

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, 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, Sa Majesté le Roi des Pays-Bas 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 :

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 des Pays-Bas :

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

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 due forme, ont arrêté, sous réserve de ratifications, les dispositions suivantes :

Article 1^{er}.

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 réglemens, 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 2.

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.

Daar het Verdrag betreffende de scheepvaart op de Rijn, de 31 Maart 1831 tussen de Regeringen der Oeverstaten gesloten, sedert dat tijdstip talrijke wijzigingen heeft ondergaan en een gedeelte der bepalingen, welke zij bevat, niet meer in overeenstemming zijn met de tegenwoordige toestand van de scheepvaart, zo 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 om bedoeld Verdrag te herzien, met handhaving echter van het beginsel van de vrijheid van de scheepvaart op de Rijn met betrekking tot de handel; hebben zij tot dat einde tot hun gevolmachtigde commissarissen benoemd te weten :

Zijne Koninklijke Hoogheid de Groothertog van Baden :

Dr. Rudolf Dietz, Geheini-Referendaris bij het Ministerie van Handel;

Zijne Majesteit de Koning van Beieren :

Willem Weber, Staatsraad;

Zijne Majesteit de Keizer der Fransen :

Theodorus-Karel-Frederik Goepp, Commissaris voor de Rijnvaart;

Zijne Koninklijke Hoogheid de Groothertog van Hessen :

Karel Schmitt, Provinciaal Directeur en Geheimsraad;

Zijne Majesteit de Koning der Nederlanden :

M. Willem Arnold Pieter Verkerk Pistorius, referendaris bij het Ministerie van Financiën;

Zijne Majesteit de Koning van Pruisen,

Hendrik Albertus Eduard Moser, Directeur bij het Ministerie van Handel, Nijverheid en Openbare Werken, die, na elkander hun goede en in 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 naar beneden, hetzij naar boven, is vrij voor de schepen van alle natiën, voor het vervoer van goederen en personen, onder voorwaarde van zich te gedragen volgens de bepalingen vervat in het tegenwoordige Verdrag en volgens de maatregelen voorgeschreven in het belang van de algemene veiligheid.

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

De Lek en de Waal worden beschouwd als een gedeelte van de Rijn uitmakende.

Artikel 2.

De vaartuigen, die tot de Rijnvaart behoren, en de houtvloten, die van de Rijn komen, hebben het recht om zodanige weg te kiezen als hun zal goeddunkken, bij de doorvaart van de Nederlanden, teneinde zich te begeven van de Rijn naar de open zee of naar België en omgekeerd.

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.

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 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 scelles 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).

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.

Indien, ten gevolge van natuurlijke gebeurtenissen of van kunsts werken, een der vaarwaters, welke de open zee met de Rijn verbinden over Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis en Brielle, voor de scheepvaart onbruikbaar mocht worden, zal de waterweg, aan de Nederlandse scheepvaart aan te wijzen ter vervanging van het afgesloten vaarwater, evenzeer worden opengesteld voor de scheepvaart van de andere Oeverstaten.

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

Artikel 3.

Van de vaartuigen of hun ladingen en van de vlotten, die de Rijn, zijn nevenrivieren, voor zover die gelegen zijn in het gebied van de Hoge Contracterende Partijen, of de waterwegen, in artikel 2 genoemd, bevaren, zullen geen rechten geheven worden die uitsluitend op het uitcopen der scheepvaart gegrond zijn.

Het is evenzeer verboden om op de vaarwateren, vermeld in de vorige zinsnede boven Rotterdam en Dordrecht, boei- en bakengelden te heffen.

Artikel 4.

Op de vaarwateren, vermeld in de eerste zinsnede van artikel 3, worden de schepen van de Rijnvaart en hun ladingen in alle opzichten op de voet der eigen schepen behandeld.

Artikel 5.

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

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

Artikel 6.

De goederen, langs de Rijn binnenkomende of uitgaande, kunnen in geen geval onderworpen worden aan hogere invoer- of uitvoerrechten dan die, welke daarvan bij invoer of uitvoer te lande 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 noodzakelijk maken.

Voor deze doorvoer, hetzij die rechtstreeks plaats heeft of wel met overlading, of na opslag in entrepôt, worden door de Oeverstaten geen rechten geheven.

Artikel 8.

De vrijhavens, thans voor de handel op de Rijn geopend, blijven bestaan. De Hoge Contracterende Partijen behouden zich voor om haar getal te vermeerderen.

De goederen, in deze vrijhavens in entrepôt opgeslagen, zijn aan geen in- of uitvoerrecht onderworpen, tenzij zij later in het vrije verkeer gebracht worden in de Oeverstaat zelf of in de kring van het tol- of belastingverbond, waartoe die Staat behoort.

Artikel 9.

