

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

**Protocoll der durch den Wiener Kongress für die
Organisation und Administration der Rheinschiffahrt
Instituirten Central-Commission. 1822-1832
1827**

411 (31.3.1827) Pièce jointe [franz.]

Pièce jointe au 411^e Protocole / séparé / du 31^r Mars 1827.

Journal officiel du Royaume des Pays-bas.

Tome XXII.

Arrêté du 1^{er} Mars N^o 139, portant réglemens provisoires sur la Navigation du Rhin.

Nous Guillaume, par la grâce de Dieu, Roi des Pays-bas, Prince d'Orange-Nassau,
Grand-Duc de Luxembourg &c. &c.

Sur les propositions faites par nos ministres des affaires étrangères et de l'intérieur,
et par Notre conseiller d'Etat, administrateur des impositions directes, droits d'entrée et
de sortie et des accises, en exécution de l'art. 6 du dit arrêté / rapports des 14
Decembre 1826, N^o 6, secret et 30 Janvier 1827 N^o 1, secret. /

Vu le rapport ultérieur de Notre ministre de l'intérieur et de Notre conseiller
d'Etat, administrateur des impositions directes, droits d'entrée et de sortie et des
accises, du 22 Janvier 1827 N^o 1 bis,

Après avoir de nouveau pris l'avis de Notre ministre des affaires étrangères
/ avis du 25 Janvier 1827 N^o 1 secret. /

Aurons arrêté et arrêtons.

Art. 1^{er}.

Pour la navigation sur le Rhin des Pays-bas et pour celle des bateaux du Rhin,
qui, en venant du Rhin, traversent le territoire maritime des Pays-bas jusqu'à la
pleine mer, ou qui, venant de là avec destination pour le Rhin, empruntent le dit
territoire maritime, sont approuvés et établis les réglemens provisoires, cotés A et B,
annexés à la suite de Notre présent arrêté.

Art. 2.

Ces réglemens régiront la matière et seront en vigueur jusqu'à ce que, confor-
mément à l'acte de Vienne, on soit convenu à Mayence, d'un règlement défini-
tif pour la navigation sur le Rhin, à partir du point où il devient navigable,
jusqu'à la mer, et jusqu'à ce que ce règlement ait obtenu la sanction des Etats
souverains du Rhin.

Art. 3.

Nous nous réservons de faire, en attendant, aux réglemens approuvés par les
présentes les changemens, modifications ou additions que l'expérience ou de
nouvelles circonstances indiqueront comme convenables.

Nos Ministres des affaires étrangères, de l'intérieur et de la justice et Notre
Conseiller d'Etat, administrateur des impositions directes, des droits d'entrée,
de sortie et des accises, sont chargés de l'exécution du présent arrêté,
lequel

A. 1.

lequel sera inséré au Journal-Officiel

Donné à Bruxelles le 1^{er} Mars de l'an 1827, de Notre
signe le quatorzième.

Guillaume.

Par le Roi,

J. G. De Meij de Struyskerke.

Publié le 26 Mars 1827.

Le Secrétaire d'Etat,

J. G. De Meij de Struyskerke.

Règlement provisoire pour la navigation sur le Rhin des Pays-bas,
en exécution de l'arrêté royal du 10 Septembre 1826 / Journal Officiel,
N° 614, et en conformité des stipulations de l'Acte du Congrès de Vienne
du 24 Mars 1815.

Art. 1^{er}

On comprend sous le nom de Rhin des Pays-bas le Rhin, ainsi que le
 Leck, comme continuation du Rhin, depuis le Lobith du côté de terre,
 jusqu'à Krimpen vers la mer.

Le cours d'eau compris entre ces deux points sera, sous tous les rapports,
 assimilé au Rhin conventionnel et régi d'après les mêmes règles.

Art. 2

En conséquence et en attendant le règlement définitif à intervenir, le
 système actuellement établi pour la perception des droits et le maintien
 de la police sur le Rhin conventionnel sera aussi provisoirement
 applicable au Rhin des Pays-bas, conformément à la Convention de
 1804 et aux ordonnances et règlements qui en sont résultés.

