haag, den 14. November 1936.

Herr Minister,

Im Auftrage meiner Regierung beehre ich mich Euerer Exzellenz folgendes zur Kenntnis zu bringen:

Die Freiheit der Schifffahrt auf allen Wasserstrassen und die Gleichbehandlung aller im Frieden lebenden Staaten auf diesen Wasserstrassen sind vor dem Weltkriege fast 100 Jahre lang die Grundlagen einer fruchtbaren Zusammenarbeit zwischen den Anliegern der schiffbaren Ströme gewesen. Demgegenüber ist in Versailles im Widerspruch mit dem Grundgedanken der Gleichberechtigung auch auf diesem Gebiet einseitig zum Nachteil Deutschlands ein künstliches und den praktischen Bedürfnissen der Schifffahrt zuwiderlaufendes System geschaffen worden, das Deutschland eine dauernde internationale Überwachung seiner Wasserstrassen aufzuzwingen suchte, indem es die deutschen Hoheitsrechte mehr oder weniger auf internationale Kommissionen unter weitgehender Mitwirkung von Nichtuferstaaten übertrug.

Die Deutsche Regierung hat sich aufs ernsteste bemüht, diese unerträgliche Regelung durch anderweitige Vereinbarungen zu beseitigen. Die deutschen Bevollmächtigten in den Kommissionen haben in langwierigen Verhandlungen versucht, spätestens zum 1. Januar 1937 einen Zustand herzustellen, der mit dem deutschen Standpunkt verträglich gewesen wäre. Ein Erfolg ist diesen Bemühungen versagt geblieben, weil die anderen beteiligten Mächte sich nicht haben

entschliessen können, ein System aufzugeben, das in seinen Grundlagen mit den deutschen Hoheitsrechten unvereinbar ist.

Überdies ist hinsichtlich des Rheins der nächst Deutschland wichtigste Uferstaat, das Königreich der Niederlande, den im Mai d. Jhs. getroffenen Vereinbarungen nicht beigetreten; es sind aber gerade an diesem Strom klare Verhältnisse notwendig. An der Elbe ist es nicht gelungen, die neue Regelung von der Versailler Grundlage zu lösen und insbesondere den Zustand zu beseitigen, dass vier Nicht-uferstaaten ohne besondere Interessen an der Elbschiffahrt auch heute noch den Anspruch erheben Garanten der Schifffahrtsfreiheit auf diesem Strom zu sein. Für den deutschen Oderstrom besteht noch heute, wenn auch ohne Beteiligung Deutschlands, eine internationale Kommission mit einem im Jahre 1920 ohne deutsche Mitwirkung provisorisch bestellten französischen Generalsekretär. An der Donau haben 10 Jahre Bemühungen des Donauuferstaates Deutschland um Wiedereintritt in die Donaumündungskommission keinerlei Erfolg gehabt. Die von der Deutschen Regierung mit allem Nachdruck seit Ende Mai d. Jhs. betriebene Revision der Donauakte hat trotz allem Entgegenkommen Deutschlands keinerlei Fortschritte gemacht. Endlich glauben die anderen Mächte, in bezug auf den Kaiser-Wilhelm-Kanal an der Deutschland in Versailles aufgezwungenen willkürlichen Beschränkung der deutschen Hoheitsrechte festhalten zu sollen.

Die Deutsche Regierung kann es nicht verantworten, die vorstehend gekennzeichnete Lage der Dinge noch länger hinzunehmen. Sie sieht sich deshalb zu der Erklärung gezwungen, dass sie die im Versailler Vertrag enthaltenen Bestimmungen über die auf den deutschen Gebieten befindlichen Wasserstrassen und die auf diesen Bestimmungen beruhende internationale Stromakte¹⁾ nicht mehr als für sich verbindlich anerkennt. Sie hat dementsprechend beschlossen, die für den Rhein am 4. Mai getroffene vorläufige Vereinbarung (modus vivendi) gemäss deren Artikel 3 Absatz 2 mit sofortiger Wirkung zu kündigen und von der Unterzeichnung der für die Elbe entworfenen Vereinbarung gleichen Charakters abzusehen. Damit entfällt eine weitere Mitarbeit Deutschlands in den Versailler Stromkommissionen. Die Vollmachten der bisherigen deutschen Delegierten sind erloschen.

Zugleich teilt die Deutsche Regierung folgende von ihr getroffene Regelung mit: Die Schifffahrt auf den auf deutschem Gebiet befindlichen Wasserstrassen steht den Schiffen aller mit dem Deutschen Reich in Frieden lebenden Staaten offen. Es findet kein Unterschied in der Behandlung der deutschen und fremden Schiffe statt; das gilt auch für die Frage der Schifffahrtsabgaben. Dabei setzt die Deutsche Regierung voraus, dass auf Wasserstrassen der anderen beteiligten Staaten Gegenseitigkeit gewährt wird.

Ausserdem wird die Deutsche Regierung die deutschen Wasser-

1) Het enkelvoud is hier kennelijk bij vergissing gebezigd.

strassenbehörden anweisen, mit den zuständigen Behörden der anderen Anliegerstaaten gemeinsame Fragen zu erörtern und darüber gegebenenfalls Vereinbarungen zu treffen.