Indien een schipper rechtstreeks en zonder verandering te brengen in zijn lading het gebied doorvaart van een Staat of van verschillende Staten tot een tolvorbond behorende, kan hij zijn reis voortzetten zonder voorsafgaand grondig onderzoek der lading, mits er in toestemmende dat, naar gelang de ambtenaren der in- en uitgaande rechten dit vorderen, of de openingen welke toegang tot het laadruim verlenen gesloten, of wakers aan boord geplaatst, of wel beide maatregelen tezamen toegepast worden. In dat geval moet hij bovendien ten kantore van de in- en uitgaande rechten een manifest in dubbel inleveren, ingericht volgens het bij deze gevoegd model A.

Bij het uitgaan moet hij zich aan het grenskantoor vervoegen, feneinde de loden, de zegels of wel de sloten van het bestuif der in- en uitgaande rechten te doen onderzoeken en wegnemen, of wel de wakers te doen ontslaan.

Overigens kan hij gedurende de reis niet worden opgehouden wegens een reden betrekking hebbende tot de in- en uitgaande rechten, behoudens altijd het geval van sluikerij (artikel 12).

De bevoegdheid van de aan boord geplaatste wakers bepaalt zich tot het bewaken der vaartuigen en hun ladingen ter verhindering van sluikerij. Zij nemen kaartloos deel aan de voeding der bemanning de schipper verschafft hun te zijnen koste het benodigde vuur en licht, maar zij mogen generiel vergoeding vorderen of aannemen.

Indien, ten gevolge van natuurlijke omstandigheden of van enige andere oorzaak van hoger hand, de schipper zich in de noodzakelijkheid bevindt om de lading geheel of gedeeltelijk te verplaatsen, en tot dat einde de toegangen tot het laadruim moeten geopend worden, wendt de schipper zich daartoe tot de naastbijzijnde ambtenaren van de in- en uitgaande rechten, en wacht hunne komst af. Indien het gevaar dringt en wachten niet mogelijk is, geeft hij van de zaak kennis aan de overheid der naastbijzijnde plaats, die het laadruim ontsluit en van een en ander proces-verbaal opmaakt.

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 ou, 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 statut du bateau ou de la cargaison.

Si, dans ces 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.

Si l'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, ou 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 scit 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 15.

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 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... autorisé à naviguer sur toute l'étendue du Rhin ou seulement sur une partie du fleuve, qui, dans ce cas, devra être spécialement mentionnée.

Heeft de schipper op eigen gezag maatregelen genomen zonder de tussenkomst van de ambtenaren der in- en uitgaande rechten of van de plaatselijke overheid in de roepen of af te wachten, dan is hij gehouden om op voldoende wijze aan te tonen, dat het behoud van schip of lading daarvan heeft afgehangen, of dat hij alzo heeft moeten handelen om een dreigend gevaar te ontgaan. In zodanig geval moet hij, zodra het gevaar geweken is, van het gebeurde kennis geven aan de meest nabij zijnde ambtenaren der in- en uitgaande rechten, of, indien hij deze niet vinden kan, aan de overheid van de naastbij gelegen plaats, teneinde de bedoelde daadzaken te deen erkennen.

Artikel 10.

Voor zoveel betreft de goederen binnenkomende langs de Rijn en bestemd tot binnenlands verbruik, of wel ten uitvoer of ten doorvoer na overlading, of na opslag in entrepôt in de vrijhavens of elders, worden de douane-formaliteiten geregeld naar de algemene wetgeving van de Oeverstaat, over welks grens de invoer, de uitvoer of de doorvoer plaats hebben.

Artikel 11.

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

Tenzij hij daartoe een bijzondere vergunning van de bevoegde macht heeft verkregen, mag de schipper op geen andere plaatsen laden of lossen, behoudens het geval waarin natuurlijke omstandigheden of enig ongeval hem verhinderen om zijn reis voort te zetten of het behoud van schip of lading in gevaar brengen. Wanneer hij in dit geval aanlegt op een plaats, waar een kantoor der in- en uitgaande rechten gevestigd is, moet hij zich daar melden en handelen overeenkomstig de voorschriften, welke hem er gegeven worden.

Bestaat er op de aanlegplaats geen kantoor van de in- en uitgaande rechten, dan moet hij dadelijk van zijn aankomst kennis geven aan de plaatselijke overheid, die een proces-verbaal opmaakt van de omstandigheden, welke hebben doen besluiten tot aanleggen, en daarvan kennis geeft aan het naastbij gelegen kantoor der in- en uitgaande rechten op hetzelfde grondgebied.

Indien het, om de goederen aan geen verder gevaar bloot te stellen, nodig wordt geacht tot de lossing over te gaan, moet de schipper zich onderwerpen aan alle wettelijke maatregelen, strekkende ter voorkoming van heimelijke invoer. De goederen, die opnieuw geladen worden ter voortzetting van de reis, zijn aan geen recht van in- of uitvoer onderworpen.

