

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

**Sammlung der Gesetze und sonstigen Vorschriften
bezüglich der Rheinschifffahrt in den Rheinuferstaaten
Baden, Bayern, Elsass-Lothringen, Hessen, Niederland
und Preussen nach dem Stande am Schluss des ...**

Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Frankfurt a. M., 1889

I. Revidirte Rheinschifffahrts-Acte vom 17. October 1868. [...]

[urn:nbn:de:bsz:31-247218](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-247218)

I. Revidirte Rheinschiffahrts-Acte

vom 17. Oktober 1868.

I. Convention révisée

pour

la Navigation du Rhin

du 17. Octobre 1868.

Deutscher und Französischer Text.

Texte allemand et français.

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 Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, den Niederlanden 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 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 Carl Friedrich Göpp;

Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Hessen:
Allerhöchst Ihren Provinzial-Director und Geheimenrath,
Karl Schmitt;

Seine Majestät der König der Niederlande:
Allerhöchst Ihren Abtheilungs-Chef im Finanzministerium,
Dr. Wilhelm Arnold Peter Verkerk Pistorius;

Seine Majestät der König von Preussen:
Allerhöchst Ihren Director im Ministerium für Handel, Gewerbe,
und öffentliche Arbeiten,
Heinrich Albert Eduard Moser;

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 reviser 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'État ;

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.

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

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.

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.

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

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 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.

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 et leurs chargements non plus que sur les radeaux naviguant 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.

Artikel 4.

Die vertragenden Staaten werden gegenseitig die zur Rheinschiffahrt 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.

Artikel 5.

Die Schiffer dürfen auf den obengenannten Wasserstrassen (Artikel 3) nirgends 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 Ausgangsabgaben erhoben werden, als beim Eingange oder Ausgange über die Landgrenze.

Artikel 7.

Insoweit nicht sanitätspolizeiliche 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

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 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

Bedingung zu gestatten, dass er sich der amtlichen Verschlüssung 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.

Die amtlichen Schiffsbegleiter haben kein anderes Recht, als Schiff und Ladung zur Verhütung von Einschwürzungen 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 Natureignissen 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 vor-

*) Vergl. Seite 34.

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).

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

*) cf. page 35.

gängiger 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.

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 Einschwärzungen 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 Schiffs-

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.

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 rembarquera 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

führer 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.

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

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

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 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.

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.

Artikel 17.

Jedes Patent zum Betriebe der Rheinschiffahrt 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.

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 Rheinschiffahrt 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.

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

Artikel 20.

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 Verant-

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 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 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

wortung 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 Patentess muss erfolgen, wenn ein Schiffer wegen wiederholter Zoll-Defrauden, ferner wegen Betrugess, 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.

Die Vorschriften der Artikel 19 und 20 finden auch auf die nach Artikel 18 erteilten 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.

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.

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.

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 ledit 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.

Article 23.

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

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 Wasserbaubeamten, 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.

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, dass in den Freihäfen, sowie in den übrigen Hafencities am Rheine die nöthigen 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 Hafenz Polizei werden von den betreffenden Ufer-Regierungen besondere Commissarien bestellt.

Zur Bestreitung der nothwendigen Unterhaltungs- und Beaufsichtigungs-Kosten kann ein entsprechendes Entgelt erhoben werden. Sobald der Ertrag dieses Entgeltes die eben erwähnten

*) Vgl. Seite 36.

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 sur-

*) cf. page 37.

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 deshalb 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 Unterhaltungs-Kosten.

Artikel 29.

Die Staaten, deren Uferstrecken aneinander grenzen oder sich gegenüber liegen, werden, behufs zweckmässiger und gegenseitig unnachtheiliger Ausführung von Bauwerken, welche auf den Strom oder die Ufer im Gebiete des anderen Staates unmittelbar eine Wirkung ausüben können, sich die Pläne solcher von ihnen beabsichtigter 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 namentlich der Durchlass der Schiffe durch die Brücken ohne Verzug bewirkt werde. Die Erhebung einer Gebühr für das Oeffnen oder Schliessen der letzteren ist unstatthaft.