Genehmigen Sie, Herr Minister, die Versicherung meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

(gez.) ZECH

Seiner Exzellenz

Herrn Jonkheer A. C. D. de Graeff,

Minister der Auswärtigen Angelegenheiten,

Den Haag.

Gelijklopende nota's werden eveneens op 14 november 1936 door de Duitse Regering gericht tot de Regeringen van België, Bulgarije, Denemarken, Frankrijk, Griekenland, Groot-Brittannië, Hongarije, Italië, Oostenrijk, Polen, Roemenië, Tsjecho-Slowakije, Zuidslavië, Zweden en Zwitserland.

Op 5 december 1936 deelde de Italiaanse Regering aan de Voorzitter van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart mede, dat zij besloten had niet langer aan de werkzaamheden van de Commissie deel te nemen.

Op 3 april 1939 werd te Brussel tussen Nederland, België en Frankrijk een Overeenkomst gesloten nopens verschillende vraagstukken betreffende het stelsel toepasselijk op de Rijnvaart, met Protocol van ondertekening en bijbehorende brieven. Tekst en vertaling van Overeenkomst, Protocol en brieven zijn opgenomen in *Stb.* 1939, 22. De tekst van de Overeenkomst en het Protocol luidt als volgt:

Accord relatif à certaines questions touchant le régime applicable à la navigation du Rhin

La Belgique, la France et les Pays-Bas,

Désireux, en ce qui les concerne, de préciser et de compléter sur certains points le régime applicable à la navigation sur le Rhin et sur les eaux adjacentes, visées dans la Convention de Mannheim du 17 octobre 1868, sans cependant porter atteinte au principe de collaboration entre tous les Etats appelés à faire partie, comme eux-mêmes, de la communauté rhénane,

Sont convenus des dispositions suivantes:

Article 1

Les marchandises arrivant à Strasbourg, ou en partant, par la voie du Rhin, pour être considérées comme transportées en droiture aux termes de la législation française, peuvent indifféremment être transbordées, avec ou sans entreposage, dans les ports belges d'Anvers et

de Gand et les ports néerlandais d'Amsterdam, de Dordrecht et de Rotterdam (y compris Vlaardingen, Schiedam et Hoek van Holland).

Les justifications à produire pour bénéficier du régime visé ci-dessus sont déterminées par la législation française.

Toutes les facilités qui seraient accordées par la France aux marchandises transitant par un des ports visés à l'alinéa premier seront étendues à tous les autres ports énumérés audit alinéa.

Article 2

Le régime défini à l'article 1er, en ce qui concerne les marchandises transitant par les ports néerlandais, sera appliqué:

a) à la date d'entrée en vigueur du présent accord, aux marchandises originaires des territoires néerlandais d'outre-mer;

b) un an après cette date, aux marchandises en provenance ou à destination des ports français (y compris les ports algériens);

c) deux ans et demi après la même date, aux marchandises en provenance ou à destination des colonies et protectorats français;

d) quatre ans après ladite date, aux marchandises d'origine européenne;

e) cinq ans après la date d'entrée en vigueur du présent accord, à toutes les autres marchandises.

Article 3

En ce qui concerne la navigation rhénane, les Gouvernements belge et néerlandais s'engagent, pendant un délai de dix ans, à dater de l'entrée en vigueur du présent Accord, à n'aggraver, sans entente préalable entre eux, aucune mesure actuellement existante destinée à favoriser le trafic en provenance ou à destination des ports belges au détriment des ports néerlandais, et réciproquement.

Pendant le même délai, les deux Gouvernements s'engagent à ne prendre aucune mesure nouvelle de même ordre sans entente préalable entre eux.

Article 4

En ce qui concerne spécialement les primes accordées par le Gouvernement belge au trafic par le Rhin à la montée et à la descente de certaines marchandises, il est convenu que, pendant le délai de dix ans fixé à l'article précédent, le montant total annuel actuellement affecté au service de ces primes ne sera pas majoré, que le taux unitaire alloué par tonne ne sera pas augmenté, et que des primes ne seront pas allouées à des marchandises qui n'en bénéficient pas actuellement.

Il est convenu également qu'au cas où le trafic fluvial, effectué pendant une année au départ des ports de mer belges, à destination du Rhin en amont de la frontière entre les Pays-Bas et l'Allemagne dépasserait au total 24 % de l'ensemble du trafic fluvial arrivant à

ladite frontière tant des ports de mer belges que des ports de mer néerlandais, le Gouvernement belge s'engage à procéder à un réajustement du régime des primes, de manière que le trafic rhénan au départ des ports de mer belges soit ramené en deçà de la limite de 24 % prévue au présent alinéa.

Le montant total annuel visé à l'alinéa premier est de 16.400.000 francs belges, dont 4.000.000 au maximum pourront être affectés au trafic à la descente.

Toutefois, au cas où, pendant une année, le rapport entre les deux trafics visés au second alinéa du présent article tomberait au-dessous de 18 %, le Gouvernement belge aura le droit de réajuster le régime des primes. Ce réajustement ne pourra être maintenu qu'autant que ledit rapport pour une année n'aura pas atteint 21 %.

Les modalités des réajustements prévus au second et au quatrième alinéas du présent article seront concertées entre les Gouvernements belge et néerlandais. En cas de désaccord, elles seront fixées suivant une procédure sommaire d'arbitrage à déterminer sans délai par entente entre les deux Gouvernements intéressés.