Art. 3

D'après une évaluation provisoire de l'étendue du cours d'eau entre
 Lobith et Krimpen il sera perçu pour droit de navigation du Rhin,
 proportionnellement au tarif établi par la Convention de 1804 et déclaré pour
 l'avenir obligatoire par l'acte de Vienne, savoir:

A la remonte For. 0, 18 For. 0, 39

A la descente 0, 12 0, 26

par quintal ou cinquante livres des Pays-bas. S'il arrive qu'une vérification
 ultérieure de l'état de la rivière présente, sous le rapport de la longueur,
 un autre résultat, le tarif ci-dessus sera modifié à proportion.

Art. 4

Le droit de reconnaissance sera perçu conformément au tarif suivant.

Sur chaque bâtiment	Cinqtaux, à raison de 50 hls ou livres des Pays-bas par quintal,
de	à
50 - 300	ff. 0, 07 For. 0, 15
300 - 600	0, 42 0, 90
600 - 1000	0, 84 1, 50
1000 - 1500	1, 40 3, 00
1500 - 2000	2, 10 4, 50
2000 - 2500	2, 80½ 6, 00
2500 - 3000	3, 50½ 7, 50

Sur

Sur chaque bâtiment

de
3000 - 3500
3500 - 4000
4000 - 4500
4500 - 5000
5000 et au-delà

Quintaux; à raison de 50 Kégs
ou livres des Pays-bas par quintal.

fl 4, 20^z Fer 9, 00
" 4, 91 " 10, 50
" 5, 61 " 12, 00
" 6, 31 " 13, 50
" 7, 01 " 15, 00

Art. 5.

Les bureaux de perception des droits sont.

1^o Pour la descente.

a, à Lobith.

b, à Vreeswyk.

2^o Pour la remonte.

a, à Krimpen.

b, à Vreeswyk.

Art. 6.

Le droit de navigation du Rhin sera perçu à proportion des distances entre les bureaux désignés à l'article précédent, en sorte qu'il sera payé, par quintal, comme suit.

1^o En descendant.

a, à Lobith.

Pour la distance de là à Vreeswyk.

b, à Vreeswyk.

Pour la distance de là à Krimpen.

2^o En remontant.

a, à Krimpen.

Pour la distance de là à Vreeswyk.

b, à Vreeswyk.

Pour la distance de là à Lobith.

fl 0, 08 Fer 0, 18

" 0, 04 " 0, 08

" 0, 06 " 0, 13

" 0, 12 " 0, 26

Art. 7.

Les bâtimens partant d'Amhem pour le Rhin conventionnel, et réciproquement, acquitteront les droits au bureau de Lobith, et ce, quant au droit de navigation du Rhin, conformément au tarif suivant, savoir.

1^o En descendant

2^o En remontant

Pour toutes les autres villes ou places situées sur le Rhin des Pays-bas, qui maintenant ou à l'avenir prendraient part à la navigation vers le Rhin conventionnel et réciproquement, on fixera ultérieurement les tarifs nécessaires.

Art. 8.

Art. 8.

Les droits devront être acquittés en monnaie des Pays-bas, cependant on admettra aussi des monnaies étrangères d'après un tarif à fixer ultérieurement, lequel sera imprimé, et placardé dans les bureaux de perception.

Art. 9.

Les exceptions accordées par les art. 103, 104 et 105 de la Convention de 1804, en faveur de certaines marchandises, s'appliqueront de même à la navigation le long du Rhin des Pays-bas.

Art. 10.

Sans préjudice de ce que la Convention de 1804 et les réglemens prescrivent au sujet de la responsabilité des bateliers concernant la cargaison, et indépendamment de ce que les règles du droit commun comportent à cet égard, il est en outre établi les mesures de précaution suivantes:

- a. Défense est faite au batelier de quitter son bateau et sa cargaison pendant le voyage. En cas de contravention, un batelier de remplacement sera placé, par le percepteur ou en son nom, à bord du bâtiment, et ce pour le compte et aux risques du batelier.
- b. Il est défendu de naviguer, tant à remontant qu'à descendant la rivière, avec deux ou plusieurs embarcations amarrées ensemble, ou attachées l'une à la suite de l'autre. Si l'eau venant à baisser oblige d'alléger le bâtiment, les allèges seront conduites et en cas de remonte, attelées séparément.
- c. Toutes les marchandises doivent être placées à l'intérieur du bâtiment, il n'est pas permis, en naviguant sur le Rhin, d'en charger sur le tillac.
- d. Il est défendu de verser les marchandises de bord à bord pendant le voyage, sauf le cas mentionné sous la lettre c, et les cas de détresse dont il sera parlé ci-après.
- e. Les conducteurs de trains de bois devront se faire précéder au moins à la distance d'une lieue, par une nacelle, à l'effet d'avertir les bateliers qui remontent ou ceux dont les bâtimens sont à l'ancre et les autres intéressés, indépendamment de la responsabilité à laquelle continuent d'être assujettis les conducteurs de trains pour tous dommages qu'ils occasionneraient par imprudence, par fausse manoeuvre, faute de s'être munis des agrès nécessaires, par vice dans la construction des trains, &c.

