

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 10 JANVIER 1925.

Projet de loi

approuvant la Convention internationale établissant l'Acte de navigation de l'Elbe conclue à Dresde, le 22 février 1922, entre la Belgique, l'Allemagne, la France, la Grande-Bretagne, l'Italie et la République tchécoslovaque.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESSIEURS,

Le Traité de Versailles a établi un régime d'internationalisation pour une série de fleuves traversant l'Allemagne.

Parmi les fleuves qu'il déclare internationaux se trouve l'Elbe, pour toute la partie en aval du confluent de la Moldau; l'internationalisation est étendue à la partie de cette dernière voie navigable comprise entre ledit confluent et Prague.

Le Traité place le réseau ainsi défini sous l'administration d'une Commission internationale comprenant quatre représentants des Etats allemands riverains de l'Elbe, deux représentants de l'Etat tchécoslovaque et un représentant de quatre Etats non riverains : la Belgique, la France, la Grande-Bretagne et l'Italie.

La première tâche dont cette Commission avait à s'acquitter était, aux termes de l'article 343 du Traité de Versailles, l'élaboration d'un projet de revision des accords internationaux qui régissaient l'Elbe en 1914.

La Commission a consacré, à l'établissement du nouveau statut du fleuve, deux sessions successives, tenues, la première, du 24 janvier au 7 février 1921, la seconde, du 31 janvier au 22 février 1922.

Dans l'intervalle des deux sessions, un fait important s'était produit : l'élaboration de la Convention générale appelée, en vertu de l'article 338 du Traité de Versailles, à remplacer le régime établi par les articles 332 à 337 de ce Traité. On sait que la Conférence réunie à Barcelone, par la Société des Nations, du 10 mars au 20 avril 1921, aboutit notamment à la signature d'une

convention relative au régime des voies navigables d'intérêt international, qui constitue la Convention générale visée par ledit article 338.

Lorsque la Commission de l'Elbe reprit, au début de 1922, l'examen du projet de Statut adopté en première lecture dans sa session précédente, la Délégation allemande invoqua la Convention de Barcelone pour remettre en question certaines solutions qui paraissaient déjà acquises.

La Convention générale de Barcelone établissant un minimum d'obligations applicable à tous les fleuves, rien n'empêchait la Commission de fixer, pour le réseau international de l'Elbe, des règles allant au-delà de ces obligations, en vue de donner à l'Etat d'amont — la Tchécoslovaquie — toutes les garanties propres à lui assurer l'usage, dans les meilleures conditions, de la voie d'eau mettant cet Etat en communication avec la mer.

C'est ce point de vue qui prévalut, c'est dans cet esprit que s'est poursuivi le travail de la Commission. La Convention issue des délibérations de celle-ci fut signée à Dresde, le 22 février 1922.

D'après les ordres du Roi, j'ai l'honneur, Messieurs, de soumettre cet acte international à votre approbation.

Sans en faire ici une analyse complète, je signalerai cependant à votre attention ses dispositions les plus caractéristiques.

L'article premier donne au réseau internationalisé les mêmes limites que le Traité de Versailles, mais il fixe, en outre, les conditions dans lesquelles ce réseau pourra être étendu.

L'article 2 en rappelant la composition donnée à la Commission par le Traité de Paix, définit les attributions de cet organisme international.

Le siège légal de celui-ci est fixé à Dresde (art. 3); toutefois une disposition du Protocole de clôture permet à la Commission de tenir des sessions hors de son siège dès qu'elle le juge utile.

Les articles 4 à 11 ont trait au fonctionnement et à l'organisation de la Commission. Ils ne paraissent comporter aucun commentaire.

Les articles 12 et 13 formulent les deux principes essentiels qui sont à la base du régime appliqué au réseau international : liberté de navigation, égalité de traitement.

L'article 14 exclut, en dehors des taxes prévues par la Convention, la perception de tout droit, impôt, redevance ou péage, qui frapperait directement la navigation.

L'article 15 stipule la liberté du transit et ne permet la perception d'aucun droit du fait de ce transit.

Ces quatre derniers articles établissent, pour la navigation sur l'Elbe, un régime dont il n'est pas nécessaire de faire ressortir le caractère libéral.

On a veillé à ce que ce caractère soit altéré le moins possible par les formalités douanières, qu'il s'agisse de transit direct ou de transit avec transbordement ou allègement. Les articles 16 à 21, qui ont trait à cet objet, ont été arrêtés à la suite d'un examen approfondi, au cours duquel on s'est efforcé de limiter les formalités au minimum indispensable pour garantir contre tout abus le pays à travers lequel s'effectue le transit.

L'article 23 a une importance particulière : il assure au trafic sur l'Elbe le

bénéfice de toutes les facilités accordées sur d'autres voies de terre ou d'eau, pour l'importation, l'exportation et le transit; il garanti, d'autre part, ce trafic contre l'application de droits d'entrée ou de sortie plus élevés que ceux appliqués à l'entrée ou à la sortie par toute autre frontière.

Le régime des ports est réglé par les articles, 24, 25, et 26, sur des bases très libérales. Ici encore s'affirme le principe de l'égalité de traitement pour les ressortissants, les biens et les pavillons de toutes les Nations. Des précisions sont données quant aux facilités à accorder dans les ports pour toutes les opérations que comporte l'exercice de la navigation. Et il est prescrit que les taxes et redevances pour l'utilisation des ouvrages et installations devront être raisonnables et égales pour tous les pavillons.

Les articles 28 à 36 fixent les conditions requises pour l'exercice de la navigation. Leurs dispositions ont été conçues de manière à concilier ces divers desiderata : garantir la sécurité de la navigation, permettre l'usage du fleuve avec un minimum de formalités, ne pas créer de régime différentiel au détriment des ressortissants de certains pays.

Le chapitre IV est consacré à la matière, très importante, des travaux. Les dispositions qu'il renferme et qui visent à la fois les travaux d'entretien et les travaux d'amélioration sont le résultat de longues délibérations, au cours desquelles les intérêts de l'Etat d'amont et des Etats d'aval se sont opposés à maintes reprises. L'action des délégués des Etats non riverains s'est exercée, comme pour d'autres parties du Statut, dans un esprit conciliant, mais en cherchant à assurer autant qu'il est possible, à l'Etat Tchécoslovaque, l'usage d'un fleuve entretenu et amélioré de manière à répondre à tous les besoins de la navigation. C'est ici, notamment, qu'il importait de ne pas se trouver limité strictement par les dispositions de la Convention de Barcelone et de pouvoir donner à celles-ci une extension s'adaptant au cas d'espèce pour lequel la Commission avait à stipuler.

La question des tribunaux compétents pour juger les contraventions aux prescriptions des règlements ainsi que d'autres affaires intéressant la navigation, fait l'objet du chapitre V. Celui-ci pose en cette matière certains principes; je citerai celui qui permet de porter l'appel, au gré des parties, soit devant la juridiction du pays dans lequel le jugement a été rendu, soit devant la Commission statuant au contentieux. Le soin de déterminer la procédure de l'appel devant la Commission et de fixer d'autres détails d'application est réservé à une Convention ultérieure.

La Commission s'est occupée d'élaborer cette Convention additionnelle au cours de la session qu'elle a tenue à Prague au mois de juin dernier; elle reprendra et terminera sans doute ce travail dans sa session de janvier prochain. Comme l'acte à intervenir reposera sur les principes tracés dans la Convention du 22 février 1922, l'approbation de celle-ci par le Parlement suffira pour qu'il puisse être mis en vigueur, le moment venu, sans nouvelle intervention des Chambres.

L'article 49 de la Convention a trait à l'application de cet acte international en temps de guerre. A la clause de style formant le premier alinéa dudit

article, il a été ajouté une autre disposition comportant, de la part de l'Allemagne, un engagement que la Délégation tchécoslovaque jugeait essentiel. Le Protocole de clôture précise la portée de cet engagement ; et il complète celui-ci par une promesse de concours, de la part des autres Etats signataires, qu'explique le fait que l'Elbe est la seule voie d'eau qui mette la Tchécoslovaquie en communication avec la Mer du Nord.

La Convention intervenue donne au nouvel Etat, privé de tout littoral, la garantie que l'accès de la mer lui sera assuré dans des conditions telles, qu'aucune entrave ne sera mise, du fait de l'utilisation de la partie de la voie d'eau située sur le territoire des Etats d'aval, à son libre développement économique. Cette garantie se trouve à la fois dans les obligations concrètes que comporte le Statut de l'Elbe et dans les pouvoirs de surveillance et de contrôle attribués par celui-ci à la Commission internationale chargée de veiller à son application.

J'ai la confiance, Messieurs, que l'esprit même dans lequel l'acte du 22 février 1922 a été conçu, les satisfactions qu'il paraît devoir donner à un Etat ami vous engageront à réserver l'accueil le plus favorable au projet de loi soumis à vos délibérations.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

HENRI JASPAR.

ACTE DE NAVIGATION DE L'ELBE.

En vue de déterminer d'un commun accord, conformément aux stipulations du Traité de Versailles du 28 juin 1919, les règles concernant la navigation sur le réseau international de l'Elbe, l'Allemagne, agissant tant en son nom qu'au nom des Etats allemands riverains de l'Elbe, la Belgique, la France, la Grande-Bretagne, l'Italie, la Tchécoslovaquie ont désigné pour leurs Plénipotentiaires, savoir :

LE PRÉSIDENT DU REICH ALLEMAND :

M. Arthur SEELIGER, Ministre plénipotentiaire ;

M. Max PETERS, Secrétaire d'Etat, Conseiller intime actuel ;

M. Hans Gottfried von NOSTITZ-DRZEWIECKI, ancien Ministre plénipotentiaire, Conseiller intime actuel ;

M. Johann Daniel KRÖNIC, Conseiller d'Etat.

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES :

M. Jules BRUNET, Ministre plénipotentiaire.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE :

M. André CHARGUÉRAUD, Président de la Commission centrale du Rhin.

SA MAJESTÉ LE ROI DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE ET DES TERRITOIRES BRITANNIQUES AU DELA DES MERS, EMPEREUR DES INDES :

M. John Grey BALDWIN

SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE :

Le Marquis RENIER PAULUCCI DE CALBOLI, Ambassadeur honoraire.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE TCHÉCOSLOVAQUE :

M. Bohuslav MULLER, Ministre plénipotentiaire, Secrétaire d'Etat au Ministère des Travaux publics ;

M. Antonín KLÍR, Professeur à la Haute Ecole Polytechnique tchèque de Prague.

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

CHAPITRE PREMIER.

Réseau international.

ARTICLE PREMIER.

Le réseau international de l'Elbe, ci-après désigné sous le nom d'Elbe, comprend l'Elbe depuis son confluent avec la Vltava (Moldau) jusque dans la pleine mer et la Vltava depuis Prague jusqu'à son confluent avec l'Elbe.

Ce réseau pourra être étendu par décision de l'Etat ou des Etats riverains territorialement intéressés, sous réserve du consentement unanime de la Commission visée à l'article 2.

CHAPITRE II.