Les Pays-Bas renoncent à allouer, pendant la même période de dix ans, des primes au trafic en provenance ou à destination du Rhin.

Le trafic mixte rhénan et maritime sans transbordement n'est pas considéré comme trafic fluvial au sens du présent article.

Pour l'application du présent article sont considérés comme ports de mer belges:

Anvers, Gand, Selzaete, Bruxelles, Bruges, Zeebrugge, Ostende, Louvain, Termonde et Nieuport,

et comme ports de mer néerlandais:

Rotterdam (y compris Schiedam, Vlaardingen et Hoek van Holland), Amsterdam, Dordrecht, Terneuzen, Sluiskil, Flessingue, Velsen, Harlingen et Delfzyl.

Article 5

Les Gouvernements belge et néerlandais institueront une Commission mixte en vue d'examiner la possibilité de fixer, d'un commun accord, les taxes et redevances dans les ports d'Anvers, Gand, Rotterdam et Amsterdam.

La Commission déposera la partie de son rapport relative aux droits de port (havengelden) en ce qui concerne les droits afférents aux navires n'appartenant pas à un service régulier, dans les trois mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent accord, et, en ce qui concerne ceux applicables aux autres navires, dans les six mois à compter de cette date.

Les droits de port applicables aux navires n'appartenant pas à un service régulier ne seront pas modifiés pendant un délai de trois mois à compter de la date d'entrée en vigueur du présent accord,

sauf entente entre les Gouvernements intéressés; les droits applicables aux autres navires ne seront pas modifiés pendant un délai de six mois à compter de cette entrée en vigueur, sauf entente entre lesdits Gouvernements.

Article 6

En attendant l'établissement d'un nouveau régime général pour la navigation du Rhin, répondant aux conditions prévues à l'article 7 ci-après, les Etats contractants acceptent qu'outre les dispositions des articles 2, 3, 4 et 5 de la Convention de Mannheim du 17 octobre 1868, modifiées et complétées ainsi qu'il est dit à l'article 9 du présent accord, les dispositions des articles 7, 9, 10, 11 et 12 de cette Convention soient appliquées, en ce qui concerne la navigation en provenance ou à destination du Rhin, sur les voies navigables reliant le Rhin à la Belgique.

Au cas où le régime défini par les dispositions énumérées à l'alinéa précédent viendrait à être modifié ou complété sur certains points, les Etats contractants conviennent que ces modifications et additions soient appliquées au trafic visé audit alinéa.

Article 7

Les Etats contractants s'engagent à accepter que les principes énoncés dans les chapitres III, IV, VII et VIII du projet de Convention révisée pour la navigation du Rhin arrêté à Strasbourg au mois de mai 1936 soient appliqués, dans le cadre d'un nouveau régime général du Rhin, aux ports de Rotterdam (y compris Vlaardingen, Schiedam et Hoek van Holland), d'Amsterdam, de Dordrecht, d'Anvers et de Gand et que le trafic rhénan à destination ou en provenance aussi bien desdits ports que de la pleine mer ou de la Belgique soit, en ce qui concerne les matières visées auxdits chapitres, traité comme il le serait sur le Rhin même.

Dans le cadre du nouveau régime général du Rhin visé ci-dessus, les mesures prévues aux articles 2, 3, 4 et 5 du présent Accord seront maintenues.

Article 8

Les Etats contractants concerteront leurs efforts en vue du rétablissement de la communauté rhénane dans une pleine égalité des droits.

Ils s'engagent, pendant la continuation de ces efforts, à ne consentir que d'un commun accord à des modifications du régime actuellement applicable à la navigation du Rhin.

Article 9

Le présent Accord demeurera en vigueur aussi longtemps que continueront à être appliquées par les Etats contractants les dispositions de la Convention de Mannheim du 17 octobre 1868, modifiées par les clauses du Traité de Versailles du 28 juin 1919, dans la

mesure où les Pays-Bas y ont adhéré par les protocoles du 21 janvier 1921 et du 29 mars 1923.

Article 10

Le présent accord entrera en vigueur le jour de sa signature.

Toutefois, les articles 1 et 2 ainsi que la disposition du troisième alinéa du Protocole de signature ad article 6 seront mis en application le 1er mai 1939.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés ont signé le présent Accord et y ont apposé leur sceau.

Fait à l'Ambassade de France à Bruxelles, le 3 avril 1939, en un seul exemplaire, conservé dans les Archives de la République française, qui en délivrera des copies certifiées conformes aux Etats contractants.

Pour la Belgique:	(s.) E. CASTEUR
	(s.) DE RUELLE
	(s.) WOESTIJN
Pour la France:	(s.) DE LA BAUME
	(s.) CHARGUÉRAUD HARTMANN
Pour les Pays-Bas:	(s.) KRÖLLER
	(s.) C. J. M. SCHAEPMAN

Protocole de signature

Au moment de procéder à la signature de l'accord relatif à certaines questions touchant le régime applicable à la navigation du Rhin, les soussignés, dûment autorisés, sont convenus d'y apporter les précisions suivantes, qui auront même force et même durée que ledit accord:

Ad Article 4

Il est entendu que, pour l'application de l'article 4, les statistiques relatives au trafic rhénan des ports de mer belges seront établies par le Comité spécial des Relations fluviales Belgique-Rhin, celles relatives au trafic à la frontière entre les Pays-Bas et l'Allemagne par le Bureau Central pour la Statistique des Pays-Bas.