Art. 11.

À bord de chaque bateau ou embarcation devront se trouver les lettres de voiture ou connaissements y relatifs, en outre, un manifeste en due forme, lequel servira de base pour fixer la quotité du droit

de

de navigation à payer, le poids y énoncé sera contrôlé au moyen du jaugeage.

Art. 12.

- Les manifestes devront être rédigés dans la forme du modèle annexé au présent règlement, ils énoncent en conséquence,
- 1^o. Les noms du propriétaire et du conducteur de l'embarcation;
 - 2^o. Le nom, la capacité et le pavillon de l'embarcation;
 - 3^o. Le lieu du chargement et de la destination des marchandises;
 - 4^o. Les lettres de voiture ou connaissements, par ordre des numéros;
 - 5^o. Les noms des chargeurs et des consignataires;
 - 6^o. Les marques et le nombre des colis, futailles et ballots, &c.
 - 7^o. La désignation des marchandises;
 - 8^o. Leur poids;
 - 9^o. La signature du batelier.

Le tout indépendamment de ce qui est en outre prescrit par la Convention de 1804, concernant les manifestes et les obligations dont les bateliers seront tenus à cet égard.

Art. 13.

Si un batelier a négligé ou n'a pas eu l'occasion de se pourvoir d'un manifeste en bonne forme au lieu du chargement, il est tenu d'en rédiger un dans la dite forme lors de son arrivée à Lobith, Vreeswyk ou Krimpen, et de le faire vérifier et légaliser par les employés de l'un de ces bureaux.

Art. 14.

Pour le mesurage et jaugeage des batimens et la manière de procéder à ce jaugeage, comme aussi pour le mesurage du bois expédié par train, ou de quelque autre manière, et pour l'évaluation des droits dus de ce chef, enfin, pour déterminer le poids des marchandises qu'il n'est pas d'usage de peser ou qui ne sont pas susceptibles de pesage, on se conformera aux dispositions de la Convention de 1804 et aux réglemens et tableaux publiés en conséquence, d'abord par la direction générale et postérieurement par la Commission Centrale de Mayence.

Art. 15.

Pour les bateaux à vapeur, quant aux parties de ces bateaux qui sont convenables, disposées et destinées pour le transport de passagers et de marchandises, on en prendra la mesure cubique, comme cela se pratique à l'égard des bâtimens à voiles ordinaires, la capacité cube trouvée, sera ensuite réduite en quintaux, et d'après cette réduction,

ou

on calculera la quotité des droits que chaque bateau à vapeur doit payer comme diligence d'eau, conformément à la Convention de 1804, et la quantité de marchandises qui peut y être chargée. En même temps, le total de la capacité cube servira de base pour fixer le montant du droit de reconnaissance payable à chaque bureau, le tout sauf dispositions ultérieures, en tant que l'expérience en démontrera la nécessité.

Concernant les cargaisons, la représentation des manifestes, &c., les conducteurs ou patrons des bateaux à vapeur sont tenus des mêmes obligations que celles établies à l'égard du transport par bâtimens à voiles ordinaires, les bateaux à vapeur seront traités, sous ce rapport, exactement sur le même pied que ces bâtimens.

Les employés aux bureaux de perception du droit de navigation du Rhin sont autorisés à s'assurer, au moyen d'une visite convenable, que tout est exactement énoncé dans le manifeste, et qu'aucune autre partie du bateau à vapeur que celles à ce destinées, ne renferme des marchandises pour être transportées, à moins qu'elles ne se trouvent aussi dûment portées au manifeste.

Art. 16.