De bepalingen van artikel 9, zesde zinsnede, zijn op de schipper van toepassing, voor het geval dat hij op eigen gezag heeft gehandeld zonder de tussenkomst van de ambtenaren der in- en uitgaande rechten of van de plaatselijke overheid in te roepen.

Artikel 12.

Indien een schipper overtuigd wordt van poging tot sluikerij, kan hij de vrijheid der Rijnvaart niet inroepen om zijn persoon of de goederen, die hij heimelijk heeft willen in- of uitvoeren, aan de vervolging der ambtenaren van de in- en uitgaande rechten te onttrekken. Echter kan dergelijke poging geen aanleiding geven om het overige gedeelte der lading in beslag te nemen, of, in het algemeen, ten aanzien van de schipper op meer gestrenge wijs te handelen dan volgens de voorschriften der wetgeving in de Oeverstaat, waarin de sluikerij is ontdekt.

Indien aan de grenskantoren der in- en uitgaande rechten van een Staat een verschil wordt ontdekt tussen de lading en het manifest, valt de schipper onder de toepassing van de wettelijke bepalingen, welke in die Staat ten aanzien van onjuiste aangiften bestaan.

Artikel 13.

Wanneer verschillende Staten zich verenigd hebben tot een tol- of belastingverbond, wordt voor de toepassing van de artikelen 6-12 de grens van dat verbond als landgrens beschouwd.

Artikel 14.

Alle voorrechten, welke door de Hoge Contracterende Partijen voor andere lands- of waterwegen worden toegestaan met betrekking tot de invoer, de uitvoer en de doorvoer der goederen, worden evenzeer toegekend ten aanzien van de invoer, de uitvoer en de doorvoer langs de Rijn.

Artikel 15.

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 gedeelte van de stroom, aan verschillende Oeverstaten behorende, 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 gedomicieerd zijn, een patent hebben verkregen, hetwelk hen machtigt tot zelfstandige uitoefening van het schippersbedrijf (Rijnschipperspatent). In het patent wordt aangewezen, of de betrokken persoon bevoegd is om de Rijn over zijn gehele lengte dan wel een gedeelte van de stroom te bevaren, in het laatste geval met bijzondere vermelding van dat gedeelte.

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.

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

Article 17.

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

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

Article 18.

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.

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 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.

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.

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.

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.

Cette visite sera renouvelée après chaque réparation ou chaque changement important. Elle le sera également sur la demande de l'affréteur. 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.

Indien de schipper zijn domicilie overhrent naar een andere Oeverstaat, blijft het patent niettemin van kracht. Hij moet echter door de bevoegde macht zijn nieuwe domicilie op dat stuk doen vermelden.

Artikel 16.

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

Artikel 17.

Het schipperspatent wordt vóór de uitreiking aan de titularis voorzien van een nauwkeurige persoonsbeschrijving van de houder, alsmede van zijn handtekening, met vermelding van zijn namen en voornamen.

Wanneer door ouderdom of door enige andere oorzaak de in het patent voorkomende persoonsbeschrijving niet meer toepasselijk is, wordt zij gewijzigd of vernieuwd door middel van een ambtelijke aantekening.

Artikel 18.

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

De bepalingen van artikel 17 zijn mede van toepassing in de gevallen, bedoeld bij het tegenwoordig artikel.

Artikel 19.

De schipper, die, op welke wijze ook het aan hem uitgereikt patent in het bezit doet geraken van iemand die niet van zodanig stuk voorzien is, met het doel om hem in de gelegenheid te stellen met behulp van dat stuk de vaart op de Rijn uit te oefenen, wordt, naar gelang van omstandigheden, met tijdelijke of met onherroepelijke intrekking van dat document gestraft.

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

Artikel 20.

De Regering van de Oeverstaat, waarin de houder van een schipperspatent gedomicilieerd is, heeft alleen het recht om dat patent in te trekken. Deze bepaling sluit echter de bevoegdheid van andere Oeverstaten niet uit om een schipper, verdacht van misdaad of wetsovertreding op hun gebied te doen vervolgen en straffen, en naar gelang van omstandigheden, te verzoeken dat het patent wordt ingetrokken door de Regering van de Oeverstaat, waarin de schipper gedomicilieerd is.

Het patent moet worden ingetrokken, wanneer een schipper gestraft wordt, wegens herhaalde sluikerij, wegens bedrog, valsing of andere vergripen tegen het eigendomsrecht, of wegens meer dan één ernstige wetsovertreding van de reglementen de veiligheid en de politie der scheepvaart betreffende.

Artikel 21.

De voorschriften van de artikelen 19 en 20 zijn mede van toepassing ten aanzien van de verklaringen volgens artikel 18 gesteld op de patenen der schippers op de nevenrivieren van de Rijn en op de andere vaarwateren, in gezegd artikel aangewezen.

Het recht tot vernietiging dier verklaringen berust echter uitsluitend bij de Regering der Oeverstaten, waarvan ze afkomstig zijn.

Artikel 22.

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 het vereiste tuig 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 de bevoegde macht 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 aangewezen.