Attributions et organisation de la Commission internationale de l'Elbe.

ARTICLE 2.

La Commission instituée par le Traité de Versailles et composée, aux termes de l'article 340 de ce traité, de :

- 4 représentants des Etats allemands riverains de l'Elbe,
- 2 représentants de l'Etat tchécoslovaque,
- 1 représentant de la Grande-Bretagne,
- 1 représentant de la France,
- 1 représentant de l'Italie,
- 1 représentant de la Belgique,

est chargée :

- a) de veiller au maintien de la liberté de navigation et au bon état d'entretien de la voie navigable ainsi qu'à l'amélioration de cette voie;
- b) de se prononcer sur les plaintes auxquelles donne lieu l'application de la présente Convention ainsi que des règlements qu'elle prévoit;
- c) de constater si les tarifs appliqués répondent aux conditions stipulées par la présente Convention;
- d) de se prononcer sur les recours portés en appel devant elle;
- e) et, d'une manière générale, d'exercer les attributions résultant des stipulations de la présente Convention.

La Commission fait procéder à toutes enquêtes et inspections qu'elle juge utiles par des personnes qu'elle désigne à cet effet. Elle doit faire participer les autorités des Etats riverains à toutes inspections et voyages exécutés par elle-même, ou par des personnes désignées par elle.

ARTICLE 3.

Le siège légal de la Commission est fixé à Dresde.

ARTICLE 4.

Suivant un tour de rôle arrêté par la Commission, la présidence est exercée

par chacun des membres, depuis le début d'une session ordinaire obligatoire jusqu'à l'ouverture de la session ordinaire obligatoire suivante.

ARTICLE 5.

La Commission tient normalement deux sessions ordinaires par an, chacune autant que possible dans le même mois, dont l'une est obligatoire et l'autre facultative. Elle se réunit, en outre, en session extraordinaire, soit sur l'initiative de son Président, soit sur une demande formulée par deux délégations au moins.

Les convocations pour les sessions doivent être adressées aux membres au moins trois semaines à l'avance.

ARTICLE 6.

La Commission ne peut délibérer valablement que si quatre délégations, représentant au moins six voix, sont présentes ou représentées.

Les décisions de la Commission sont prises à la majorité des voix, en dehors des cas spécifiés dans la présente Convention où une majorité spéciale est requise.

En cas de partage des voix, la voix du Président n'est pas prépondérante.

Quel que soit le nombre de ses membres présents, chaque Délégation a un nombre de voix égal à celui des représentants auquel elle a droit.

ARTICLE 7.

Il est établi au siège de la Commission un Secrétariat qui comprendra un Secrétaire général et un Secrétaire général adjoint, assistés du personnel nécessaire.

Les membres du Secrétariat sont nommés, rétribués et licenciés par la Commission.

Le Secrétaire général et le Secrétaire général adjoint sont désignés par un vote unanime de la Commission. Ils ne peuvent pas appartenir à la même nationalité.

Le Secrétaire général est chargé notamment :

- a) De la conservation des archives,
- b) De l'expédition des affaires courantes de la Commission,
- c) De présenter à la Commission un rapport annuel sur les conditions de la navigation et l'état de navigabilité du fleuve.

Le Secrétaire général adjoint est associé à l'instruction de toutes les affaires et remplace le Secrétaire général empêché.

ARTICLE 8.

Les Délégués, le Secrétaire général et son adjoint jouissent des privilèges diplomatiques d'usage. Ils recevront des États riverains, ainsi que les personnes désignées par la Commission, toutes les facilités nécessaires pour l'accomplissement des actes de leurs fonctions.

ARTICLE 9.

Pour l'interprétation des Actes de la Commission, le texte français fait foi.

ARTICLE 10.

Les frais et les émoluments des Délégués sont supportés par les Gouvernements qu'ils représentent.

Les dépenses générales de la Commission sont réparties entre les États représentés proportionnellement au nombre de Délégués auquel ils ont droit, dans la mesure où elles ne seraient pas couvertes par d'autres ressources dont la Commission déciderait la création.

ARTICLE 11.

La Commission fixe dans un règlement intérieur les dispositions de détail relatives à son fonctionnement et à son organisation.

CHAPITRE III.

Régime de la navigation.

§ 1^{er}. — **Liberté de navigation et égalité de traitement.**

ARTICLE 12.

La navigation sur l'Elbe est librement ouverte aux navires, bateaux et radeaux de toutes les Nations, à charge pour ceux-ci de se conformer aux stipulations de la présente Convention.

ARTICLE 13.

Les ressortissants, les biens et les pavillons de toutes les nations seront, sous tous les rapports, traités sur le pied d'une parfaite égalité, de telle sorte qu'aucune distinction ne soit faite au détriment des ressortissants, des biens et du pavillon d'une Puissance quelconque, entre ceux-ci et les ressortissants, les biens et le pavillon de l'État riverain lui-même, ou de l'État dont les ressortissants, les biens et le pavillon jouissent du traitement le plus favorable.

§ 2. — **Droits et redevances.**

ARTICLE 14.

En dehors des droits de douane, d'octroi local ou de consommation, ainsi que des taxes prévues par la présente Convention, il ne sera perçu aucun droit, impôt, redevance ou péage d'aucune espèce qui frapperait directement la navigation.

§ 3. -- **Transit.**

ARTICLE 15.

Le transit est libre sur l'Elbe, qu'il s'effectue directement ou après transbordement ou après mise en entrepôt.

Il ne sera perçu aucun droit du fait de ce transit.

§ 4. — **Formalités douanières.**A. — *Transit direct.*

ARTICLE 16.

Le capitaine, patron ou fluteur qui traverse en transit direct le territoire compris à l'intérieur des frontières douanières d'un État riverain a le droit de continuer son voyage, sans faire préalablement vérifier son chargement, à la condition, soit de laisser clore les ouvertures donnant accès à la cale qui ne seraient pas déjà closes, soit de recevoir à son bord des gardiens officiels, soit enfin de se soumettre à ces deux formalités douanières ensemble. Les gardiens n'ont droit gratuitement qu'au logement, au feu, à la lumière et à la nourriture.

A la sortie, la douane a le droit de procéder à la vérification des clôtures.

Les États riverains reconnaissent réciproquement leurs clôtures douanières. Le bénéfice de cette disposition est étendu aux autres États dont les clôtures seraient établies dans les mêmes conditions.

Sauf au cas où un soupçon légitime de contrebande basé sur des faits prouvés peut être relevé, ou lorsque les clôtures douanières ont été brisées, les autorités de l'État transité ne peuvent exiger la production du manifeste (Article 35) d'un navire ou bateau qui a déjà été clôturé. Ce manifeste, établi en deux exemplaires, doit être visé par l'autorité qui appose les clôtures. Un exemplaire est remis à cette autorité ; l'autre doit se trouver à bord.

ARTICLE 17.

Lorsque des circonstances exceptionnelles ou quelque accident de nature à compromettre le salut, soit du navire ou bateau, soit de la cargaison, obligent un capitaine ou patron à rétablir les ouvertures donnant accès à la cale, il s'adresse, à cet effet, aux employés de la douane la plus voisine et attend leur arrivée. Si le péril est imminent et qu'il ne puisse attendre, il doit en donner avis à l'autorité locale la plus proche qui procède à l'ouverture de la cale et dresse procès-verbal du fait.

Lorsqu'un capitaine ou patron 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 doit prouver d'une manière suffisante que le salut soit du navire ou bateau, soit 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 proche

ou, s'il ne peut les trouver, l'autorité locale la plus voisine qu'il puisse trouver pour faire constater les faits.

Il doit agir de même dans le cas où les clôtures ont été rompues accidentellement.

ARTICLE 18.

Dans le cas où, par suite des circonstances indiquées à l'article précédent, un capitaine, patron ou floteur est obligé de relâcher à d'autres endroits que ceux visés à l'article 24, alinéa 1^{er}, il doit se conformer aux stipulations suivantes :

1° S'il relâche dans un endroit où se trouve un bureau de douane, il est tenu de s'y présenter et d'observer les instructions qu'il en recevra;

2° S'il n'existe pas de bureau de douane au lieu de relâche, il doit immédiatement donner avis de son arrivée à l'autorité locale qui constate par procès-verbal les circonstances qui l'ont déterminé à relâcher et en donne avis au bureau de douane le plus voisin du même territoire;

3° Si, pour ne pas exposer les marchandises à d'autres dangers, on juge à propos de décharger le navire, bateau ou radeau, le capitaine, patron ou floteur est tenu de se soumettre à toutes les mesures légales ayant pour objet de prévenir une importation clandestine. Les marchandises qu'il réembarque pour continuer sa route ne sont assujetties à aucun droit d'entrée ou de sortie.

Dans le cas où un capitaine, patron ou floteur agit de son propre chef, sans demander l'intervention des employés de la douane ou de l'autorité locale, les dispositions de l'article 17, alinéa 2, lui sont applicables.

ARTICLE 19.

Lorsqu'un capitaine, patron ou floteur est convaincu d'avoir tenté la contrebande, il ne peut invoquer la liberté de navigation de l'Elbe pour mettre soit sa personne, soit les marchandises qu'il a 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 lui plus rigoureusement qu'il n'est prescrit par la législation en vigueur dans l'État riverain où la contrebande a été constatée.

Si les bureaux de douane d'un État découvrent une différence entre la cargaison et le manifeste, il est fait application au capitaine, patron ou floteur, des lois du pays en vigueur contre les déclarations infidèles.

B. — *Transit avec transbordement ou allègement.*

ARTICLE 20.

Les dispositions des articles 16 à 19 sont également applicables au transit avec transbordement ou allègement sous réserve des stipulations suivantes :

Le capitaine ou patron qui désire transborder toute ou partie de sa cargaison ou alléger son navire ou bateau fait part de son intention à l'autorité

compétente de l'État riverain qui lève les clôtures, surveille les opérations de transbordement ou d'allègement et appose, s'il y a lieu, de nouvelles clôtures; cette autorité vise la liste des marchandises déchargées et en remet, pour être annexé au manifeste, un exemplaire au capitaine ou patron. Celui-ci est alors autorisé à poursuivre, le cas échéant, sa route dans les mêmes conditions que précédemment.

Pour les marchandises déchargées et réexpédiées par l'Elbe sur un autre navire ou bateau, il est établi un manifeste visé par l'autorité compétente; cette autorité a également le droit d'apposer des clôtures sur ce navire ou bateau.

Toutes les autres marchandises sont soumises aux dispositions de l'article 22.

ARTICLE 21.

Sur les points de l'Elbe où le transbordement des marchandises ou l'allègement des navires et bateaux est généralement pratiqué, les services nécessaires doivent être établis et organisés pour que les formalités visées à l'article 20 puissent être effectuées suivant les besoins de la navigation.

La liste de ces points est établie par les États riverains et approuvée par la Commission.

C. — *Importation, exportation.*

transit avec changement de mode de transport, entreposage.

ARTICLE 22.

En ce qui concerne les marchandises à l'importation, à l'exportation ou en transit avec changement de mode de transport, ainsi que les marchandises entreposées, les formalités de douane se règlent d'après la législation générale de l'État riverain sur le territoire duquel les opérations s'effectuent.