Les bureaux du droit de navigation du Rhin sur le Rhin des Pays-bas, seront organisés sur le même pied que ceux du Rhin conventionnel, les instructions à donner aux employés de ces bureaux concernant l'exécution du service, la perception des droits, &c. seront de même conformes à ce qui est prescrit par la Convention de 1804 et par les réglemens ultérieurs qui en découlent. Les canots à placer auprès de ces bureaux, aux fins mentionnées dans la Convention de 1804, porteront, en signe de leur destination, le pavillon des Pays-bas, avec le mot Rhenus à la bande blanche.

Art. 17.

Il y aura près l'administration des impositions directes, droits d'entrée et de sortie et des accises, un inspecteur pour le droit de navigation du Rhin sur le Rhin des Pays-bas, chargé des fonctions énoncées dans l'art. 44 de la Convention de 1804 et de telles autres attributions qui seront ultérieurement déterminées par une instruction particulière.

Art. 18.

Dans les cas de débasse, comme aussi lorsque la baisse des eaux obligera

Obligés d'alléger les bâtimens, on suivra les dispositions contenues aux art. 25 jusqu'à 30 de la Convention de 1804, sauf les modifications que comporteront les circonstances locales et la législation en vigueur dans le Royaume des Pays-bas. A tous autres égards l'intervention des employés des droits d'entrée et de sortie et des accises est exclue et interdite, aussi longtems que les bâtimens et les marchandises se trouvent sur la rivière, sans préjudice néanmoins de l'établissement de gardiens à bord des bâtimens et de l'apposition des scelles sur la cargaison ou de la fermeture des coutilles, à l'effet de prévenir l'introduction clandestine ou l'échange des marchandises, ainsi qu'il est dit à l'art. 3 de l'arrêté royal du 10 Septembre 1826 (Journal-Officiel N. 61.)

Art. 19.

Dans la recherche et la poursuite de toutes contraventions en matière de navigation du Rhin, dans le recouvrement des amendes et généralement en tout ce qui concerne le maintien de la police, les employés du droit de navigation du Rhin, appliqueront les mêmes moyens et exerceront le même pouvoir, et suivront les mêmes règles que prescrit la Convention de 1804.

Art. 20.

Les art. 122, 123 et 124 de la Convention de 1804, n'étant pas de nature à recevoir leur exécution quant au Rhin des Pays-bas sont remplacés par les dispositions suivantes.

a. Toutes les contestations provenant de l'exécution et de l'application de la dite Convention et du présent règlement, soit qu'elles concernent le mesurage des bâtimens et des trains de bois, soit qu'elles aient rapport au payement ou au montant des droits, ainsi qu'aux peines et amendes provoquées, en outre, toutes les contestations entre les bateliers, et les propriétaires des fonds riverains, pour cause de dégradation ou d'entraves; comme aussi toutes réclamations de la part des bateliers et autres particuliers ou autorités publiques contre les conducteurs des trains de bois, pour cause d'avarie ou dommage, seront portées devant les tribunaux ordinaires du lieu, où les bureaux sont établis, ou de l'endroit où se sont passés les faits qui ont donné lieu à la contestation, ou, à défaut, devant ceux qui se trouveront le plus à proximité, pour y être instruites et jugées sommairement. Dans tous les cas non prévus par la Convention de 1804, ou par le présent règlement, les

juges

juges suivront les règles du droit commun, et en ce qui concerne la prononciation des peines et amendes, ils se conformeront aux dispositions de la Loi du 6 Mars 1818. (Journal-Officiel, N^o 12.)

b. Si le batelier ou le conducteur du train ne peut attendre l'issue du procès, ou s'il désire continuer son voyage, il en aura la faculté, moyennant une caution dont le montant sera évalué par le juge.

c. Les parties pourront appeler du jugement rendu en première instance, devant les tribunaux ou cours d'appel à ce compétents d'après la législation en vigueur.

Art. 21.

Une copie de la Convention de 1802 sera annexée à la suite du présent règlement, et seront les employés du droit de navigation du Rhin, les bateliers naviguant sur le Rhin des Pays-bas, et tous ceux que la chose pourrait concerner, tenus, indépendamment des articles ci-dessus mentionnés, de se conformer pareillement aux autres articles qui sont encore actuellement en vigueur et applicables au Rhin des Pays-bas, de même que s'ils étaient insérés textuellement dans ce règlement.

Art. 22.