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 kan, dit nodig oordelende, een onderzoek bevelen tegen zijn koste.

Het scheepspatent moet gedurende de reis steeds aan boord zijn. Het moet op verzoek der haven- en politieambten aan deze worden vertoond.

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 floteurs 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.

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 floteur 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 dispositions 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.

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 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.

Artikel 23.

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

Artikel 24.

De bepalingen van dit Verdrag zijn niet van toepassing ten aanzien van vervoeren van de ene oever naar de andere, behoudens het beding van artikel 32.

Artikel 25.

De houtvlotters moeten voor ieder vlot, waarmede zij de Rijn bevaaren, voorzien zijn van een verklaring der bevoegde macht in hun land, ingericht volgens het bij deze gevoegd model B, en aanzijnde het getal, de soort en het gewicht van de stukken hout waaruit het vlot bestaat.

Deze verklaring treedt in de plaats van het manifest, voorgescreven bij artikel 9. Zij moet op hun verzoek worden vertoond aan de politie-, haven-, douane- en waterstaatsambtenaren en aan de commissiën, ingesteld voor het onderzoek der houtvlotten.

De voorschriften van de artikelen 9-14 zijn mede van toepassing ten aanzien van de houtvlotten en van hun bestuurders.

Artikel 26.

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

Geen schipper of houtvlotter kan verplicht worden om een loods aan boord te nemen. Hiervoor wordt geen vergoeding gevorderd, dan wanneer aan boord der vaartuigen werkelijk van loodsen is gebruik gemaakt.

Artikel 27.

De Regeringen der Oeverstaten dragen zorg, dat in de vrijhavens zowel als in de andere havens van de Rijn alle nodige beschikkingen genomen worden om de lading, de lossing en de opslag in entrepôt van goederen gemakkelijk te maken, alsmede dat de inrichtingen en werktuigen van alle aard, ten dienst daarvan opgericht, in goede staat worden gehouden. Het toezicht op die inrichtingen en werktuigen en de havenpolitie worden opgedragen aan commissarissen, in het bijzonder hiervoor door de betrokken Oeverstaten aangesteld.

Om te voorzien in de kosten van onderhoud en toezicht, kan een daaraan geëvenredigde vergoeding gevorderd worden. Zodra de opbrengst het bedrag der betrekkelijke uitgaven overtreft, wordt het tarief dier heffing naar evenredigheid verminderd.

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

Artikel 28.

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

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

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

Artikel 29.

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

Artikel 30.

De Regeringen der Oeverstaten zorgen, dat de scheepvaart op de Rijn niet wordt belemmerd, noch door molens of andere op de stroom geplaatste werktuigen, noch door bruggen of andere kunstwerken.

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 toelatingen worden verleend voor het oprichten van nieuwe drijvende molens.

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.

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;

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) où 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 ils s'appuient.

Le conducteur ou le floteur ne pourra être empêché de continuer son voyage en 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 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).

Article 31.

Van tijd tot tijd wordt door waterbouwkundige ingenieurs, afgevaardigd door de Regeringen van al de Overstaten, een reis gedaan om de toestand van de stroom te onderzoeken, de uitkomsten van de maatregelen te zijner verbetering genomen te beoordeelen, en de nieuwe hinderpalen voor de scheepvaart aan te wijzen.

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

Artikel 32.

De overtredingen van de politievoorschriften inzake van scheepvaart, gemeenschappelijk door de Regeringen van de Overstaten voor de Rijn vastgesteld, worden gestraft met een boete van tien tot driehonderd frank.

Artikel 33.

In daarvoor geschikte plaatsen, gelegen aan de Rijn of in de nabijheid van de stroom, worden rechtbanken ingesteld, belast met de kennisgeving van alle zaken, in artikel 34 vermeld.

De Regeringen der Overstaten geven elkander wederkerig kennis van de instelling der rechtbanken voor de Rijnvaart in hun gebied en van de veranderingen, die in het gezet, de zetel en het rechtsgebied der rechtbanken gebracht worden.

Artikel 34.

De rechtbanken voor de scheepvaart op de Rijn 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 summiere uitspraak in geschillen betreffende :

a) de betaling en het bedrag van loods-, kraan-, waag-, hooft- en kaai gelden;

b) de belemmeringen door particulieren van het gebruik der oeverpaden;

c) de schade, veroorzaakt door schippers en houtvoeters gedurende de reis of bij het aanleggen;

d) de klachten, ingebracht tegen eigenaren van trekpaarden, gebodigd voor het slepen van schepen, wegens schade aan ontbrekend goed toegebracht.

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 moest zijn geschied (artikel 34, II, a), of de schade veroorzaakt is (artikel II, b), c) en d).

Artikel 36.

De rechtbanken voor de Rijnvaart behandelen de aangehaalden zaken zo eenvoudig en zo spoedig mogelijk. Van wettelijke worden, terzake hunner nationaliteit, geene borgstelling gevorderd.