§ 5. — **Dispositions générales.**

ARTICLE 23.

Toutes les facilités qui seraient accordées par l'un quelconque des États riverains sur d'autres voies de terre ou d'eau pour l'importation, l'exportation ou le transit, effectués dans les mêmes conditions, seront également concédées à l'importation, à l'exportation et au transit sur l'Elbe.

Les droits d'entrée et de sortie sur les marchandises dans les ports situés sur cette voie d'eau ne peuvent être plus élevés que ceux auxquels sont soumises les marchandises de même nature, de même provenance et de même destination à l'entrée ou à la sortie par toute autre frontière.

§ 6. — **Régime des ports.**

ARTICLE 24.

Chacun des États riverains fait connaître à la Commission, pour l'étendue de son territoire, tous les ports et lieux publics où les capitaines, patrons et

flotteurs ont la faculté de déposer ou de prendre un chargement ou de se réfugier. Il en est de même pour les ports et débarcadères privés.

En ce qui concerne l'utilisation des ports et lieux publics ainsi que de leur outillage, et notamment l'affectation de places fixes à quai, les ressortissants, les biens et les pavillons de toutes les Nations seront traités, sous tous les rapports, sur le pied d'une parfaite égalité, de telle sorte qu'aucune distinction ne soit faite au détriment des ressortissants, des biens et du pavillon d'une Puissance quelconque, entre ceux-ci et les ressortissants, les biens et le pavillon de l'Etat riverain lui-même ou de l'Etat dont les ressortissants, les biens et le pavillon jouissent du traitement le plus favorable.

ARTICLE 25.

Les Etats riverains veilleront à ce que dans les ports et lieux publics, visés à l'article 24, toutes dispositions nécessaires soient prises, suivant les besoins du trafic, pour faciliter le chargement, le déchargement et la mise en entrepôt des marchandises, et d'une manière générale, pour que l'outillage soit tenu en bon état.

L'affectation de places fixes à quai et d'autres installations dans les ports publics ne peut être faite que dans une mesure raisonnable et pleinement compatible avec le libre exercice de la navigation.

Les Etats riverains mettront en outre à la disposition de la navigation les emplacements nécessaires pour qu'elle puisse effectuer les opérations visées à l'article 21.

ARTICLE 26.

L'utilisation des ouvrages et des installations des ports et lieux publics d'embarquement et de débarquement peut donner lieu à la perception de taxes et redevances raisonnables et égales pour tous les pavillons. Les tarifs seront communiqués à la Commission et affichés dans les ports.

Les taxes et redevances ne peuvent être exigées qu'autant que les ouvrages et installations pour l'usage desquels elles ont été établies, ont été effectivement utilisés.

§ 7. — Services publics.

ARTICLE 27.

Tout service public établi dans l'intérêt de la navigation sur l'Elbe ou dans un port situé sur cette voie d'eau doit comporter des tarifs publics appliqués uniformément et calculés de manière à ne pas excéder le prix du service rendu. Ces tarifs sont communiqués à la Commission.

Ces dispositions s'appliquent notamment aux services de pilotage tant à l'amont qu'à l'aval de Hambourg et de Harbourg. En amont de ces ports, le pilotage n'est pas obligatoire.

§ 8. — Conditions requises pour la navigation.**ARTICLE 28.**

Aucun navire, bateau ou radeau ne peut naviguer sur l'Elbe sans avoir à bord le titulaire d'un permis de navigation responsable de la conduite du navire, bateau ou radeau et assisté du personnel prescrit par les règlements de police de la navigation, sauf les exceptions prévues par ces règlements.

ARTICLE 29.

Le permis de navigation est délivré dans les conditions déterminées par le règlement visé à l'article 30 :

1° Aux candidats qui ont établi leur domicile dans l'un des pays riverains, par les autorités de ce pays;

2° Aux candidats n'ayant pas leur domicile dans l'un des pays riverains, soit par les autorités d'un des pays riverains, soit par la Commission.

ARTICLE 30.

Pour obtenir un permis, il faut avoir pratiqué la navigation sur l'Elbe et avoir subi avec succès un examen de capacité. Les conditions à remplir et le programme de l'examen sont déterminés par un règlement établi comme il est dit à l'article 37 pour les règlements de police de la navigation.

ARTICLE 31.

Chaque permis de navigation mentionne les catégories d'engins flottants que le titulaire est autorisé à conduire et les parties de la voie d'eau sur lesquelles il a le droit de naviguer.

Le permis est valable quelle que soit la nationalité du navire, bateau ou radeau conduit par le titulaire.

ARTICLE 32.

L'autorité qui a délivré un permis a seule le droit de le retirer.

La Commission peut toutefois exiger le retrait d'un permis dont le titulaire aurait fait preuve d'une incapacité constituant un danger pour la navigation.

Le permis devra être retiré au titulaire qui aura été condamné soit pour contravention grave et réitérée aux règlements concernant la sécurité et la police de la navigation, soit pour faits répétés de contrebande, soit pour crimes contre la propriété.

ARTICLE 33.

Toute personne faisant partie de l'équipage d'un bateau naviguant sur l'Elbe doit être muni d'un carnet de route délivré dans les conditions fixées à l'Article 29 et suivant un modèle établi par la Commission.

ARTICLE 34.

Tout navire ou bateau naviguant sur l'Elbe doit être muni d'un certificat constatant qu'il remplit à tous égards, les conditions de sécurité nécessaires à la navigation sur la partie du fleuve qu'il utilise et qui sont fixées dans un règlement établi comme il est dit à l'Article 37 pour les règlements de police de la navigation.

Le certificat de navigabilité est délivré par les autorités compétentes des États riverains, pour les navires et bateaux appartenant à leurs ressortissants. Chacun des États contractants peut proposer à la Commission d'agréer des organismes spécialement qualifiés pour la délivrance de ce certificat.

Si un État riverain juge nécessaire de contrôler à ses frais les indications du certificat, ce contrôle ne peut porter, en ce qui concerne les bateaux chargés, que sur les dimensions extérieures du bateau.

Les radeaux doivent satisfaire aux conditions déterminées par un règlement établi comme il est dit à l'alinéa 1^{er}.

ARTICLE 35.

A bord de tout navire, bateau ou radeau naviguant sur l'Elbe, doivent se trouver un rôle d'équipage et, s'il y a lieu, un manifeste indiquant le poids et la nature des marchandises chargées, le nombre, la nature et les marques des colis ainsi que leurs lieux de chargement et de déchargement. Pour les radeaux, le manifeste indique le nombre, l'espèce et le poids des bois flottés.

ARTICLE 36.

Les dispositions des Articles 28 à 35 ne sont applicables ni aux navires de mer naviguant entre la pleine mer et Hambourg et Harbourg, ni aux bateaux normalement affectés à la navigation intérieure sur ce secteur.

Lorsque les navires de mer naviguent à l'amont des ports visés à l'alinéa précédent, les membres de l'équipage ne sont pas soumis aux dispositions de l'Article 33.

§ 9. — **Règlements de police.**

ARTICLE 37.

Les États riverains soumettent des projets de règlements de police de la navigation à la Commission qui établit le texte définitif de ces règlements ; ceux-ci doivent être aussi uniformes que possible et sont mis en vigueur dans chacun de ces États par un acte législatif ou administratif de l'État appelé à en assurer l'application.

Les États riverains communiquent à la Commission les règlements qu'ils édictent pour la police et l'exploitation des ports.

ARTICLE 38.

Les États riverains communiquent à la Commission les dispositions législatives et administratives concernant la police générale et toutes les autres

matières susceptibles d'intéresser la navigation. Ces dispositions ne doivent, ni dans leur teneur, ni par leur application, entraver, sans motifs valables, le libre exercice de la navigation.

CHAPITRE IV.

Ouvrages et Travaux.

ARTICLE 39.

Chaque État riverain est tenu d'exécuter à ses frais les travaux d'entretien du chenal, des chemins de halage en usage et des ouvrages, d'assurer la manœuvre de ces ouvrages ainsi que l'éclairage et le balisage, de prendre les dispositions nécessaires à l'effet d'écarter tous obstacles ou dangers pour la navigation, et d'une manière générale, de maintenir cette navigation dans de bonnes conditions.

Si, en assurant l'entretien prévu à l'alinéa précédent, un État riverain réalise des améliorations, il doit également prendre à sa charge les travaux courants y afférents

ARTICLE 40.

Sur la section formant frontière entre l'Allemagne et la Tchécoslovaquie, les deux États riverains déterminent, d'un commun accord, le mode d'exécution des travaux visés à l'Article 39, ainsi que la répartition des dépenses entre eux. A défaut d'une telle entente, la décision appartiendra à la Commission.

ARTICLE 41.

Les États riverains fourniront à la Commission la description sommaire de tous travaux autres que ceux visés à l'article 39. qu'ils se proposent d'exécuter ou d'autoriser sur l'Elbe. Cette disposition s'applique tant aux travaux d'amélioration exécutés dans l'intérêt de la navigation qu'à tous autres travaux, tels notamment que les travaux de défense contre les inondations, ainsi que ceux qui concernent les irrigations et l'utilisation des forces hydrauliques.

La Commission ne peut interdire l'exécution de tels travaux qu'en tant qu'ils auraient des conséquences préjudiciables à la navigation. Dans ses décisions la Commission doit tenir compte de tous les intérêts de l'État riverain qui se propose d'exécuter ou d'autoriser ces travaux.

Si dans le délai de deux mois à dater de la communication, la Commission n'a formulé aucune observation, il pourra être procédé sans autres formalités à l'exécution desdits travaux. Dans le cas contraire, la Commission devra prendre une décision définitive dans le plus bref délai possible, et au plus tard, dans les quatre mois qui suivront l'expiration du premier délai.

ARTICLE 42.

La Commission peut, à titre exceptionnel, décider que les dépenses d'établissement de grands travaux d'amélioration et éventuellement les frais

d'entretien supplémentaires qu'entraînent ces travaux ou les frais de fonctionnement des ouvrages dont ils comporteraient la construction, pourront être couverts, en tout ou en partie, par des taxes d'un taux modéré. Le projet de tarifs, contenant notamment l'époque proposée pour le commencement de la perception, devra être soumis à la Commission avec le projet des travaux. Aucune taxe ne peut être établie ni perçue sans une approbation explicite de la Commission, dont le vote n'est acquis que s'il réunit les voix de sept délégués au moins. La Commission a la faculté de limiter à une période déterminée la durée de perception des taxes. Ces taxes ne pourront être prélevées que sur les catégories de navires, bateaux et radeaux dont les travaux auront permis ou facilité la navigation. Elles ne devront en aucun cas excéder, pour chacune des diverses catégories de navires, bateaux et radeaux, le prix du service rendu. Le produit des taxes doit être exclusivement affecté aux travaux qui ont donné naissance à leur établissement.

ARTICLE 43.

Sur la base des propositions d'un Etat riverain, la Commission pourra établir un programme de travaux d'amélioration dont l'exécution serait d'un intérêt primordial.