Le présent règlement n'est pas applicable au transport de personnes ni à celui de chevaux, voitures et autres semblables objets d'une rive à l'autre, de même qu'à tout ce qui concerne la communication entre les deux rives, en outre, aux bateliers et bâtimens qui se bornent à la navigation dans l'intérieur du royaume, enfin, aux bateaux du Rhin qui, viennent d'Amsterdam et d'Utrecht avec destination par la voie du Waal, pour le Rhin au-dessus de Lobith, ou qui, venant de cette partie du Rhin, comme depuis, avec destination pour Utrecht et Amsterdam, n'empruntent la voie du Leck que pour traverser, afin d'atteindre le canal de Lédexki, ou réciproquement, en sortant de ce canal, afin de passer à Vraswyk. Lesquels bateaux, sous ce rapport, demeurent soumis aux dispositions générales actuellement en vigueur.

Approuvé par arrêté royal du 1^{er} Mars 1827, N^o 139.

W.
Pour le Secrétaire d'Etat,

Stratenus.

Lette B.

Lettre B.

Règlement provisoire pour la navigation des bateaux du Rhin, depuis
Strimpen jusqu'en pleine mer, et depuis la pleine mer jusqu'à Strimpen.

Art. 1.

Les bateaux du Rhin qui veulent se rendre à la pleine mer, en qui en
viennent, ne pourront prendre d'autre route qu'en allant de Strimpen par
Rotterdam, et ensuite le long de la Brielle, et réciproquement le long
de la Brielle, et par Rotterdam à Strimpen.

Art. 2.

Les formalités et obligations à remplir par les bateliers qui naviguent le
long de cette route, varieront suivant les trois cas suivants:

- a) Si les bateaux ne font que passer, sans rompre charge,
- b) Si ils passent avec un chargement incomplet, et prennent ensuite des
marchandises à bord,
- c) Si dans le trajet ils font usage de l'entrepôt, ou rompent charge et
débarquent des marchandises dans les Pays-bas.

Art. 3.

Les bateaux descendant le Rhin et destinés pour la mer, ou venant de
la mer avec destination pour le Rhin, demeureront assujettis, sur le
territoire entre la rivière et la pleine mer, aux droits et autres frais dus
pour les bâtimens de mer à l'entrée ou à la sortie des ports des Pays-bas.

Art. 4.

Tout bateau quittant le Rhin des Pays-bas jusqu'à la mer, et la route
indiquée à travers le territoire maritime, jusqu'en pleine mer, pour
naviguer dans d'autres rivières, canaux, ou parties de la mer territoriale,
tombent, quant au chargement et déchargement et à tous autres objets
de surveillance, dans le domaine des Lois du royaume; en conséquence,
ce ne sont plus dès lors les dispositions particulières à la navigation
du Rhin, mais celles de ces Lois, qui leur sont applicables.

Art. 5.

Les conducteurs dont il est question à l'art. 2, lettre a. devront, en descendant,
payer au bureau des droits d'entrée et de sortie qui sera établi à Strimpen,
les droits de transit, de tonnage et autres charges; indépendamment de la
faute qu'ont les employés des droits d'entrée et de sortie, d'exiger un
cautionnement pour l'acquittement des droits d'entrée et d'accises sur le
droit de transit, s'il y a lieu. Après le paiement des droits et autres
frais, il sera placé des gardiens à bord et le scellé sera apposé sur les
cargaisons

cargaisons, ainsi qu'il est prescrit pour le Rhin. Si, à l'arrivée des bâtimens à la Brielle, les scellés se trouvent sains et entiers, et s'il conste par le rapport des gardiens que, pendant la traversée il n'a pas été opéré de changement frauduleux dans la cargaison, les cautionnemens, s'il en a été fourni, seront rendus et les bâtimens seront expédiés pour continuer leur voyage, sans autre retard, jusqu'à la pleine mer. En remontant, la déclaration au premier bureau du côté de la mer devra être faite en la manière accoutumée, par les bateliers venant de la mer, à la Brielle sur le bureau de Rotterdam, en même temps qu'ils remettront un manifeste en la forme prescrite par le règlement pour la navigation sur le Rhin. A la Brielle les gardiens seront établis à bord et les scellés apposés, après quoi les bateliers pourront continuer leur voyage jusqu'à Rotterdam. Là devant avoir lieu la nouvelle déclaration de la cargaison et le paiement des droits de transit, de tonnage, etc.^a; sauf, de nouveau, l'apposition de scellés, établissement de gardiens et la caution à fournir, s'il y a lieu, pour l'excédant des droits d'entrée et accises; cependant, à l'arrivée à Lobith, le cautionnement sera retiré, ainsi qu'il est dit par rapport aux bateliers qui descendent.