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

De bestuurder van een vaartuig of hofwiel kan wegens een tegen hen aanhangig geding niet worden verhinderd om zijn reis te vervolgen, zoodra hij de zekerheid heeft gesteld, door de rechter voor het onderzoek van het geding bepaald.

Artikel 37.

Loopt het geding over een hoger bedrag van 50 frank, 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 gewezen is (artikel 38).

Wanneer het hoger beroep voor de Centrale Commissie gebracht moet worden, wordt het betekend aan de rechtbank, die het vonnis in eerste aanleg gewezen heeft. Binnen tien dagen te rekenen van het tijdstip, waarop dat vonnis op wettelijke wijze, met inbegrip van de vormen in elk land aangenomen, betekend is. De betekening van het hoger beroep moet vergezeld gaan van een korte opsomming van de grieven en de uitdrukkelijke verklaring, dat men de beslissing inroep van de Centrale Commissie. Zij wordt ingediend gezamenlijk aan de tegenpartij, aan het domicile gekozen voor de betekening der zaak in eerste aanleg, of, indien geen domicile gekozen is, mede aan de rechtbank. De betekening aan de rechtbank geschiedt op de wijze, bij de wetgeving van het land bepaald.

Binnen vier weken, te rekenen van de betekening der akte van hoger beroep, moet de appelant een memorie, houdende de gronden voor dat beroep, inleveren 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. Een en ander wordt met de stukken van het geding in eerste aanleg opgezonden aan de Centrale Commissie te Mannheim (artikel 43).

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

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, quant 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.

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 au règlement 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.

Article 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).

Wanneer de formaliteiten, bij dit artikel voorgeschreven, niet door de appellant zijn in acht genomen, wordt het beroep als vervallen beschouwd.

In geval van hoger beroep op de Centrale Commissie, kan de rechtbank, op verzoek van hem die in het gelijk is gesteld, de voorlopige ten uitvoerlegging 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 in hoger beroep kan worden gekomen van de vonnissen in zijn gebied gewezen door de Rijnvaartrechtbanken van eerste aanleg.

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

Het hoger beroep op deze rechtbank wordt behandeld in de vormen bij de wetgeving van de betrokken Oeverstaat voorgeschreven.

Artikel 39.

Voor de rechtsgedingen in zake van de Rijnvaart 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, briefpost, enz., alles volgens de gewone tarieven van proceskosten.

Artikel 40.

De vonnissen, door de rechtbanken voor de Rijnvaart in elk der Oeverstaten gewezen, kunnen in al de andere Staten ten uitvoer worden gelegd, met inachtneming van de vormen, voorgeschreven bij de wetten van het land, waarin de uitvoering geschiedt.

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

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

Artikel 41.

De Rijn zal, naar mate de behoefte, in inspectie-districten verdeeld worden. 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 Verdrag omtrent de scheepvaart op de Rijn, naar de aanvullingsbepalingen door de Oeverstraten vastgesteld 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 de gehele uitgestrektheid van de Oeverstaten vrijdom van port voor de briefwisseling in hun betrekking te voeren.

Het tractement van de inspecteurs, alsmede hun pensioen, voor zover dit verleend wordt, komen ten laste van de Staten, die hen hebben benoemd. Die Staten wijzen hun een verblijfplaats aan in hun district van inspectie.

De inspecteurs mogen genterlei 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 behouden. Het eerste strekt zich uit van Bâzel langs de linker oever tot de mond van de Lauter, langs de rechter oever 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 der Nederlanden; het vierde in de Nederlanden over de andere gedeelten van de stroom. De Regeringen van Baden, Beijeren, Frankrijk, Hessen en Pruisen behouden zich evenwel voor, om naar gelang van omstandigheden het getal der inspecteurs, in hun gebied werkzaam, te verminderen en gelijktijdig de grenzen van hun districten te veranderen, omtrent welke wijzigingen later worden beraadslaagd.

Artikel 42.

De inspecteurs zijn verplicht om tweemaal per jaar hun district te doorreizen, 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 belemmeringen te verwijderen, of wel komen dadelijk daaraan tegemoet voor zover zij daartoe gemachtigd zijn. Bovendien hebben zij de klachten te onderzoeken, die met betrekking tot de Rijnvaart bij hen worden ingebracht, terwijl zij zich, bij gegrondbevinding, dienangaande wenden moeten tot de bevoegde machten in de gehele uitgestrektheid van hun district, opdat de oorzaak van die klachten worde weggenomen.

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

Chacun des Etats riverains délèguera 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.

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 jugemens d'appel, la voix du président sera prépondérante en cas de partage.

Article 45.

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 réglemens concertés entre les Gouvernemens riverains et des mesures qu'ils auront adoptés d'un commun accord;

b) à délibérer sur les propositions des Gouvernemens 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 réglemens arrêtés en commun;

c) à rendre des décisions dans les cas d'appel portés devant la Commission contre les jugemens 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.