Sauf motif légitime d'opposition d'un des Etats riverains, fondé soit sur les conditions mêmes de la navigabilité sur son territoire, soit sur d'autres intérêts tels que, entre autres, le maintien du régime normal des eaux, les besoins de l'irrigation, l'utilisation de la force hydraulique ou la nécessité de la construction d'autres voies de communication plus avantageuses, un Etat riverain ne pourra se refuser à exécuter les travaux compris dans ledit programme, à condition de n'être pas tenu de participer directement aux dépenses.

Toutefois ces travaux ne pourront pas être entrepris tant que l'Etat sur le territoire duquel ils doivent être exécutés s'y oppose du chef d'intérêts vitaux.

CHAPITRE V.

Tribunaux.

ARTICLE 44.

Les Etats riverains font connaître à la Commission le siège et le ressort des tribunaux appelés à juger les contraventions aux prescriptions des règlements de police de la navigation, ainsi que les autres affaires intéressant la navigation, qui seront énumérées dans une convention ultérieure. Le siège de ces tribunaux doit être situé dans des localités aussi rapprochées du fleuve que possible.

ARTICLE 45.

La procédure des tribunaux visés à l'Article 44 est réglée par la législation de chaque Etat riverain.

Elle doit être aussi simple et aussi prompte que possible.

ARTICLE 46.

L'appel des jugements rendus par lesdits tribunaux pourra être porté, au gré des parties, soit devant la juridiction du pays dans lequel le jugement a été rendu, soit devant la Commission statuant au contentieux.

ARTICLE 47.

La procédure de l'appel devant la Commission, ainsi que les détails d'application des dispositions du présent chapitre, seront déterminés par la convention visée à l'article 44. Cette convention, additionnelle à la présente Convention, sera élaborée et conclue dans les mêmes conditions que cette dernière.

CHAPITRE VI.

Dispositions diverses.

**§ 1^{er}. — Uniformisation des règles applicables
en ce qui concerne le commerce et la navigation sur l'Elbe.**

ARTICLE 48.

La Commission poursuivra, notamment par l'élaboration de projets de Conventions à soumettre aux Etats intéressés, l'uniformisation du droit et des règles applicables en ce qui concerne le commerce et la navigation sur l'Elbe, ainsi que des conditions générales du travail du personnel de la navigation intérieure employé sur cette voie d'eau.

§ 2. — Application de la Convention en temps de guerre.

ARTICLE 49.

Les stipulations de la présente Convention subsistent en temps de guerre dans toute la mesure compatible avec les droits et devoirs des belligérants et des neutres.

Au cas où des événements de guerre obligerait l'Allemagne à prendre des mesures ayant pour effet d'empêcher le libre transit de la Tchécoslovaquie sur l'Elbe, l'Allemagne s'engage à fournir à la Tchécoslovaquie, sauf impossibilité matérielle, une autre voie, autant que possible équivalente, sous réserve de l'observation des mesures de sécurité militaire qui seraient requises.

§ 5. — Bacs.

ARTICLE 50.

Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent ni aux bacs, ni aux autres moyens de passage d'une rive à l'autre.

§ 4. — **Actes antérieurs.**

ARTICLE 51.

Les traités, conventions, actes et arrangements relatifs à l'Elbe, sont maintenus dans toutes leurs dispositions qui ne sont pas contraires aux stipulations de la présente Convention.

§ 5. — **Règlement des différends.**

ARTICLE 52.

La Commission statue sur toute question relative à l'interprétation et à l'application de la présente Convention.

Au cas où un différend surgirait du chef de ses décisions pour motif d'incompétence ou de violation de la Convention, chacun des États contractants pourra en saisir la Société des Nations, suivant la procédure prévue pour le règlement des différends, après que la Commission aura constaté qu'elle a épuisé tous les moyens de conciliation. Pour tout autre motif, la requête en vue du règlement du différend ne pourra être formée que par l'État territorialement intéressé.

§ 6. — **Ratification et entrée en vigueur.**

ARTICLE 53.

Les ratifications de la présente Convention seront déposées au Secrétariat général de la Commission dans le plus bref délai possible et, au plus tard, le 31 mars 1923.

La Convention entrera en vigueur trois mois après la clôture du procès-verbal de dépôt des ratifications.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires susnommés ont signé la présente Convention, rédigée en un seul exemplaire qui sera déposé dans les archives de la Commission Internationale de l'Elbe et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Puissances signataires.

Fait à Dresde, le 22 février 1922.

(L. S.) SEELIGER.

(L. S.) A. CHARGUÉRAUD.

(L. S.) PETERS.

(L. S.) JOHN BALDWIN.

(L. S.) VON NOSTITZ.

(L. S.) PAULUCCI DI CALBOLL.

(L. S.) KRÖNIG.

(L. S.) ING. BOHUSLAV MÜLLER.

(L. S.) J. BRUNET.

(L. S.) ING. DR. KLIR.

PROTOCOLE DE CLOTURE.

Au moment de procéder à la signature de l'Acte de navigation de l'Elbe, et en vue d'en préciser le sens, les Plénipotentiaires soussignés sont convenus de ce qui suit :

Ad. ART. 1^{er}.

Il est entendu que la Commission sera appelée à déterminer d'une manière précise le point extrême d'amont du réseau international sur la Vltava.

Ad. ART. 3.

Il est entendu que la Commission peut tenir des sessions hors de son siège dès qu'elle le juge utile.

Ad. ART. 4.

Il est entendu que deux délégués de la même nationalité ne peuvent pas se suivre immédiatement à la Présidence, et qu'un même membre ne peut être Président qu'une seule fois dans une période de dix ans.

Ad. ART. 10.

Il est entendu que, en vue de l'application de l'Article 10, les dispositions de l'Article 26 n'excluent pas un prélèvement sur les taxes prévues dans ce dernier article.

Ad. ART. 15.

1^o Il est entendu que l'interdiction visée à l'alinéa 2 de l'Article 15 ne s'applique pas aux redevances perçues par les autorités douanières lorsqu'il est fait appel à leurs services en dehors des heures d'ouverture des bureaux ou en dehors des emplacements déterminés où les opérations douanières doivent s'effectuer. Le personnel employé à ces opérations ne doit pas dépasser celui qui est strictement nécessaire.

2^o L'Allemagne s'engage à admettre que l'Administration postale tchécoslovaque effectue le transport sur l'Elbe en transit, sans ou avec transbordement, dans des cales clôturées de bateaux, des colis postaux en provenance ou à destination de la République tchécoslovaque. Il est entendu que les colis postaux en question ne peuvent pas contenir des objets énumérés dans l'Article 2 de la Convention postale universelle de Madrid, du 30 novembre 1920. L'Allemagne s'engage à ne frapper ce transit d'aucun droit postal ou frais postaux de transit. Les modalités réglant l'exécution de cet engagement feront l'objet d'un accord spécial entre les deux Etats, qui entrera en vigueur à la même date que l'Acte de Navigation.

Ad. ART. 32.

Il est entendu que les dispositions de l'Article 32 ne portent pas atteinte au droit qui appartient légalement au titulaire d'un permis d'exercer un recours contre la décision de retrait.

Ad. ART. 39.

Il est entendu que l'état de navigabilité de l'Elbe qui doit être maintenu par les travaux visés à l'Article 39, ne doit pas être inférieur à celui qui existait en 1914.

Ad. ART. 42.

Il est entendu que les dispositions de l'Article 42 ne portent pas atteinte aux droits et obligations résultant du paragraphe 53 de l'Acte additionnel du 13 avril 1844 ainsi que de l'Article 1^{er} du Traité du 22 juin 1870 dans ses rapports avec ledit paragraphe 53.

Ad. ART. 44 à 47.

Il est entendu que les tribunaux visés dans les Articles 44 à 47 comprennent également les autorités administratives chargées de prononcer des peines en matière de contraventions aux règlements de police de la navigation.

Ad. ART. 47.

Il est entendu que les dispositions de l'Article 47 ne préjugent pas des droits et obligations résultant du Traité de Versailles.

Ad. ART. 49.

1^o Il est entendu que l'utilisation de la nouvelle voie visée à l'Article 49 pourra se faire dans toute la mesure compatible avec les droits et devoirs des belligérants et des neutres.

2^o Dans le cas visé à l'alinéa 2 de l'Article 49 où, par suite d'impossibilité matérielle, une voie autant que possible équivalente à l'Elbe ne serait pas fournie à la Tchécoslovaquie, les États signataires s'efforceront de procurer à celle-ci d'autres moyens de communication avec la mer.

Il est en outre entendu que, pour l'application de tous les articles de l'Acte de navigation de l'Elbe, en parlant des États riverains et des États territorialement intéressés on vise également l'Allemagne.

EN FOI DE QUOI, les soussignés ont dressé le présent Protocole, qui aura la même force et durée que l'Acte auquel il se rapporte.

Fait à Dresde, le 22 février 1922.

SEELIGER,
PETERS.
VON NOSTITZ,
KRÖNIG.
J. BRUNET,

A. CHARGUÉRAUD,
JOHN BALDWIN,
PAULUCCI DI CALBOLI,
ING. BOHUSLAV MÜLLER,
ING. DR. KLIR.

Pour copie conforme :

*Le Président de la Commission Internationale
de l'Elbe,*

(s.) SEELIGER.

(1)
(N° 78.)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 10 JANUARI 1923.

Wetsontwerp

Internationale Overeenkomst waarbij de Scheepvaartakte van de Elbe wordt vastgesteld, gesloten den 22ⁿ Februari 1922, te Dresden, tusschen België, Duitschland, Frankrijk, Groot-Brittannië, Italië en de Tsjecho-Slowaksche Republiek.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

Het Verdrag van Versailles heeft een stelsel van internationaliseering voor eene reeks door Duitschland loopende stroomen ingesteld.

Onder de stroomen door dit Verdrag internationaal verklaard, bevindt zich de Elbe, voor gansch het gedeelte stroomafwaarts van den samenloop met de Moldau; de internationaliseering strekt zich uit tot het gedeelte van dezen laatsten bevaarbaren weg begrepen tusschen gezegden samenloop en Praag.

Het Verdrag plaatst het alzoo bepaalde net onder het beheer eener internationale commissie bestaande uit vier vertegenwoordigers der Duitsche oeverstaten van de Elbe, twee vertegenwoordigers van den Tsjecho-Slowakschen Staat en één vertegenwoordiger van vier Staten die niet aan de oevers der Elbe gelegen zijn: België, Frankrijk, Groot-Brittannië en Italië.

De eerste taak door deze Commissie te verrichten, was, overeenkomstig de bewoordingen van artikel 343 van het Verdrag van Versailles, een ontwerp uit te werken tot herziening der internationale overeenkomsten die in 1914 aangaande de Elbe van kracht waren.

De Commissie heeft, om het nieuwe statuut van den stroom vast te stellen, twee achtereenvolgende zittingen gehouden, de eerste van 24 Januari tot 7 Februari 1921, de tweede van 31 Januari tot 22 Februari 1922.