Art. 6.

Les droits de transit seront perçus d'après les manifestes et connaissements ou lettres de voiture et autres déclarations des bateliers. Quant au calcul du droit de tonnage, 20^l. vingt^l. quintaux compteront pour un tonneau des Pays-bas.

Art. 7.

Les patrons des bateaux mentionnés à l'art. 2, lettre b. c'est-à-dire, qui relâchent, sur la route prescrite, en un endroit situé entre Trimpren et la Brielle et où se trouve établi un bureau de perception, à l'effet d'y compléter leur chargement, seront traités à Trimpren en descendant, et à la Brielle en remontant, sur le pied voulu par l'art. 5, et ce jusqu'à leur arrivée dans l'endroit où ils se proposent de relâcher et où ils seront soumis, durant leur séjour, aux obligations que les employés des droits d'entrée et de sortie et des accises croiront devoir leur imposer, le tout en se conformant aux dispositions de la loi générale.

Les cautionnemens fournis subsisteront dans tous les cas, jusqu'à ce que les bâtimens quittent de nouveau le territoire des Pays-bas, à Lobith du côté de terre, à la Brielle, du côté de la mer.

Les droits dus par les marchandises chargées seront acquittés, en descendant, au lieu du chargement. En remontant, le batelier aura le choix de les acquitter à Rotterdam, conjointement avec les autres droits par lui

lui d'ici. Lors de la continuation du voyage, jusqu'à l'arrivée à Trimpou ou à la Brielle, les bâtimens seront de nouveau traités sur le pied prescrit à l'art. 5.

Art. 8.

Les patrons des bateaux mentionnés à l'art. 2, lettre c., c'est à dire, qui ont l'intention de relâcher en un lieu situé sur la route prescrite par l'art. 1, à l'effet d'y mettre en entrepôt les marchandises qu'ils ont à bord, en tant que la faculté en est accordée par la loi générale, seront assimilés, pour le trajet depuis Trimpou ou la Brielle, jusqu'à l'endroit où ils veulent relâcher, à ceux des bâtimens mentionnés à l'art. 5, mais au lieu du déchargement ils seront traités conformément aux dispositions de la loi générale.

Art. 9.

Le batelier descendant, qui pour la première fois va faire un voyage sur mer avec le bateau sous ses ordres, devra se munir, au bureau des droits d'entrée et de sortie établi à Trimpou, d'une déclaration semblable à celle qui, aux termes de l'art. 54. de la dite loi générale, peut remplacer l'acte de décompte au dernier bureau du côté de la mer. Pour les bateaux qui remontent, après que le batelier aura acquitté les droits de transit, de tonnage, etc., l'acte de décompte lui sera délivré à Rotterdam, pour ensuite, et à sa sortie pour un nouveau voyage de mer, servir de preuve qu'il a satisfait à ses obligations.

Art. 10.

Toute visite des cargaisons, dans les cas où les employés des droits d'entrée et de sortie et des accises y sont autorisés en vertu de la loi générale ou des dispositions du présent règlement, devra être faite avec toute la discrétion et la promptitude possibles. Les bateliers pourront se contenter de mettre les employés à même de prendre sommairement inspection suffisante des marchandises qu'ils ont à bord, sans préjudice néanmoins du droit que la loi attribue aux employés de requérir, aux frais de la partie qui succombera, le débarquement et la visite ou vérification exacte des objets concernant lesquels ils auraient des soupçons de fraude, sauf la répression des employés qui seraient reconnus avoir réclamé ce droit pour servir de prétexte à des vexations.

Art. 11.

Les bateliers descendant le Rhin ou venant de la mer, avec la destination pour un lieu situé sur le Rhin des Pays-bas, ou sur la route à travers le territoire maritime indiqué à l'art. 1. et dans lequel se trouve un bureau de perception, pourront, après s'être soumis, à Lobith, à l'établissement de

de gardiens et au pilonnage, pour suivre leur voyage jusqu'à ce bureau, où ensuite les dispositions de la dite loi générale seront applicables et devront être suivies par rapport au paiement des droits d'entrée, au déchargement, etc.