Le Gouvernement néerlandais prendra des mesures adéquates en vue d'assurer, en ce qui concerne les données statistiques à recueillir à la frontière entre les Pays-Bas et l'Allemagne, un contrôle répondant aux besoins spéciaux du présent arrangement.

Les Gouvernements belge et néerlandais garantissent l'exactitude des données statistiques recueillies par leurs services.

Ad Article 4, quatrième alinéa

Il est entendu que le réajustement prévu au quatrième alinéa de l'article 4 ne pourra entraîner une majoration du montant annuel total visé au troisième alinéa dudit article, ni comporter une extension des primes à des marchandises qui n'en bénéficient pas actuellement.

Toutefois, dans le cas où, pendant le dernier semestre d'une année, le rapport moyen du belga vis-à-vis de l'or fléchirait de plus de 15 % en deçà du cours actuel, ce réajustement pourra entraîner une majoration dudit montant qui ne devra pas excéder le pourcentage de dépréciation du belga.

Le cours actuel du belga vis-à-vis de l'or est de 6.615,46 pour 1 kilogramme d'or fin. Les cours à prendre en considération en cas de modification du rapport du belga vis-à-vis de l'or sont ceux qui sont publiés au Bulletin d'Information et de Documentation de la Banque Nationale de Belgique sous la rubrique: „Cours des métaux précieux à Londres”.

Ad Article 6

Il est entendu que les facilités nouvelles qui seraient accordées en conformité des dispositions du second alinéa de l'article 6 seront étendues à la navigation en provenance ou à destination du Rhin, sur la partie belge de l'Escaut maritime.

Au cas où ces facilités seraient accordées à ladite navigation sur les eaux reliant le Rhin au port d'Amsterdam, elles le seront également sur la partie belge du canal de Gand à Terneuzen.

Il est entendu que, pour l'application de l'article 9 de la Convention de Mannheim sur le Rhin, ses embouchures et les eaux reliant le Rhin à la Belgique, il ne sera en aucun cas perçu de frais de convoyage autres que les frais de nourriture, de feu et de lumière, que la cargaison soit ou non transbordée ou entreposée dans un port franc du Rhin.

Toutefois, la gratuité du convoyage, telle qu'elle est définie à l'alinéa précédent, ne sera maintenue en faveur des bâtiments belges sur les voies d'eau reliant le Rhin à la Belgique que dans la mesure où la même facilité continuera à être accordée à la navigation en provenance ou à destination du Rhin, sur la partie belge de l'Escaut maritime et sur celle du canal de Gand à Terneuzen.

Au cas où la gratuité du convoyage viendrait à être supprimée sur les voies d'eau reliant le Rhin à la Belgique, le Gouvernement belge pourra, par dérogation à l'article 3, rembourser les frais de convoyage aux usagers.

Ad Article 7

Les plénipotentiaires des Pays-Bas déclarent que le Gouvernement néerlandais entend se réserver, dans le cadre d'un nouveau régime

général du Rhin, la faculté d'appliquer la législation relative à la répartition proportionnelle du fret au trafic interne néerlandais effectué sur les voies d'eau néerlandaises visées à l'article 7.

Ad Article 9

Il est entendu que l'article 9 ne peut être invoqué pour contester le caractère permanent de la Convention de Mannheim et des dispositions des traités et protocoles visés dans ledit article.

Fait à l'Ambassade de France à Bruxelles, le 3 avril 1939.

Pour la Belgique:	(s.) E. CASTEUR
	(s.) DE RUELLE
	(s.) WOESTIJN
Pour la France:	(s.) DE LA BAUME
	(s.) CHARGUÉRAUD HARTMANN
Pour les Pays-Bas:	(s.) KRÖLLER
	(s.) C. J. M. SCHAEPMAN

d. Na de Tweede Wereldoorlog.

Tengevolge van de oorlogsomstandigheden kwam de Centrale Commissie na april 1940 niet meer bijeen.

Op 4 en 15 oktober en 5 november 1945 werden te Londen tussen de Nederlandse en de Britse Regering nota's gewisseld inzake de hervatting van de werkzaamheden van de Centrale Commissie. Bij brieven van 25 april 1949 (Bijl. *Hand.* II 1948/49 — 1199, No. 1) zijn deze nota's ter kennis gebracht van de Eerste en de Tweede Kamer der Staten-Generaal. De tekst van de nota's luidt:

No. I

FOREIGN OFFICE, S. W. 1.

No. W 12978/142/803

Immediate

4th October, 1945

Your Excellency,

As Your Excellency is aware, informal discussions have recently taken place in London between representatives of the Governments of the United Kingdom, United States, France, Belgium and the Netherlands regarding the urgent need for the immediate coordination

of all activities undertaken with a view to restoring navigation on the Rhine. As a result of these discussions the representatives agreed to recommend to their Governments that the necessary steps should be taken to invite the Central Commission of the Rhine to resume its functions without delay on an emergency and interim basis. It was, of course, understood that the resumption by the Commission of its pre-war functions would in no way prejudice the future determination of the permanent regime of the Rhine.