Tusschen deze twee zittingen gebeurde er een belangrijk feit: het opmaken der Algemeene Overeenkomst die, krachtens artikel 338 van het Verdrag van Versailles, het door artikels 332 tot 337 van gezegd Verdrag tot stand

gebrachte stelsel vervangen moest. Het is bekend dat de door den Volkenbond van 10 Maart tot 20 April 1921 te Barcelona bijeengeroepen Conferentie onder meer leidde tot het onderteekenen eener Overeenkomst betreffende het stelsel der bevaarbare wegen van internationaal belang, die de door gezegd artikel 338 bedoelde Algemeene Overeenkomst uitmaakt.

Toen de Commissie der Elbe in 't begin van 1922 het onderzoek hernam van het ontwerp van statuut in den vorigen zittijd in eerste lezing aangenomen, beriep zich de Deutsche Afvaardiging op de Overeenkomst van Barcelona om sommige oplossingen die reeds uitgemaakt schenen, terug ter sprake te brengen.

Daar de Algemeene Overeenkomst van Barcelona een minimum van verplichtingen toepasselijk op alle stroomen vaststelt, verhinderde niets de Commissie voor het internationale net der Elbe regels te bepalen die deze verplichtingen te boven gingen, ten einde aan den stroomopwaarts gelegen Staat — Tsjecho-Slowakije — alle waarborgen te geven die geschikt waren om hem in de gunstigste omstandigheden het gebruik te verzekeren van den waterweg die gezegden Staat met de zee verbindt.

Dit standpunt had de overhand en in dien geest werd het werk der Commissie voortgezet. De overeenkomst uit de beraadslagingen dezer Commissie ontstaan, werd op 22 Februari 1922 te Dresden onderteekend.

Volgens de bevelen des Konings heb ik de eer, Mijne Heeren, deze internationale akte aan uwe goedkeuring te onderwerpen.

Zonder over te gaan tot eene volledige ontleding dezer Overeenkomst, zal ik nochtans uwe aandacht op hare meest kenmerkende beschikkingen vestigen.

Artikel 1 geeft aan het geïnternationaliseerde net dezelfde grenzen als het Verdrag van Versailles, maar bepaalt daarenboven de voorwaarden waaronder dit net mag uitgebreid worden.

Artikel 2 geeft de samenstelling weer door het Vredesverdrag aan de Commissie gegeven, en bepaalt daarenboven de bevoegdheden van die internationale instelling.

De wettige zetel der Commissie wordt te Dresden gevestigd (art. 3); eene beschikking van het slotprotocol laat echter aan de Commissie toe hare zittingen, wanneer zij het nuttig acht, buiten hare zetelplaats te houden.

Artikels 4 tot 11 hebben betrekking op de werking en de inrichting der Commissie. Het schijnt niet noodig ze op te helderen.

In artikels 12 en 13 worden de twee hoofdbeginsels uiteengezet die als grondslag dienen voor het regime toepasselijk op het internationale net: vrijheid van scheepvaart en gelijkheid van behandeling.

Artikel 14 sluit, buiten de taksen door de Overeenkomst voorzien, de inning uit van elk recht, belasting, cijns of tol welke rechtstreeks de scheepvaart zou treffen.

Artikel 15 stelt de vrijheid van doorvoer vast en laat niet toe enig recht uit hoofde van dezen doorvoer te innen.

Deze vier laatste artikels stellen voor de scheepvaart op de Elbe een regime in, waarvan het niet noodig is den geest van vrijheid te doen uitkomen.

Men heeft er op gelet dit kenmerk zoo weinig mogelijk door tolformaliteiten te wijzigen, hetzij voor den rechtstreekschen doorvoer, hetzij voor den doorvoer met overlading of lichting. Artikels 16 tot 21, die hierop betrekking hebben, werden vastgesteld na een grondig onderzoek, gedurende hetwelk men getracht heeft de formaliteiten te beperken tot een minimum dat onontbeerlijk scheen om het land waardoor de doorvoer geschiedt tegen elk misbruik te beschermen.

Artikel 23 is van bijzonder belang : het geeft recht, voor het verkeer op de Elbe, op al de faciliteiten die op andere land- of waterwegen voor den in-, uit- of doorvoer verleend worden ; het beschut anderzijds gezegd verkeer tegen het toepassen van hoogere in- of uitvoerrechten dan deze geheven bij het binnenkomen of het uitgaan langs elke andere grens.

Het regime der havens wordt door artikels 24, 25 en 26 op zeer vrij opgevatte grondslagen geregeld. Hier ook wordt het beginsel van gelijkheid van behandeling voor de onderhoorigen, goederen en vlaggen van alle Naties bevestigd. Nauwkeurige aanwijzingen worden gegeven wat betreft de faciliteiten die in de havens moeten toegestaan worden voor alle verrichtingen die de scheepvaart medebrengt. Er wordt bepaald dat de taksen en cijzen voor het gebruik der werken en instellingen billijk en voor al de vlaggen gelijk moeten zijn.

Artikels 28 tot 36 stellen de voorwaarden vast vereischt voor het uitoefenen der scheepvaart. Hunne beschikkingen werden op zulke wijze opgesteld dat zij de verschillende wenschen bevredigden : de veiligheid der scheepvaart te waarborgen, het verkeer op den stroom toe te laten met een minimum van formaliteiten, geen regime in het leven te roepen waardoor eenig onderscheid gemaakt wordt ten nadeele der onderhoorigen van sommige landen.

Hoofdstuk IV behandelt een zeer belangrijk onderwerp, namelijk dit der werken. De beschikkingen die het bevat en die tegelijk de werken tot onderhoud en de werken tot verbetering beoogen, zijn het gevolg van lange beraadslagingen gedurende dewelke de belangen van den stroomopwaarts gelegen Staat en die der stroomafwaarts gelegen Staten dikwijls tegenover elkander stonden. De afgevaardigden der niet aan de Elbe gelegen Staten zijn, zooals voor andere gedeelten van het Statuut, in bemiddelenden zin opgetreden maar met de bedoeling zooveel mogelijk aan den Tsjecho-Slowakschen Staat, het gebruik te verzekeren van eenen stroom, die derwijze onderhouden en verbeterd zou worden, dat hij aan alle behoeften der scheepvaart zou voldoen. En het is inzonderheid hier dat het er op aankwam door de beschikkingen der Overeenkomst van Barcelona niet strikt gebonden te zijn en aan deze bepalingen eene uitbreiding te kunnen geven die passen zou bij het geval waarvoor de Commissie regels moest vaststellen.

De kwestie der rechtbanken bevoegd om te oordeelen over de overtredingen van voorschriften der reglementen evenals over andere op de scheepvaart betrekking hebbende aangelegenheden, maakt het voorwerp uit van hoofdstuk V. Dit hoofdstuk stelt dienaangaande zekere beginselen vast ; ik

haal steeds het beginsel aan waarbij het aan de partijen toegelaten is zich naar keus te beroepen hetzij op de rechtbanken van het land waar het vonnis uitgesproken werd, hetzij op de Commissie uitspraak doende in betwiste zaken. De procedure van het beroep op de Commissie en andere bijzonderheden van toepassing zullen door eene latere Overeenkomst geregeld worden.

De Commissie heeft zich onledig gehouden met het opmaken dezer aanvullende Overeenkomst tijdens de zitting die zij te Praag in de maand Juni l.l. gehouden heeft; zij zal zekerlijk dit werk gedurende hare zitting van Januari e.k. hernemen en afmaken. Daar de te sluiten akte op de in de Overeenkomst van 22 Februari 1922 aangegeven beginselen berust, zal de goedkeuring van deze laatste door het Parlement voldoende zijn opdat gezegde akte op het gepaste oogenblik in werking zou kunnen gesteld worden zonder nieuwe tusschenkomst der Kamers.

Artikel 49 dezer Overeenkomst heeft betrekking op de toepassing dezer internationale akte in tijd van oorlog. Aan het gewoon beding dat alinea 1 van gezegd artikel uitmaakt, werd eene andere beschikking toegevoegd waarbij door Duitschland eene verbintenis wordt aangegaan welke de Tsjecho-Slowaksche Afvaardiging als van het hoogste belang beschouwde. In het slotprotocol wordt de beteekenis dezer verbintenis nader bepaald en wordt deze laatste aangevuld door eene belofte van medewerking van wege de andere onderteekenende Staten, welke zich verklaart door het feit dat de Elbe de eenige waterweg is die Tsjecho-Slowakije met de Noordzee verbindt.

De gesloten Overeenkomst geeft aan den nieuwen Staat, die geene kust heeft, den waarborg dat hem den toegang tot de zee onder zulké voorwaarden zal verzekerd worden, dat zijne vrije economische ontwikkeling niet zal belemmerd worden uit hoofde van het gebruiken van het gedeelte van den waterweg dat zich bevindt op het grondgebied van de stroomafwaarts gelegen Staten. Deze waarborg is te vinden zoowel in de vaste verplichtingen in het Statuut der Elbe begrepen als in de bevoegdheid van toezicht en contrôle door dit Statuut toegekend aan de Internationale Commissie, welke als opdracht heeft over zijne toepassing te waken.

Ik vertrouw, Mijne Heeren, dat de geest zelf waarin de akte van 22 Februari 1922 werd opgevat evenals de voldoening die zij aan eenen bevrienden Staat schijnt te moeten geven, u zullen aanzetten het meest gunstige onthaal te verleenē aan het wetsontwerp dat aan uwe beraadslagingen onderworpen wordt.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

H. JASPAR.



SCHEEPVAARTAKTE VAN DE ELBE.

Ten einde, overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag van Versailles van 28 Juni 1919, eenparig de regelen betreffende de scheepvaart op het internationale net van de Elbe vast te stellen, hebben Duitschland, handelend in eigen naam zoowel als in naam der Duitse oeverstaten van de Elbe, België, Frankrijk, Groot-Britannië, Italië, Tsjecho-Slowakije tot hunne Gevolmachtigden benoemd, te weten :

DE PRESIDENT VAN HET DUITSCHE RIJK :

Den heer Arthur SEELIGER, Gevolmachtigd Minister;
Den heer Max PETERS, Staatssecretaris, werkelijk geheimraad ;
Den heer Hans Gottfried von NOSTITZ-DRZEWIECKI, gewezen Gevolmachtigd Minister, werkelijk geheimraad ;
Den heer Johan Daniël KRÖNIC, Staatsraad ;

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING DER BELGEN :

Den heer Jules BRUNET, Gevolmachtigd Minister ;

DE PRESIDENT DER FRANSCHÉ REPUBLIEK :

Den heer André CHARGUÉRAUD, President der Centrale Rijncommissie ;

**ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN HET VEREENIGD KONINKRIJK
GROOT-BRITTANNIE EN IERLAND EN DER OVERZEESCHE BRIT-
SCHE GEBIEDEN, KEIZER VAN INDIË :**

Den heer John Grey BALDWIN,

ZIJNE MAJESTEIT DE KONING VAN ITALIE :

Markies Renier PAULUCCI DE CALBOLI, Eere-ambassadeur ;

DE PRESIDENT DER TSJECHO-SLOWAKSCHE REPUBLIEK :

Den heer Bohuslaw MÜLLER, Gevolmachtigd Minister, Staatssecretaris aan het Ministerie van Openbare Werken ;

Den heer Antonín KLÍMA, Professor aan de Hooge Tsjechische Polytechnische School te Praag,

Welke, na hunne in goeden en behoorlijken vorm bevonden volmachten uitgewisseld te hebben, de volgende bepalingen vastgesteld hebben :

HOOFDSTUK I.**Internationaal Net.****ARTIKEL ÉÉN.**

Het internationaal net van de Elbe, hierna vermeld onder den naam Elbe, omvat de Elbe van hare samenvloeiing met de Vltava (Moldau) tot in volle zee en de Vltava van Praag tot aan hare samenvloeiing met de Elbe.