Concessionen zu neuen Schiffsmühlen sollen fortan nicht ertheilt werden.

veillance, 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 ladite 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 desdits 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 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 32.

Zuwiderhandlungen gegen die von den Ufer-Regierungen für den Rhein gemeinsam erlassenen schifffahrtspolizeilichen 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 Rheine oder in dessen Nähe belegenen Orten Rheinschifffahrtsgerichte bestehen.

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

Artikel 34.

Die Rheinschifffahrtsgerichte sind competent:

- I. In Strafsachen zur Untersuchung und Bestrafung aller Zuwiderhandlungen gegen die schifffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften.
- II. In Civilsachen zur Entscheidung im summarischen Processverfahren 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;
 - 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.

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 mises 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 biens-fonds.

Artikel 35.

In Strafsachen (Artikel 34. I.) ist dasjenige Rheinschiffahrts-Gericht 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. — Process-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 Bemerkem, 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 Gegenpartei 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 Gerichte zu übergeben, welches solche dem Appellaten binnen einer ihm zu bestimmenden präclusivischen Frist zur Beantwortung

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 de 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 flotteur 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 partie adverse, qui sera tenue d'y répondre dans le délai qui lui sera fixé à cette fin. Le tout ensemble avec les

zufertigt 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 Gegenpartei 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 Rheinschiffahrts-Gerichten erster Instanz gefällten Urtheile angebracht werden können.

Das Obergericht muss seinen Sitz in einer Stadt haben, welche am Rheine oder doch nicht allzu weit 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 Sportel-Taxen für die Richter und Gerichtsschreiber statt; die Parteien 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 Rheinschiffahrts-Gerichte eines Ufer-Staates sollen in jedem anderen Rheinufer-Staate 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 Rheinschiffahrts-Gerichten 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 Rheinufer-Staaten einen bekannten Wohnsitz haben, müssen in letzterem bewirkt werden.

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 les 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.

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 Rheinufer-Staaten 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 Sporteln 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 sofort selbst abzustellen. Sie haben ferner die bei ihnen angebrachten Beschwerden in Rheinschiffahrts-Angelegenheiten zu

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.

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

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.

Artikel 43.

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.

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.

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 Rheinschiffahrts-Gerichte (Artikel 37).

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

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).

Article 43.

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.

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.

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 adoptées 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.

Artikel 46.

Die Beschlüsse der Central-Commission werden nach absoluter Mehrheit der Stimmen gefasst, die in vollkommener Gleichheit abzugeben 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 Supplementar- 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 begedruckt.

So geschehen zu **Mannheim**, den 17. October 1868.

(L. S.) **Dietz.**

(L. S.) **Weber.**

(L. S.) **Göpp.**

(L. S.) **Schmitt.**

(L. S.) **Verkerk Pistorius.**

(L. S.) **Moser.**

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 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 1^{er} 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.

(L. S.) **Dietz.**
(L. S.) **Weber.**
(L. S.) **Goepp.**
(L. S.) **Schmitt.**
(L. S.) **Verkerk Pistorius.**
(L. S.) **Moser.**

Modèle A.

Manifeste

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

Numéro des connaissements dans l'ordre des numéros. 1.	Noms		Lieu de destination des mar- chandises. 4.	Colis, futailles etc.		Désignation exacte des marchandises d'après leur dénomination usitée dans le commerce. 7.	Poids de chaque espèce de marchandise. 8.	Remarques.
	des expéditeurs. 2.	des consigna- taires. 3.		Nombre 5.	Marques et numéros. 6.			

Le soussigné affirme que le présent manifeste est exact sous tous les rapports et conforme au
chargement.

..... le 18.....
(Signature du conducteur.)

Formular B.

Floss-Schein.

Das von dem wohnhaft zu
 geführte, nach bestimmte Floss besteht aus
 von Holz und hat
 einen Inhalt von Kubik-Metern und ein Gewicht
 von Centnern.
 den ten

(Unterschrift des
Flössers.)

(Siegel der Behörde.)

(Firma der Behörde
und Unterschrift.)

*Modèle B.***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.)