Les résolutions de la Commission centrale seront prises à la pluralité absolue des voix, qui seront émises dans une parfaite égalité. Ces résolutions ne seront toutefois obligatoires qu'après avoir été approuvées par les Gouvernemens.

Article 47.

Chacun des Gouvernemens 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 les matières sur lesquelles il est statué dans cette Convention. Elle sera exécutoire à dater du 1^{er} juillet 1860. 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.

(L. S.) DIETZ.

(L. S.) WEBER.

(L. S.) GOEPP.

(L. S.) SCHMITT.

(L. S.) VERKERK PISTORIUS.

(L. S.) MOSER.

Iedere Oeverstaat benoemt een commissaris ter deelneming aan gemeenschappelijke beraadslagingen over de zaken de Rijnvaart betreffende.

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

Artikel 44.

De Centrale Commissie vergadert geregeld in de maand Augustus van elk jaar. Buitengewone zittingen worden gehouden, wanneer daar toe door een der Oeverstraten het voorstel wordt gedaan.

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 uitspreken van vonnis in hoger beroep, beslist de stem van de voorzitter.

Artikel 45.

De werkzaamheden van de Centrale Commissie bestaan :

a) in het onderzoeken van alle klachten, voortvloeiende uit de toepassing van het tegenwoordige Verdrag, uit de uitvoering van de reglementen door de Regeringen van de Oeverstaten onafhankelijk vastgesteld en uit de maatregelen door hen in gemeen overleg genomen;

b) in het beraadslagen over de voorstellen van de Regeringen der Oeverstaten, betreffende de bloei van de Rijnvaart, meer bijzonder over die, welke ten doel hebben de aanvulling of de wijziging van het tegenwoordige Verdrag en van de reglementen in gemeen overleg vastgesteld;

c) in het doen van uitspraak in de gevallen van hoger beroep op de commissie tegen de vonnissen van de Rijnvaartrechtbanken van eerste aanleg (artikel 37).

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

Artikel 46.

De besluiten van de Centrale Commissie worden genomen bij vereenigde meerderheid der stemmen, die geheel gelijk worden aangebracht. Deze 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 begrooting vast der bureaunkosten voor het volgende jaar. De Oeverstaten dragen ieder een gelijk deel der kosten.

Artikel 48.

Het tegenwoordige Verdrag is bestemd ter vervanging van de akte betreffende de scheepvaart op de Rijn van 31 Maart 1831, van de artikelen aan die akte toegevoegd, alsmede van alle andere besluiten betreffende aangelegenheden, waaromtrunt bij dit Verdrag is overeengekomen. Het zal in werking treden te rekenen van de 1 Juli 1860. Het zal bekrachtigd worden, en de akten van bekrachtiging zullen worden afgewisseld te Mannheim binnen de tijd van zes maanden.

In oorkonde waarvan de betrokken gevolmachtigden haar getekend en er hunne cachetten op gesteld hebben.

Gedaan te Mannheim, de 17 October 1868.

(L. S.) DIETZ.

(L. S.) WEBER.

(L. S.) GOEPP.

(L. S.) SCHMITT.

(L. S.) VERKERK PISTORIUS.

(L. S.) MOSER.

MANIFESTE

du conducteur demeurant à
 pour le bateau nommé d'une capacité de

Numéro des connaissements dans l'ordre des numéros	Noms		Lieu de destination des marchandises	Colis, futailles, etc.		Désignation exacte des marchandises d'après leur dénomination usitée dans le commerce	Poids de chaque espèce marchandise	Remarques
	des expéditeurs	des consignataires		Nombre	Marques et numéros			
1	2	3	4	5	9	7	8	9

Le soussigné affirme que le présent manifeste est exact sous tous les rapports et conforme au chargement.
 le 18.....
 (Signature du conducteur.)

Certificat de flottage.

Le train de bois conduit par, demeurant à,
 et destiné pour, est composé de de
 bois de, mesurant mètres cubes et
 pesant quintaux.
, le

(Signature du flotteur.) (L. S.) (Dénomination et signature de l'autorité.)

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^{er} 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.

**(Vertaling)
 MANIFEST**

van bestuurder wonende te
 voor het vaartuig genaamd met een vermogen van

Nummer der cognossemten in de volgorde der nummers	Naam		Plaats van bestemming van de goederen	Colli, vaten, enz.		Juiste omschrijving der goederen volgens hun benaming die in de handel gebruikelijk is	Gewicht van elke soort goederen	Opmerkingen
	der verzenders	der gecoördineerden		Aantal	Merken en nummers			
1	2	3	4	5	6	7	8	9

De ondergetekende bevestigt dat dit manifest onder alle oogenpunten juist en overeenstemmend met de lading is.