Dit net zal uitgebreid kunnen worden bij besluit van een of meer territoriaal betrokken Oeverstaten onder voorbehoud van de eenparige toestemming der in artikel 2 bedoelde Commissie.

HOOFDSTUK II.**Bevoegdheden en Inrichting der Internationale Elbecommissie.****ARTIKEL 2.**

De Internationale Commissie ingesteld door het Verdrag van Versailles en luidens artikel 340 van dit Verdrag samengesteld als volgt :

Vier vertegenwoordigers der Duitsche Oeverstaten der Elbe,
Twee vertegenwoordigers van den Tsjecho-Slowakschen Staat,
Een vertegenwoordiger van Groot-Brittannië,
Een vertegenwoordiger van Frankrijk,
Een vertegenwoordiger van Italië,
Een vertegenwoordiger van België,

is gelast :

a) te waken over het handhaven van de vrijheid der scheepvaart en over het onderhoud en de verbetering der vaargeul ;

b) uitspraak te doen over de klachten waartoe de toepassing dezer Overeenkomst, alsmede der reglementen die zij voorziet, aanleiding geeft ;

c) na te gaan of de toegepaste tarieven aan de door deze Overeenkomst bepaalde voorwaarden beantwoorden ;

d) uitspraak te doen over alle hogere beroepen die bij haar ingesteld worden ;

e) en, in het algemeen, de bevoegdheden die voortvloeien uit de bepalingen dezer Overeenkomst, uit te oefenen.

De Commissie doet overgaan tot elk onderzoek en inspectie die zij noodig zal achten door daartoe door haar aangewezen personen. Zij moet de overheden der Oeverstaten doen deelnemen aan alle inspecties of reizen ondernomen door haar of door personen door haar aangewezen.

ARTIKEL 3.

De wettige zetel der Commissie is gevestigd te Dresden.

ARTIKEL 4.

Het voorzitterschap der Commissie zal door elk der leden worden uitgeoefend van het begin van een gewone verplichtende zitting af tot aan de opening van de volgende gewone verplichtende zitting, volgens door de Commissie vastgestelde beurten.

ARTIKEL 5.

De Commissie houdt normaal twee gewone zittingen per jaar, zoovee mogelijk in dezelfde maand, waarvan de eene verplichtend en de andere facultatief is. Zij vergadert bovendien in buitengewone zitting hetzij op initiatief van haren Voorzitter, hetzij ingevolge een verzoek door minstens twee afvaardigingen gedaan.

De oproepingen voor de zittingen moeten minstens drie weken op voorhand aan de leden worden toegezonden.

ARTIKEL 6.

De Commissie kan slechts geldig beraadslagen wanneer vier afvaardigingen, minstens zes stemmen vertegenwoordigend, aanwezig of vertegenwoordigd zijn.

De besluiten der Commissie worden genomen bij meerderheid van stemmen, behalve in de door deze Overeenkomst bepaalde gevallen waarin eene bijzondere meerderheid vereischt wordt.

In geval van staking der stemmen zal die van den Voorzitter niet beslissend zijn.

Welk ook het aantal harer aanwezige leden moge zijn, zal elke Afvaardiging een aantal stemmen hebben gelijk aan dat der vertegenwoordigers waarop zij recht heeft.

ARTIKEL 7.

Ter zetelplaats der Commissie wordt een Secretariaat ingesteld dat bestaat uit een Algemeenen Secretaris en een Adjunct-Algemeenen Secretaris bijgestaan door het noodige personeel.

De leden van het Secretariaat zullen door de Commissie benoemd, betaald en ontslagen worden.

De Algemeene Secretaris en de Adjunct-Algemeene Secretaris zullen met eenparige stemmen der Commissie benoemd worden. Zij mogen niet van dezelfde nationaliteit zijn :

De Algemeene Secretaris is inzonderheid belast :

- a) met het bewaren van het archief;
- b) met het behandelen van de loopende zaken der Commissie;
- c) met het indienen bij de Commissie van een jaarverslag over den stand der scheepvaart en den staat van bevaarbaarheid van den stroom.

De Adjunct-Algemeene Secretaris neemt deel aan het onderzoek van al de zaken en vervangt den Algemeenen Secretaris wanneer deze verhinderd is.

ARTIKEL 8.

De Afgevaardigden, de Algemeene Secretaris en zijn adjunct genieten de gebruikelijke diplomatieke voorrechten. Zij zullen, zoowel als de door de Commissie aangewezen personen, van de Oeverstaten al de noodige faciliteiten krijgen voor het vervullen hunner ambtsbezigheden.

ARTICLE 9.

Voor het uitleggen van de Akten der Commissie zal de Franse tekst rechtsgeldig zijn.

ARTIKEL 10.

De onkosten en vergoedingen der Afgevaardigden zullen gedragen worden door de Regeeringen die zij vertegenwoordigen.

De algemeene uitgaven der Commissie zullen verdeeld worden tusschen de vertegenwoordigde Staten in verhouding met het aantal afgevaardigden waarop zij recht hebben, voor zooveel zij niet gedekt zouden zijn door andere inkomsten, tot welker instelling de Commissie zou besluiten.

ARTIKEL 11.

De Commissie bepaalt in een huishoudelijk reglement de beschikkingen van ondergeschikten aard betreffende zijne werking en zijne inrichting.

HOOFDSTUK III.

Regime der scheepvaart.

§ 1. — **Vrijheid der scheepvaart en gelijkheid van behandeling.**

ARTIKEL 12.

De scheepvaart op de Elbe is vrij voor de schepen, booten en vlotten van alle naties, op voorwaarde dat zij zich gedragen naar de bepalingen van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 13.

De onderhoorigen, goederen en vlaggen van alle naties zullen in alle opzichten behandeld worden op een voet van volkomen gelijkheid op zulke wijze dat geen enkel onderscheid worde gemaakt ten nadeele der onderhoorigen, goederen en vlag van gelijk welke mogendheid, tusschen deze en de onderdanen, goederen en vlag van den Oeverstaat zelf, of van den Staat wiens onderhoorigen, goederen of vlag de meest gunstige behandeling genieten.

§ 2. — **Rechten en cijzen.****ARTIKEL 14.**

Buiten de douanerechten, rechten van plaatselijk octrooi of verbruiksrechten, alsmede de rechten door deze Overeenkomst voorzien, zal geen enkel recht, belasting, cijns of tol van eenigen aard welke rechtstreeks de scheepvaart zou treffen, geheven mogen worden.

§ 3. — **Doorvoer.****ARTIKEL 15.**

De doorvoer op de Elbe is vrij, hetzij hij rechtstreeks of na overlading of na opslaan in een stapelhuis geschiede.

Uit hoofde van dezen doorvoer zal geen enkel recht geheven worden.

§ 4. — **Douaneformaliteiten.****A. — Rechtstreeksche doorvoer.****ARTIKEL 16.**

De kapitein, de schipper of houtvlotter die in rechtstreekschen doorvoer door het grondgebied begrepen binnen de tolgrenzen van eenen Oeverstaat vaart, heeft het recht zijne reis voort te zetten, zonder vooraf zijne lading te doen nazien, op voorwaarde hetzij de openingen, welk toegang geven tot het ruim, die niet reeds gesloten zouden zijn, te laten sluiten, hetzij officiele bewakers aan boord toe te laten, hetzij tenslotte zich aan deze beide douaneformaliteiten te zamen te onderwerpen. De bewakers hebben slechts kosteloos recht op huisvesting, vuur, licht en voedsel.

Bij het verlaten van het land hebben de douanen het recht de sluitingen na te zien.

De Oeverstaten erkennen wederzijds elkanders douanesluitingen. Het voordeel dezer beschikking wordt uitgebreid tot de andere Staten wier sluitingen op dezelfde wijze gemaakt zijn.

Behalve wanneer er grondige redenen, door feiten gestaafd, bestaan om smokkelarij te vermoeden, of wanneer de douanesluitingen verbroken zijn geweest, mogen de overheden van den Staat, over wiens grondgebied de doorvoer geschiedt, het overleggen van het manifest (Artikel 35) van een schip of een boot, die reeds gesloten werd, niet vorderen. Dit in dubbel opgemaakt manifest moet gevisceerd worden door de overheid die de sluitingen aanbrengt. Een exemplaar wordt aan deze overheid afgegeven, het andere moet zich aan boord bevinden.

ARTIKEL 17.

Wanneer bijzondere omstandigheden of een of ander ongeval van aard het behoud van hetzij het schip of de boot, hetzij van de lading in gevaar

te brengen, den kapitein of den schipper verplichten de openingen, die tot het ruim toegang geven, open te maken moet hij zich te dien einde richten tot de bedienden van het dichtstbij gelegen tolkantoor en hunne komst afwachten. Wanneer het gevaar dreigend is zoo dat hij niet kan wachten, moet hij er de dichtstbij zijnde plaatselijke overheid van verwittigen die zelf het ruim zal openen en daarvan proces-verbaal zal opmaken.

Wanneer een kapitein of schipper eigenmachtig maatregelen neemt zonder de tusschenkomst der douanebedienden of der plaatselijke overheden aan te vragen, moet hij op afdoende wijze bewijzen dat het behoud van hetzij het schip of de boot, hetzij van de lading van zijne handelwijze heeft afgehangen, of dat hij aldus heeft moeten handelen om een dreigend gevaar te vermijden. In dergelyk geval moet hij, zoodra hij het gevaar afgewend heeft, de bedienden van het dichtstbij gelegen tolkantoor of, indien hij ze niet kan vinden, de dichtstbij zijnde plaatselijke overheid die hij kan vinden, verwittigen om de feiten te doen vaststellen.

Hij moet eveneens zoo handelen ingeval de sluitingen bij toeval verbroken werden.

ARTIKEL 18.

Ingeval een kapitein, schipper of houtvlotter, tengevolge der omstandigheden voorzien in het voorafgaande artikel, verplicht is andere plaatsen aan te doen dan die voorzien in artikel 24, alinea 1, moet hij zich houden aan de volgende bepalingen :

1° Indien hij eene plaats aandoet waar een tolkantoor gevestigd is, moet hij zich aldaar aanbieden en de onderrichtingen, die hem daar gegeven zullen worden, in acht nemen.