2. The above mentioned representatives also recommended while the Commission operated on an interim basis it should include a representative of the United States Government. They proposed, for the consideration of the Governments concerned, either that the Allied military authorities controlling German riparian territory should be represented at the meetings of the Commission by liaison officers or that the Commission should include a representative of the Allied Control Commission in Germany. Lastly, they proposed that all the Governments and bodies represented on the Commission should have an equal voice in its decisions.

3. I have the honour to inquire whether Your Excellency's Government are prepared to endorse these recommendations and to propose that, in the event of all the Governments concerned signifying their agreement, His Majesty's Government should on their behalf address a communication to the Chairman of the Central Commission of the Rhine inviting him to summon a meeting of the Commission at an early date.

I have the honour to be, with the highest consideration,

Your Excellency's obedient Servant,

(For the Secretary of State)

(sd.) N. J. A. CHEETHAM

His Excellency

Jonkheer E. Michiels van Verduynen,

etc., etc., etc.,

21A, Portman Square, W. 1.

No. II

AMBASSADE DER
NEDERLANDEN

No. 8212

Londen, 15th October, 1945.

Your Excellency,

I have the honour to refer to Your Excellency's note of the 4th inst., No. W 12978/142/803, regarding the navigation on the Rhine.

I have been instructed and have the honour to inform Your Excellency that the Netherlands Government are prepared to endorse the recommendations set out in your above note and also are in agreement that, in the event of all the Governments concerned signifying their agreement, His Majesty's Government should on their behalf address a communication to the Chairman of the Central Commission of the Rhine inviting him to summon a meeting of the Commission at an early date.

I have the honour to remain, with the highest considerations,

Your Excellency's obedient Servant,

(For the Netherlands Ambassador)

(sd.) E. TEIXEIRA DE MATTOS

*The Right Honourable
Ernest Bevin, M. P.,
&c., &c., &c.*

No. III

FOREIGN OFFICE, S. W. 1.

No. W 14390/142/803

Immediate

5th November, 1945

Your Excellency,

In your note No. 8212 of 15th October, Your Excellency was so good as to inform me that the Netherlands Government had agreed to the proposal that steps should be taken to invite the Central Commission of the Rhine to resume its functions on an emergency and interim basis and with the participation of a representative of the United States Government.

2. I now have the honour to inform Your Excellency that the Belgian and the United States Governments and the French Provisional Government have also agreed to the above proposal and are of the opinion that in present circumstances the Allied military authorities controlling German riparian territory should be represented at the meetings of the Commission by liaison officers.

3. His Majesty's Government are accordingly requesting the French Provisional Government to invite the President of the Commission to summon a meeting at an early date.

I have the honour to be, with the highest consideration,

Your Excellency's obedient Servant,

(For the Secretary of State)

(sd.) R. A. GALLOP

His Excellency

Jonkheer E. Michiels van Verduynen

etc., etc., etc.,

21A, Portman Square, W. 1.

De eerste zitting na de Tweede Wereldoorlog van de Centrale Commissie, thans samengesteld uit vertegenwoordigers van Nederland, België, Frankrijk, Groot-Britannië, de Verenigde Staten van Amerika en Zwitserland, kwam op 20 november 1945 te Straatsburg bijeen.

Op 13 en 15 april 1950 werden tussen de Geallieerde Hoge Commissie voor Duitsland en de Duitse Bondsregering nota's gewisseld inzake het deelnemen van de Bondsrepubliek Duitsland aan de werkzaamheden van de Centrale Commissie. De tekst van deze nota's, die bij brieven van 19 mei 1950 (Bijl. *Hand.* II 1949/50 — 1660, No. 1) ter kennis van de Eerste en de Tweede Kamer der Staten-Generaal zijn gebracht, luidt als volgt:

No. I

ALLIED HIGH COMMISSION FOR GERMANY
THE COUNCIL
AGSEC(50)680

13 April, 1950.

Subject: *Invitation to Federal Government to submit
Application for Membership to the Central
Rhine Commission.*

Mr. Chancellor:

The Allied High Commission has been requested by the Governments of Belgium, the Netherlands, Switzerland, France, United States and the United Kingdom, Members of the Central Rhine Commission now organised on a provisional basis, to transmit the enclosed communication to the German Federal Government.

In accordance with paragraph 1 of the Petersburg Protocol, and in the interests of Western European unity and particularly of those countries riparian to the Rhine and Belgium, the Allied High Com-

mission considers that it would be opportune if the German Federal Government were represented on the Central Rhine Commission as now organised. The Allied High Commission also believes that the participation of the German Federal Government in the Central Rhine Commission as a full and equal member cannot fail to be of benefit to all, and not least to Germany. The presence of a German Delegation at the sessions of this international body will increase possibilities of mutual cooperation and will encourage the study and solution of common problems in the field of international inland water transportation.

The German Federal Government, in informing the Governments Members of the Central Rhine Commission through the Allied High Commission that it desires to participate as a member in the work of the Central Rhine Commission, will undertake to assume, as have the present members, all the rights and obligations which derive from the Mannheim Convention and from the various amendments and modifications thereto. As soon as such notification has been received by the Governments Members of the Central Rhine Commission, all the necessary arrangements will be made for the reception of a German Delegation to the Central Rhine Commission.

I beg Your Excellency to accept the assurance of my high esteem.