 (Handtekening van de bestuurder)

**(Vertaling.)
 Vlotcertificaat.**

De houtvloten bestuurd door, wonende te,
 en bestemd voor, bestaat uit hout
 metende kubieke meter en met een gewicht van
 centenaars.
, de

(Handtekening van de vlotter.) (Zegel.) (Benaming en handtekening van de overheid.)

**(Vertaling.)
 Slot-Protocol.**

Bij de ondertekening van de herziene akte omtrent de Rijnvaart, door hen krachtens hun volmachten vastgesteld, hebben de ondergetekenden het navolgende verklaard :

1. — Ten aanzien van artikel 1 der Overeenkomst.
 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 daarmee gelijk gestelde schepen.

A. Il a été reconnu à l'unanimité que les stipulations du premier alinéa de cet article ne s'appliquent pas aux rétributions pour l'ouverture et la fermeture des ponts qui sont perçus 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 deuxième 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 France : Strasbourg;
en Bade : Kehl, Maxau, Leopoldshafen, Mannheim;
en Bavière : Neubourg, Spire, Ludwigshafen;
en Hesse : Mayence;
en Prusse : Biebrich, Oberlahnstein, Coblenz, Cologne, Neuss, Dusseldorf, Uerdingen, Duisbourg, Ruhrort, Wesel, Emmerich;
dans les Pays-Bas : Amsterdam, Rotterdam et Dordrecht.

4. — Concernant l'article 15 de la Convention.

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 valées par la police d'après les dispositions existantes, et le résultat sera noté sur le livret;

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 d), non pourvus d'un livret de service en règle.

A. Een stemming wordt erkend, dat de bepalingen der 1^e alinea 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 doet opmerken, 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 der Nederlanden verklaart van zijn zijde, dat de ambtenaren, belast met de bakendienst op een gedeelte van de Maas in het Hertogdom Limburg, nog enige geringe bakendiensten heffen, welke niet kunnen worden afgeschaft zonder medewerking der Regering van België, en dat hij daarom aan zijn Regering de uitvoering moet voorbehouden van de bepalingen, vermeld in de 2^e zinsnede van artikel 3, voor zoveel het gezegd gedeelte der Maas betreft.

De andere gevolmachtigden hebben tegen deze bedingen geen bedenking ingebracht.

3. — Ten aanzien van artikel 8 der Overeenkomst.

De thans bestaande vrijhavens zijn :

in Frankrijk : Straatsburg;
in Baden : Kehl, Maxau, Leopoldshafen, Mannheim;
in Beijeren : Neuburg, Spiers, Ludwigshafen;
in Hessen : Mentz;
in Pruisen : Biebrich, Ober-Lahnstein, Coblenz, Keulen, Neuss, Dusseldorf, Uerdingen, Duisburg, Ruhrort, Wesel, Emmerich;
in Nederland : Amstcrdam, Rotterdam en Dordrecht.

4. — Ten aanzien van artikel 15 der Overeenkomst.

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

B. Baden, Beijeren, Frankrijk, Hessen en Pruisen hebben besloten, dat de navolgende bepalingen, door hen onderling vastgesteld, 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 dan onder vertoof van bovenbedoeld dienstboekje;

c) De dienstboekjes worden uitgereikt door de bevoegde autoriteiten ter plaatse van het domicilium of van het verblijf op dezelfde voet als die in elk land gebruikelijk ten aanzien van andere dienstbare personen;

d) Bij elke verandering van dienst vermelden de eigenaars of bestuurders der vaartuigen in de dienstboekjes de redenen der verandering met de verklaringen omtrent het gedrag van de houders.

Op dezelfde voet wordt gehandeld ten aanzien van de aanbevelingen en aanmerkingen van de plaatselijke autoriteiten der verscheidene havens van de Rijn of van een nevenrivier;

e) De geschillen over de inhoud der verklaringen van de schippers of over de weigering van deze om ze af te geven of in te schrijven, worden door de politie beslecht volgens de daaromtrent bestaande bepalingen, terwijl de afloop in het dienstboekje wordt aangegetekend;

f) Alle onregelmatigheden of verzuimen in het bijhouden der dienstboekjes van de zijde van de houders, alsmede alle veranderingen of tussevoegingen, door henzelf of door tussekomst van anderen bewerkstelligd, ook zonder de bedoeling om te bedriegen, worden overeenkomstig de wetten of politie-reglementen van elk land in de persoon des houders gestraft.

Gelijke straf wordt toegepast op de dienstbare personen, die in strijd met de voorgaande bepalingen gehandeld hebben, alsmede op de schippers die personen, vermeld onder letters a) en niet voorzien van een behoorlijk dienstboekje, in hun dienst hebben genomen.

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 manœuvres. 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.

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.