2° Indien hij eene plaats aandoet waar er geen tolkantoor bestaat moet hij onmiddellijk bericht van zijne aankomst geven aan de plaatselijke overheid, die in een proces-verbaal de omstandigheden vaststelt welke hem die plaats deden aandoen en daarvan kennis geeft aan het dichtstbij gelegen tolkantoor van hetzelfde grondgebied.

3° Indien, om de goederen aan geene andere gevaren bloot te stellen, het wenschelijk geacht wordt het schip, de boot of het vlot te ontladen, is de kapitein, schipper of houtvlotter verplicht zich aan al de wettige maatregelen te onderwerpen welke voor doel hebben sluikschon invoer te voorkomen. De goederen die hij weder inscheept om zijne reis te vervolgen zullen aan geen enkel in- of uitvoerrecht onderworpen zijn.

Ingeval een kapitein, schipper of houtvlotter eigenmachtig handelt zonder de tusschenkomst te vragen van de douanebedienden of van de plaatselijke overheid zullen de bepalingen van artikel 17, alinea 2, op hem toepasselijk zijn.

ARTIKEL 19.

Wanneer een kapitein, schipper of houtvlotter overtuigd wordt dat hij heeft trachten te smokkelen, zal hij zich niet kunnen beroepen op de vrijheid der scheepvaart op de Elbe om hetzij zichzelf, hetzij de goederen die hij

ter sluik had willen in of uitvoeren te vrijwaren van de vervolgingen tegen hem ingespannen door de douanebedienden, zonder dat echter een dergelijke poging er aanleiding kan toe geven de overgeblevene lading in beslag te nemen noch, in het algemeen, tegen hem strenger op te treden dan voorgeschreven wordt door de van kracht zijnde wetgeving in den Oeverstaat waar de smokkelarij werd vastgesteld.

Wanneer de tolkantoren van eenen Staat een verschil vaststellen tusschen de lading en het manifest zullen zij op den kapitein, den schipper of den houtvlotter de van kracht zijnde wetten van het land tegen onnauwkeurige verklaringen toepassen.

B. — Doorvoer met overlading of lichting.

ARTIKEL 20.

De beschikkingen der artikels 16 tot 19 zijn eveneens toepasselijk op den doorvoer met overlading of lichting onder voorbehoud der volgende bepalingen.

De kapitein of de schipper die zijne geheele lading of een gedeelte daarvan wenscht over te laden of zijn schip of boot te lichten geeft daarvan kennis aan de bevoegde overheid van den Oeverstaat, die de sluitingen opent, toezicht houdt op het overladen of het lichten en, indien noodig, nieuwe sluitingen aanbrengt; deze overheid viseert de lijst der afgeladen goederen en geeft een exemplaar daarvan aan den kapitein of schipper om bij het manifest gevoegd te worden. Aan dezen laatste wordt dan, in voorkomend geval, de toelating gegeven zijnen weg te vervolgen in dezelfde voorwaarden als te voren.

Voor de afgeladen goederen die langs de Elbe met een ander schip of eenen anderen boot worden verder gezonden, wordt er een door de bevoegde overheid gevisceerd manifest opgemaakt; deze overheid heeft eveneens het recht op dit schip of dezen boot sluitingen aan te brengen.

Al de andere goederen zijn onderworpen aan de beschikkingen van artikel 22.

ARTIKEL 21.

Op de punten van de Elbe waar het overladen der goederen of het lichten der schepen en booten gewoonlijk geschiedt, zullen de noodige diensten ingesteld en ingericht worden opdat de in artikel 20 voorziene formaliteiten zouden kunnen geschieden naar gelang van de behoeften der scheepvaart.

De lijst dezer punten wordt opgemaakt door de Oeverstaten en door de Commissie goedgekeurd.

*C. — Invoer, uitvoer, doorvoer
met verandering van wijze van vervoer, opslaan in stapelhuizen.*

ARTIKEL 22.

Wat de goederen betreft bij den invoer, den uitvoer of bij doorvoer met verandering van wijze van vervoer, zoowel als de in stapelhuizen opgeslagen

goederen, zullen daarop de tolformaliteiten worden toegepast volgens de algemeene wetgeving van den Oeverstaat op wiens grondgebied deze verrichtingen geschieden.

§ 5. — **Algemeene beschikkingen.**

ARTIKEL 23.

Al de faciliteiten die door om het even welke der Oeverstaten zouden worden toegestaan op andere land- of waterwegen voor den invoer, den uitvoer of den doorvoer, op dezelfde wijze uitgevoerd, zullen eveneens verleend worden voor den invoer, den uitvoer of den doorvoer op de Elbe.

De in- of uitvoerrechten op de koopwaren mogen in de havens op dezen waterweg gelegen niet hooger zijn dan die waaraan de koopwaren van denzelfden aard, van dezelfde afkomst of met dezelfde bestemming bij het binnenkomen of bij het uitgaan langs elke andere grens onderworpen zijn

§ 6. — **Regien der havens.**

ARTIKEL 24.

Elk der Oeverstaten zal, voor de uitgestrektheid van zijn grondgebied, aan de Commissie al de havens en openbare plaatsen doen kennen waar de kapiteins, schippers of houtvlotters een lading kunnen afladen of innemen, of eene schuilplaats kunnen zoeken. Hetzelfde geldt voor de particuliere havens en losplaatsen.

Wat het gebruik van de havens en openbare plaatsen, alsmede van hun materieel, en inzonderheid het toewijzen van vaste plaatsen op de kaaien betreft, zullen de onderhoorigen, de goederen en de vlaggen van al de volken in alle opzichten op volkomen gelijken voet behandeld worden, zoo dat geen enkel onderscheid worde gemaakt ten nadeele van de onderhoorigen, de goederen of de vlag van gelijk welke Mogendheid, tusschen deze en de onderhoorigen, de goederen en de vlag van den Oeverstaat zelf of van den Staat waarvan de onderdanen, de goederen en de vlag de meest gunstige behandeling genieten.

ARTIKEL 25.

De Oeverstaten zullen er zorg voor dragen dat in de havens en openbare plaatsen, bedoeld in artikel 24, de noodige schikkingen genomen worden om, volgens de behoeften van het verkeer, het laden, het lossen en het opslaan in stapelhuizen van de koopwaren te vergemakkelijken en om in het algemeen het materieel in goeden staat te houden.

Het toewijzen van vaste plaatsen op de kaaien en van andere inrichtingen in de openbare havens mag slechts geschieden in redelijke mate en voor zooveel zulks met de vrije uitoefening der scheepvaart volkomen vereenigbaar is.

De Oeverstaten zullen bovendien de noodige plaatsen ter beschikking van de scheepvaart stellen, om haar de in artikel 24 bedoelde verrichtingen mogelijk te maken.

ARTIKEL 26.

Het gebruik maken van de werken en de inrichtingen der havens en der openbare plaatsen voor het laden en lossen kan aanleiding geven tot het heffen van redelijke en voor alle vlaggen gelijke taxen en rechten. De tarieven zullen aan de Commissie worden medegedeeld en in de havens aangeplakt.

De taxen en rechten mogen slechts geëischt worden voor zooveel er werkelijk gebruik gemaakt is van de werken en inrichtingen voor welker gebruik zij ingesteld werden.

§ 7. — Openbare diensten.**ARTIKEL 27.**

Elke openbare dienst ingesteld in het belang der scheepvaart op de Elbe of in eene haven op dezen waterweg gelegen moet openbare tarieven bezitten die op gelijke wijze toegepast worden en zoo berekend zijn dat zij den prijs van den bewezen dienst niet overtreffen. Deze tarieven zullen aan de Commissie worden medegedeeld.

Deze beschikkingen zullen inzonderheid van toepassing zijn op de loods-diensten zoowel stroomopwaarts als stroomafwaarts van Hamburg en van Harburg. Stroomopwaarts van deze havens is het loodsen niet verplichtend.

§ 8. — Voor de scheepvaart vereischte voorwaarden.**ARTIKEL 28.**

Geen schip, boot of vlot mag op de Elbe varen zonder aan boord den titularis van eene toelating tot varen te hebben, welke verantwoordelijk is voor het besturen van het schip, de boot of het vlot en die bijgestaan moet zijn door het personeel voorgeschreven door de scheepvaartpolitie-reglementen, behalve de door deze reglementen voorziene uitzonderingen.

ARTIKEL 29.

De toelating tot varen wordt afgeleverd onder de voorwaarden bepaald door het in Artikel 30 bedoelde reglement :

1°) Aan de kandidaten die hunne woonplaats in een der oeverlanden gevestigd hebben, door de overheden van dit land ;

2°) Aan de kandidaten wier woonplaats zich niet in een der oeverlanden bevindt, hetzij door de overheden van een der oeverlanden, hetzij door de Commissie.

ARTIKEL 30.

Om eene toelating te krijgen moet men op de Elbe gevaren hebben en met goed gevolg een bekwaamheidsexamen afgelegd hebben. De te vervullen voorwaarden en het programma van het examen zullen bepaald worden door een reglement vastgesteld zooals gezegd wordt in artikel 37 voor de reglementen op de scheepvaartpolitie.

ARTIKEL 31.

Elke toelating tot varen zal de categorieën van vaartuigen vermelden welke de titularis zal mogen sturen en de gedeelten van den waterweg waarop hij het recht heeft te varen.

De toelating is geldig welke ook de nationaliteit zij van het schip, de boot of het vlot door den titularis bestuurd.

ARTIKEL 32.

De overheid die eene toelating heeft afgeleverd heeft alleen het recht ze in te trekken.

De Commissie kan echter de intrekking eischen van eene toelating waarvan de titularis blijken heeft gegeven van een onbekwaamheid die gevaar oplevert voor de scheepvaart.

De toelating zal afgenomen moeten worden van den titularis die veroordeeld werd hetzij voor ernstige en herhaalde overtreding der reglementen op de veiligheid en de politie der scheepvaart, hetzij voor herhaalde smokkelarij, hetzij voor misdrijven tegen den eigendom.

ARTIKEL 33.

Elke persoon die deel uitmaakt van de bemanning van een boot die op de Elbe vaart moet voorzien zijn van een reisboekje afgegeven in de voorwaarden bepaald door Artikel 29 en volgens een door de Commissie vastgesteld model.

ARTIKEL 34.

Elk schip of elke boot op de Elbe varend moet voorzien zijn van een getuigschrift waaruit blijkt dat dit vaartuig in alle opzichten de noodige voorwaarden van zekerheid voor de scheepvaart op het gedeelte van den stroom, dat het bevaart, vervult, welke voorwaarden bepaald zijn in een reglement opgemaakt zooals gezegd wordt in Artikel 37 over de scheepvaartpolitie reglementen.

Het getuigschrift van zeewaardigheid wordt afgeleverd door de bevoegde overheden der Oeverstaten voor de schepen en booten welke aan hunne onderhoorigen toebehooren. Elk der Verdragsluitende Staten mag aan de Commissie voorstellen organismen, welke bijzonderlijk aangewezen zijn voor de afgifte van dit getuigschrift, aan te nemen.