(sd.) B. H. ROBERTSON

Chairman

His Excellency,

The Chancellor of the German Federal Republic.

No. II

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

DER BUNDESKANZLER

5424/3138/50

Bonn, 15 April 1950.

Herr Hoher Kommissar,

Mit Genugtuung habe ich von der in Ihrem Schreiben vom 13. April 1950 — AGSEC (50) 680 — gemachten Mitteilung Kenntnis genommen, wonach die Regierungen Belgiens, der Niederlande, der Schweiz, Frankreichs, der Vereinigten Staaten und des Vereinigten Königreichs sowie die Alliierte Hohe Kommission einen Antrag der Deutschen Bundesregierung auf Aufnahme in die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt als gleichberechtigtes Mitglied begrüßen würden.

Ich habe die Ehre, Euerer Exzellenz mitzuteilen, dass die Bundesregierung den aufrichtigen Wunsch hat, der jetzt auf vorläufiger

Grundlage organisierten Zentralkommission für die Rheinschiffahrt beizutreten und als volles und gleichberechtigtes Mitglied an ihren Arbeiten teilzunehmen. Ich bitte Sie, die Mitgliederregierungen der Zentralen Rheinkommission von diesem Entschluss der Bundesregierung in Kenntnis zu setzen.

Die Bundesregierung verpflichtet sich, vom Zeitpunkt ihres Beitritts an, ebenso wie die jetzigen Mitglieder, alle sich aus dem Mannheimer Abkommen vom 17. Oktober 1868 und aus den seitdem daran vorgenommenen Abänderungen ergebenden Rechte und Pflichten auf sich zu nehmen.

Genehmigen Sie, Herr Hoher Kommissar, den Ausdruck meiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

(gez.) ADENAUER

*Seiner Exzellenz
dem Geschäftsführenden Vorsitzenden
der Alliierten Hohen Kommission,
General Sir Brian H. Robertson, Bart.,
Bonn-Petersberg.*

De eerste zitting van de Centrale Commissie, waarin de Bondsrepubliek Duitsland was vertegenwoordigd, werd geopend op 10 juli 1950.

2. Uitvoering.

a. Rechtstreekse uitvoering van de Rijnvaartakte in Nederland.

De volgende Nederlandse wetten en algemene maatregelen van bestuur, strekkende tot uitvoering van de Rijnvaartakten van Mainz en Mannheim, zijn thans van kracht:

1) Koninklijk besluit van 1 september 1861, *Stb.* 78, betreffende commissiën voor de Rijnvaart (oorspronkelijk strekkende tot uitvoering van artikel 69 van de Akte van Mainz).

2) Koninklijk besluit van 29 juni 1869, *Stb.* 111, omtrent de instelling van commissarissen tot uitvoering van art. 27 der herziene Rijnvaartakte, gewijzigd bij Koninklijk besluit van 24 juli 1908, *Stb.* 273.

3) Wet van 16 juli 1869, *Stb.* 139, tot uitvoering der bepalingen van de artikelen 33, 36, 37 en 38 der herziene akte omtrent de Rijnvaart (aanwijzing Rijnvaartrechters en vaststelling procedure), gewijzigd bij Wet van 19 maart 1913, *Stb.* 103.

4) Koninklijk besluit van 14 juni 1939, *Stb.* 562, tot aanwijzing van de ambtenaren en beambten, belast met de handhaving van de politiebepalingen der herziene akte omtrent de Rijnvaart van 17 oktober 1868, sedert gewijzigd, en van de op die akte gegronde politiereglementen.

5) Koninklijk besluit van 28 juni 1948, *Stb.* I 260 (instelling en taakomschrijving van de Commissies van deskundigen voor de Rijnvaart te Amsterdam, Rotterdam en Dordrecht, ter uitvoering van de artikelen 15 tot en met 23 van de Akte van Mannheim).

b. Uitvoering van de Rijnvaartakte door de Centrale Commissie.

De volgende door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vastgestelde reglementen, strekkende tot uitvoering van de Rijnvaartakte van Mannheim, zijn thans van kracht:

1) „*Règlement relatif aux transports sur le Rhin des matières corrosives et vénéneuses*”, aangenomen door de Centrale Commissie op 11 mei 1900 (protocol 6) en met ingang van 1 september 1900 in Nederland van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 24 augustus 1900, *Stb.* 152 (Politiebepalingen voor het vervoer van bijtende en vergiftigde stoffen op de Rijn).

Het reglement is aangevuld door de Centrale Commissie bij resolutie van 7 mei 1910 (protocol 11); de aanvulling is met ingang van 1 januari 1911 in Nederland van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 13 december 1910, *Stb.* 367.

Het reglement is gewijzigd door de Centrale Commissie bij resolutie van 18 april 1934 (protocol 13); de wijziging is in Nederland van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 28 augustus 1934, *Stb.* 494.

Het reglement is vervolgens gewijzigd door de Centrale Commissie bij resolutie van 13 november 1936 (protocol 9); de wijziging is met ingang van 1 april 1937 in Nederland van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 19 maart 1937, *Stb.* 569.