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 en 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) 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.

leder die, met het doel om de Jrog te plegen, persoonlijk of met behulp van anderen veranderingen in zijn dienstboekje heeft gebracht, of wel dat boekje heeft vermindert, zal in elke Oeverstaat volgens de bestaande strafbepalingen veroordeeld worden. Hij, die tot zodanige handelingen heeft medegewerkt, wordt op gelijke voet veroordeeld. Indien hij volgens deze wetten straf heeft behopen terzake van bedriegerij of van vervalsing zal zijn dienstboekje hetzij voor een bepaalde tijd, hetzij onherroepelijk worden ingetrokken;

g) De vorenstaande bepalingen zijn niet van toepassing op de zeelieden en de personen, behorende tot de bemanning van zeeschepen die de Rijn bevaaren. Zij blijven voorlopig buiten toepassing voor hen, die behoren tot de bemanning van Nederlandse Rijnschepen. Wanneer also een d. r. personen, onder littera a) genoemd, de dienst op een Nederlands vaartuig verlaat, om op een ander Rijnschip dienst te nemen, kan de vertoning van een dienstboekje niet van hem gevorderd worden, althans niet voor het tijdsverloop op het Nederlands vaartuig doorgebracht. Echter moet gezorgd worden, dat de betrokken persoon van de overgang van het Nederlands vaartuig op een ander schip en omgekeerd geen gebruik make om de toepassing der bepalingen omtrent de dienstboekjes te ontduken.

5. -- Ten aanzien van artikel 22 der Overeenkomst.

A. Er is overeengekomen, dat de aanwijzing der 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 verstaan.

C. Daar de bepalingen, vervat in artikel 17 der Overeenkomst van 31 Maart 1831, betreffende de ijk van de Rijnschepen, uitsluitend zijn vastgesteld voor de heffing van het recognitierecht, en dit recht voortaan niet meer gegeven zal worden, is het onnodig om de gedachte bepalingen te vernieuwen. Intussen zullen de Hoge Contracterende Partijen zorg dragen, dat steeds de gelegenheid blijve bestaan om in hun gebied het ladingsvermogen der vaartuigen te doen opnemen volgens de wijze van ijk, vroeger door hen onderling vastgesteld.

6. -- Ten aanzien van artikel 23 der Overeenkomst.

Door centenaar wordt hier, alsmede daar waar dat woord verder in de tegenwoordige Overeenkomst gebruikt wordt, verstaan de toecentenaar van 50 kilogrammen.

7. -- Ten aanzien van artikel 30 der Overeenkomst.

De gevolmachtigde der Nederlanden heeft verklaard, dat, ingeval bruggen gelegd worden over de waterwegen, die van de Rijn naar de zee voeren langs Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis en Brielle, en waarop de bepalingen van artikel 30 der Overeenkomst niet van toepassing zijn, zijn Regering zorg zal dragen dat de vaartuigen en de vlotten, door geschikte openingen, vrij en zonder belemmering die bruggen kunnen doorvaren, en dat de faciliteiten, 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 de tegenwoordige verklaring niet te kort doet aan de bepalingen vervat in de tweede zinsnede van artikel 2.

De andere gevolmachtigden hebben zich met deze verklaring verenigd.

8. -- Ten aanzien van artikel 32 der Overeenkomst.

De gevolmachtigde van Frankrijk heeft doen opmerken dat, volgens het gevoelen zijner Regering, de bevoegdheid der Oeverstaten om politie-straffen toe te passen ten aanzien van overtredingen, niet voorzien bij de reglementen waartrent de Hoge Contracterende Partijen zijn overeengekomen, niet beperkt wordt door de bepalingen van dit artikel.

Dit gevoelen is eenstemmig aangenomen.

9. -- Ten aanzien van artikel 47 der Overeenkomst.

A. de Voorzitter blijft in functie tot de aanstaande gewone bijeenkomst.

B. in spoed vereisende 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 betaald worden, in de volgende verhoudingen :

Baden	11/72
Beijeren	4/72
Frankrijk	12/72
Hessen	6/72
Nederland	12/72
Pruissen	27/72

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

Les contingents des autres Etats riverains aux pensions et aux frais de service seront versés d'avance dans les caisses qui 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.

(L. S.) DIETZ.

(L. S.) SCHMITZ.

(L. S.) WEBER.

(L. S.) VERKERK PISTORIUS.

(L. S.) GOEPP.

(L. S.) MOSER.

Pour copie certifiée conforme :

H. WALTHER,

Secrétaire général.

De aandelen van de andere Ooverstaten in de pensioenen en in de bureaukosten van de Centrale Commissie worden voort gestort in de kassen, door de genoemde Regeringen aan te wijzen. De storting geschiedt by driemaandelijke termijnen, te betalen namelijk op 24 December, 24 Maart, 24 Juni en 24 September van elk jaar.

De Regering van Baden, die wet een bekaal heeft willen verstreken voor het archief van de Centrale Commissie, heeft zich tevens beust met het toezicht op dat archief.

Gedaan te Mannheim, de 17 October 1868.

(L. S.) DIETZ.

(L. S.) SCHMITZ.

(L. S.) WEBER.

(L. S.) VERKERK PISTORIUS.

(L. S.) GOEPP.

(L. S.) MOSER.