Art. 12.

À l'égard des bateliers qui, en descendant le Rhin, sont destinés pour un lieu de déchargement à l'effet d'importation pour le Rhin, auquel on ne peut atteindre qu'en quittant cette rivière, ou la route indiquée à travers le territoire maritime, la même chose devra être observée sur un des canaux qui s'y rendent, là où sera établi un bureau de recette et d'expédition.

Art. 13.

Les bureaux mentionnés dans les deux articles qui précèdent, sont, de même que le bureau de Trimpfen, derniers bureaux d'exportation sur ces eaux en remontant le Rhin, de manière que les bateliers et bâtiments, arrivant à ces bureaux, seront immédiatement dans le cas de l'application du présent règlement. Sont néanmoins exceptés les bateaux du Rhin, d'Amsterdam et d'Utrecht qui, en allant vers le Rhin au-dessus de Lobith ou en venant de là par le Waal, traversent le Lek obliquement pour se rendre de Vreeswijck au canal de Zederick, ou de ce canal à Vreeswijck.

Art. 14.

Tant que les bâtiments se trouveront sur le Rhin ou sur le passage indiqué entre Trimpfen et la Perielle, sans relâcher à l'une ou l'autre rive, ou dans un endroit qui y soit situé, ils ne seront soumis à aucune visite de la part des employés des droits d'entrée, de sortie et des accises, pourvu toutefois les employés, conformément à la stipulation contenue en l'art. 85 de la convention de 1864, en cas de décharges frauduleuses de marchandises, poursuivire les bateliers qui tenteraient de s'enfuir sur la rivière ou sur le dit passage, les arrêter et les citer à se justifier. Généralement en matière de tentative de contrebande, ou de toute autre espèce de contrevention à la loi générale concernant les droits d'entrée, de sortie et de transit, le batelier ne pourra se prévaloir des dispositions relatives à la liberté de la navigation du Rhin. Dans le cas de détresse, on se conformera à ce qui est prescrit par l'art. 18 du règlement sur la navigation sur le Rhin des Pays-bas.

Art. 15.

Les bureaux où il sera permis de rompre charge ou de prendre des marchandises à bord, ou bien de quitter, soit le Rhin des Pays-bas, soit la route à travers le territoire maritime, à l'effet d'importation dans le royaume, lesquels bureaux sont aussi ceux par lesquels devront se faire toutes les exportations, sont plus particulièrement désignés, en ayant égard à ce que prescrit la loi générale et à l'intérêt tant de l'administration que de la navigation et du commerce.

Approuvé par l'arrêté royal du 1^{er} Mars 1827. N^o 139.

Vu: Pour le secrétaire d'Etat.

Stratenus.

Manifeste

du batelier *Johann Siefert*, demeurant à *Cologne*.

Le bâtiment *Francisca*, conduit par le soussigné et naviguant sous Pavillon Prussien, du port de 1000 quintaux ou 25 lastes appartient en propriété au soussigné ou à *W.W.*, demeurant à *Cologne*.

Le chargement a été pris à *Anheim*, les détails en sont indiqués dans l'Etat ci dessous.

N ^o des lettres de voiture et envois	Noms des chargés et consignataires.	Destination des marchandises	Caisnes, ballots futailles &c.		Designation des marchandises.	Poids des marchandises.	Montant du droit de navigation du Rhin.	Amendes, peines &c.
			Nombre.	Marques et Numéros.				
1.	<i>Gotwald & Comp^e à H. Moqueus.</i>	<i>Coblenz</i>	3 tonneaux	1, 2, 3	<i>Sucre.</i>	19 1/2 quintaux	<i>Fr. 7. 88</i>	
2.	<i>Hersch à J. P. Günther</i>	<i>idem</i>	4 barils	102 60 00 61, 62, 63.	<i>Huile</i>	196 quintaux	<i>„ 7. 60</i>	

Et déclare moi soussigné que l'état ci dessus comprend la totalité de la cargaison, et que le contenu de la dite cargaison y est énoncé conformément à la vérité.

*Vu et vérifié par moi soussigné
Commissaire du poids, à Anheim,
le 3 Avril 1826, tirant d'eau du
bâtiment à son départ 10 Centimètres.*

*Anheim le 3 Avril 1826.
Johann Siefert.*

W.W.