2) „*Règlement relatif au transport sur le Rhin des matières inflammables, n'appartenant pas à la catégorie des explosifs*”, aangenomen door de Centrale Commissie op 4 september 1902 (protocol 2) en met ingang van 1 april 1903 in Nederland van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 23 maart 1903, *Stb.* 89 (Politiebepalingen op het vervoer van licht-ontvlambare, niet ontplofbare stoffen op de Rijn).

Het reglement is aangevuld door de Centrale Commissie bij resolutie van 24 mei 1905 (protocol 28); de aanvulling is met ingang van 14 mei 1906 in Nederland van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 23 april 1906, *Stb.* 67.

Het reglement is gewijzigd door de Centrale Commissie bij resolutie van 10 mei 1913 (protocol 9); de wijziging is met ingang van 1 oktober 1913 in Nederland van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 8 augustus 1913, *Stb.* 348.

Het reglement is vervolgens gewijzigd door de Centrale Commissie bij resolutie van 18 november 1947 (protocol 4); de wijziging is met ingang van 1 april 1948 in Nederland van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 18 december 1948, *Stb.* I 559.

Het reglement is vervolgens aangevuld door de Centrale Commissie bij resolutie van 16 mei 1952 (protocol 18); de aanvulling is met ingang van 1 september 1952 in Nederland van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 23 oktober 1952, *Stb.* 532.

3) „*Règlement relatif à la délivrance des patentes de bateliers du Rhin*”, aangenomen door de Centrale Commissie op 14 december 1922 (protocol 44) en met ingang van 8 juli 1925 in Nederland van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 30 december 1924, *Stb.* 617 (Reglement betreffende het verlenen van patenten voor Rijn-schippers).

Het reglement is aangevuld en gewijzigd door de Centrale Commissie bij resolutie van 12 april 1932 (protocol 10); de aanvullingen en wijzigingen zijn met ingang van 1 augustus 1932 in Nederland van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 26 juli 1932, *Stb.* 408.

Het reglement is vervolgens gewijzigd door de Centrale Commissie bij resolutie van 23 januari 1947 (protocol 16); de wijziging is met ingang van 1 januari 1948 in Nederland van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 8 januari 1948, *Stb.* I 8.

Het aldus aangevulde en gewijzigde reglement is in Nederland opnieuw van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 28 juni 1948, *Stb.* I 261.

Het reglement is vervolgens aangevuld door de Centrale Commissie bij resolutie van 20 oktober 1949 (protocol 7); de aanvulling is met ingang van 1 april 1950 in Nederland van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 22 maart 1950, *Stb.* K 93.

4) „*Règlement pour le transport sur les voies d'eau de navigation intérieure des liquides combustibles*”, aangenomen door de Centrale Commissie in haar zittingen van 7 december 1939 (protocol 8) en 18 november 1947 (protocol 4) en met ingang van 1 april 1948 in Nederland van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 18 december 1948, *Stb.* I 559 (Internationaal Reglement nopens het vervoer van brandbare vloeistoffen op de binnenwateren), gewijzigd bij Koninklijk besluit van 31 januari 1951, *Stb.* 39.

5) „*Règlement de visite des bateaux et radeaux du Rhin*”, aangenomen door de Centrale Commissie op 18 november 1947 (protocol 4) en met ingang van 1 april 1948 in Nederland van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 28 juni 1948, *Stb.* I 259 (Regle-

ment betreffende het onderzoek van vaartuigen en vlotten, die de Rijn bevaren).

Het reglement is aangevuld en gewijzigd door de Centrale Commissie bij resoluties van 10 juli 1951 (protocol 8) en 7 november 1951 (protocol 7); de aanvullingen en wijzigingen zijn met ingang van 1 april 1952 in Nederland van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 28 maart 1952, *Stb.* 171.

Het reglement is vervolgens gewijzigd door de Centrale Commissie bij resolutie van 5 november 1953 (protocol 24); de wijziging is met ingang van 1 juli 1954 in Nederland van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 12 juli 1954, *Stb.* 341.

Het reglement is vervolgens aangevuld en gewijzigd door de Centrale Commissie bij resolutie van 6 mei 1954 (protocol 2); de aanvullingen en wijzigingen zijn met ingang van 1 juli 1954 in Nederland van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 6 december 1954, *Stb.* 571.

Het reglement is vervolgens aangevuld en gewijzigd door de Centrale Commissie bij resolutie van 3 maart 1955 (protocol 18); de aanvullingen en wijzigingen zijn met ingang van 1 juli 1955 in Nederland van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 23 juli 1955, *Stb.* 352.

6) „*Règlement relatif à la clôture douanière des bâtiments du Rhin*”, aangenomen door de Centrale Commissie in haar zittingen van 21 oktober 1949 (protocol 9) en 20 april 1950 (protocol 24) en met ingang van 1 september 1950 in Nederland van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 19 februari 1951, *Stb.* 51 (Reglement betreffende douanesluiting van Rijnschepen).

Het reglement is aangevuld door de Centrale Commissie bij resolutie van 27 oktober 1950 (protocol 25); de aanvulling is met ingang van 1 september 1951 in Nederland van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 28 augustus 1951, *Stb.* 403.

Het reglement is vervolgens aangevuld en gewijzigd door de Centrale Commissie bij resolutie van 4 maart 1954 (protocol 12); de aanvullingen en wijzigingen zijn met ingang van 1 oktober 1954 in Nederland van kracht verklaard bij Koninklijk besluit van 24 december 1954, *Stb.* 645.

7) „*Règlement de police pour la navigation du Rhin*”, aangenomen door de Centrale Commissie op 3 maart 1954 (protocol 18) en met ingang van 1 januari 1955 van kracht verklaard voor de Rijn in Nederland, met inbegrip van de Waal en de Lek, bij Koninklijk besluit van 14 augustus 1954, *Stb.* 376 (Reglement van politie voor de Rijnvaart).

Zie ook de beschikkingen van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 29 september 1954, No. 65441 (*Stcrt.* 193), 18 oktober 1954, Nos. 69926—69928 (*Stcrt.* 204), 12 april 1955, No. 23106 (*Stcrt.* 74), en 16 november 1955, No. 75859 (*Stcrt.* 226).

3. Aanverwante internationale overeenkomsten.

Behalve de Herziene Rijnvaartakte betreffen nog de volgende internationale overeenkomsten, waarbij Nederland partij is, de scheepvaart op de Rijn:

1) Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden, België en Frankrijk nopens verschillende vraagstukken betreffende het stelsel toepasselijk op de Rijnvaart, met bijlagen, gesloten te Brussel op 3 april 1939. Zie hierboven blz. 144.

2) Verdrag betreffende de sociale zekerheid van Rijnvarenden, gesloten te Parijs op 27 juli 1950, en Administratief Accoord bij dit Verdrag, gesloten te Genève op 23 mei 1953. De tekst van het Verdrag is opgenomen in *Stb.* 1952, 215. De vertaling in het Nederlands van het Verdrag, alsmede tekst en vertaling van het Administratief Accoord, zijn opgenomen in *Trb.* 1953, 76.

3) Overeenkomst betreffende het douane- en belastingregime voor gasolie die in de Rijnvaart als boordvoorraad wordt verbruikt, gesloten te Straatsburg op 16 mei 1952. De tekst van de Overeenkomst is opgenomen in *Trb.* 1952, 104. De vertaling in het Nederlands van de Overeenkomst is opgenomen in *Trb.* 1954, 7.

4) Verdrag betreffende de arbeidsvoorwaarden van Rijnvarenden, gesloten te Genève op 21 mei 1954. Tekst en vertaling van het Verdrag zijn opgenomen in *Trb.* 1954, 121.

Uitgegeven de zevende december 1955.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
J. W. BEYEN.

INHOUD

	blz.
<u>A. TITEL</u>	1
<u>B. TEKST</u>	
I. Herziene Rijnvaartakte, met bijlagen en Slotprotocol; Mannheim, 17 oktober 1868	2
II. Aanvullende Verklaring bij de herziene Rijnvaartakte; Mannheim, 18 september 1895	44
III. Overeenkomst tot wijziging van het Slotprotocol bij de herziene Rijnvaartakte; Mannheim, 4 juni 1898	46
IV. a) Bepalingen van het Vredesverdrag van Versailles met betrekking tot de Rijnvaart; Versailles, 28 juni 1919	50
b) Protocol betreffende de toetreding van Nederland; Parijs, 21 januari 1921	62
c) Aanvullend Protocol betreffende de toetreding van Nederland; Parijs, 29 maart 1923	64
V. Verdrag ter vervanging van de artikelen 15—21 van de herziene Rijnvaartakte; Straatsburg, 14 december 1922	65
VI. Aanvullend Protocol bij het Verdrag van 14 december 1922; Straatsburg, 22 december 1923	68
<u>C. VERTALING</u>	
I. Herziene Rijnvaartakte, met bijlagen en Slotprotocol; Mannheim, 17 oktober 1868	70
II. Aanvullende Verklaring bij de herziene Rijnvaartakte; Mannheim, 18 september 1895	91
IV. a) Bepalingen van het Vredesverdrag van Versailles met betrekking tot de Rijnvaart; Versailles, 28 juni 1919	92
b) Protocol betreffende de toetreding van Nederland; Parijs, 21 januari 1921	98
c) Aanvullend Protocol betreffende de toetreding van Nederland; Parijs, 29 maart 1923	100
V. Verdrag ter vervanging van de artikelen 15—21 van de herziene Rijnvaartakte; Straatsburg, 14 december 1922 .	101
VI. Aanvullend Protocol bij het Verdrag van 14 december 1922; Straatsburg, 22 december 1923	103
<u>D. GOEDKEURING</u>	104

	blz.
<u>E. BEKRACHTIGING</u>	105
<u>F. TOETREDING</u>	106
<u>G. INWERKINGTREDING</u>	106
<u>J. GEGEVENS</u>	

1. Historische gegevens

a. <i>Vóór 1868</i>	107
b. <i>1868—Eerste Wereldoorlog</i>	108
c. <i>Tussen Eerste en Tweede Wereldoorlog</i>	108
<i>Akte van Straatsburg</i>	110—142
<i>Overeenkomst tussen Nederland, België en</i> <i>Frankrijk van 3 april 1939</i>	144—150
d. <i>Na de Tweede Wereldoorlog</i>	150

2. Uitvoering

a. <i>Rechtstreekse uitvoering van de Rijnvaartakte in Neder-</i> <i>land</i>	155
b. <i>Uitvoering van de Rijnvaartakte door de Centrale</i> <i>Commissie</i>	156

3. Aanverwante internationale overeenkomsten 159