Indien een Oeverstaat het noodig acht op zijne kosten de aanwijzingen van het getuigschrift na te zien, mag dit toezicht, wat de geladen schepen betreft, slechts gaan over de uitwendige afmetingen van het schip.

De houtvloten moeten beantwoorden aan de voorwaarden bepaald door een reglement opgesteld zooals gezegd wordt in alinea 1.

ARTIKEL 35.

Aan boord van elk schip, boot of vlot op de Elbe varend, moet zich een monsterrol en, indien noodig, een manifest bevinden hetwelk het gewicht

en den aard der ingenomen goederen aangeeft, het getal, den aard en de merken der colli alsmede hunne lading- en lossingsplaatsen. Voor de vlotten geeft het manifest het aantal, de soort en het gewicht der vlottende boomen aan.

ARTIKEL 36.

De beschikkingen der artikels 28 tot 35 zijn niet van toepassing op de zeeschepen die tusschen de volle zee en Hamburg en Harburg varen, noch op de schepen die regelmatig op dit gedeelte van den stroom voor de binnenscheepvaart gebruikt worden.

Wanneer de zeeschepen stroomopwaarts varen van de in voorafgaande alinea vermelde havens zijn de leden der bemanning niet onderworpen aan de beschikkingen van artikel 33.

§ 9. Politierglementen.

ARTIKEL 37.

De Oeverstaten onderwerpen ontwerpen van scheepvaartpolitierglementen aan de Commissie, welke den definitieven tekst dezer reglementen vaststelt; deze moeten zoo gelijkvormig mogelijk zijn en worden in elk dezer Staten van kracht door een wetgevende of bestuurlijke akte van den Staat die met hunne toepassing belast is.

De Oeverstaten deelen aan de Commissie de reglementen mede, die zij afkondigen voor de politie en de uitbating der havens.

ARTIKEL 38.

De Oeverstaten deelen aan de Commissie de wetgevende en bestuurlijke beschikkingen mede betreffende de algemeene politie en alle andere aangelegenheden die van eenig belang kunnen zijn voor de scheepvaart. De beschikkingen mogen, noch in hun inhoud, noch door hunne toepassing, zonder grondige redenen de vrije uitoefening der scheepvaart belemmeren.

HOOFDSTUK IV.

Werken.

ARTIKEL 39.

Elke Oeverstaat is verplicht op zijne kosten de werken van onderhoud der vaargeul, der in gebruik zijnde jaagpaden en der kunstwerken te doen uitvoeren, zorg te dragen voor het manœuvreren dezer kunstwerken alsmede voor de verlichting en voor de bebakening, de noodige schikkingen te nemen ten einde alle hindernissen of gevaren voor de scheepvaart te vermijden, en in het algemeen, zorg te dragen voor den goeden gang dezer scheepvaart.

Indien een Oeverstaat, doordien hij voor het in de voorafgaande alinea

voorzien onderhoud zorgt, verbeteringen verwezenlijkt, moet hij eveneens de daarop betrekking hebbende loopende werken te zijnen laste nemen.

ARTIKEL 40.

Op het gedeelte dat de grens vormt tusschen Duitschland en Tsjecho-Slowakije zullen beide Oeverstaten eenstemmig de wijze van uitvoering bepalen van de in artikel 39 bedoelde werken, alsmede hun deel in de uitgaven. Bij gebrek van een dergelijke overeenkomst zal de Commissie in deze een besluit behooren te nemen.

ARTIKEL 41.

De Oeverstaten zullen aan de Commissie de beknopte beschrijving verstrekken van al de werken buiten die bedoeld in artikel 39, welke zij voornemens zijn uit te voeren of toe te laten op de Elbe. Deze beschikking heeft betrekking zoowel op de verbeteringswerken uitgevoerd in het belang der scheepvaart als op alle andere werken, zooals onder meer de werken ter voorkoming van overstromingen, alsmede die betreffende de bewatering en de tennuttemaking der hydraulische kracht.

De Commissie mag het uitvoeren dezer werken niet verbieden dan in zoo verre zij nadeelige gevolgen zouden hebben voor de scheepvaart. In hare besluiten moet de Commissie rekening houden met al de belangen van den Oeverstaat die voornemens is deze werken uit te voeren of toe te laten.

Indien binnen den termijn van twee maanden te rekenen van den datum der mededeeling, de Commissie geene enkele opmerking heeft gemaakt, zal zonder verdere formaliteiten kunnen worden overgegaan tot het uitvoeren van gezegde werken. In tegenovergesteld geval zal de Commissie binnen den kortst mogelijken tijd eene definitieve beslissing moeten nemen, en ten laatste binnen de vier maanden die zullen volgen op het verstrijken van den eersten termijn.

ARTIKEL 42.

De Commissie mag bij uitzondering beslissen dat de kosten van aanleg van groote verbeteringswerken en eventueel de bijkomende kosten van onderhoud die het gevolg zijn van deze werken of de werkingskosten der kunstwerken, die deel uitmaken van gezegde werken, geheel of gedeeltelijk door gematigde taxen gedekt zullen kunnen worden. Het ontwerp der tarieven, hetwelk inzonderheid het tijdstip zal moeten vermelden waarop met het heffen der taxen zou begonnen worden, zal aan de Commissie moeten worden voorgelegd tegelijk met het ontwerp der werken. Geene taxe mag ingesteld noch geheven worden zonder de uitdrukkelijke goedkeuring der Commissie, welke slechts kan verleend worden door de stemmen van minstens zeven afgevaardigden. De Commissie heeft het recht den duur van het innen der taxen tot een bepaalden termijn te beperken. Deze taxen zullen slechts geheven kunnen worden op de soorten schepen, booten en vloten waarvan het varen door gezegde werken mogelijk gemaakt of vergemakkelijkt werd.

Zij zullen echter in geen geval voor elk der verschillende soorten schepen, booten of vlotten de waarde van den bewezen dienst mogen overschrijden. De opbrengst der taxen moet uitsluitend aangewend worden voor de werken die aanleiding tot hunne instelling hebben gegeven.

ARTIKEL 43.

Op grond van voorstellen gedaan door eenen Oeverstaat zal de Commissie een programma van verbeteringswerken kunnen opstellen waarvan de uitvoering van overwegend belang zou zijn.

Behalve wanneer een der Oeverstaten er zich tegen verzet om wettige redenen, gegrond hetzij op de voorwaarden zelf der bevaarbaarheid op zijn grondgebied, hetzij op andere belangen zooals onder anderen het in stand houden van het normaal waterregiem, de behoeften der bewatering, de tennuttemaking der hydraulische kracht, of de noodzakelijkheid van het aanleggen van andere meer voordelige verbindingswegen, zal een Oeverstaat niet mogen weigeren de in gezegd programma opgenomen werken uit te voeren, op voorwaarde dat hij niet rechtstreeks een aandeel der uitgaven moet dragen.

Deze werken zullen echter niet ondernomen mogen worden zoolang de Staat op wiens grondgebied zij moeten uitgevoerd worden er zich tegen verzet uit hoofde van levensbelangen.

HOODSTUK V.

Rechtbanken.

ARTIKEL 44.

De Oeverstaten doen aan de Commissie den zetel en het rechtsgebied kennen der rechtbanken welke geroepen zijn over de overtredingen van de voorschriften der scheepvaartpolitierglementen, alsmede over andere op de scheepvaart betrekking hebbende aangelegenheden, die in een latere overeenkomst zullen opgesomd worden, te oordeelen. De zetel dezer rechtbanken moet gevestigd zijn in zoo dicht mogelijk bij den stroom gelegen plaatsen.

ARTIKEL 45.

De rechtspleging der rechtbanken bedoeld in artikel 44 wordt door de wetgeving van elken Oeverstaat geregeld.

Zij moet toelaten de zaken zoo eenvoudig en zoo vlug mogelijk af te handelen.

ARTIKEL 46.

Het beroep tegen de uitspraken van gezegde rechtbanken kan uitgebracht worden, naar keus der partijen, hetzij voor de rechtsmachten van het land waarin het vonnis uitgesproken werd, hetzij voor de Commissie uitspraak doende in betwiste zaken.

ARTIKEL 47.

De procedure van het beroep op de Commissie, alsmede de bijzonderheden voor de toepassing van de beschikkingen van dit hoofdstuk, zullen bepaald worden door de in artikel 44 bedoelde overeenkomst. Deze overeenkomst, de onderhavige overeenkomst aanvullend, zal opgemaakt en gesloten worden op dezelfde wijze als deze laatste.

HOOFDSTUK VI.

Gemengde beschikkingen.

§. — Eenmaking der regels toepasselijk wat den handel en de scheepvaart op de Elbe betreft.

ARTIKEL 48.

De Commissie zal, inzonderheid door het bewerken van ontwerpen van Overeenkomsten aan de belanghebbende Staten te onderwerpen, streven naar de eenmaking van het recht en van de regels toepasselijk wat den handel en de scheepvaart op de Elbe betreft, alsmede van de algemeene arbeidsvoorwaarden van het personeel der binnenscheepvaart op dezen waterweg gebruikt.

§ 2. — Toepassing der Overeenkomst in oorlogstijd.

ARTIKEL 49.

De bepalingen dezer Overeenkomst blijven in oorlogstijd van kracht in de gansche mate waarin zulks vereenigbaar is met de rechten en de plichten der oorlogvoerenden en der onzijdigen.

In geval Duitschland door oorlogsgebeurtenissen zou verplicht zijn maatregelen te nemen waardoor de vrije doorvoer van Tsjecho-Slowakije langs de Elbe belet zou worden, verplicht Duitschland zich aan Tsjecho-Slowakije, behalve wanneer het feitelijk onmogelijk is, een anderen zooveel mogelijk gelijkwaardigen weg ter beschikking te stellen, onder voorbehoud van inachtneming der maatregelen voor de militaire veiligheid die vereischt zouden zijn.

§ 3. — Veerponten.

ARTIKEL 50.

De beschikkingen dezer Overeenkomst zijn niet van toepassing op de veerponten noch op de andere midelen voor den overtocht van den eenen oever naar den anderen.

§ 4. — **Vroegere akten.****ARTIKEL 51.**

De verdragen, overeenkomsten, akten en schikkingen betreffende de Elbe worden gehandhaafd in al hunne beschikkingen die niet in strijd zijn met de bepalingen van deze Overeenkomst.

§ 5. — **Regeling der geschillen.****ARTIKEL 52.**

De Commissie beslist over elke kwestie betreffende de uitlegging en de toepassing van deze Overeenkomst.

In geval een geschil oprijst uit hoofde van hare beslissingen om reden van onbevoegdheid of van schending der Overeenkomst, zal elk der Verdrag-sluitende Staten de zaak bij den Volkenbond aanhangig kunnen maken volgens de voor het regelen der geschillen voorziene proceduur, nadat de Commissie zal vastgesteld hebben dat zij alle middelen tot verzoening heeft uitgeput. Om alle andere reden zal het verzoek om regeling van het geschil slechts kunnen geschieden door den territoriaal belanghebbenden Staat.

§ 6. — **Bekrachtiging en in werking treden.****ARTIKEL 53.**

De bekrachtigingen dezer Overeenkomst zullen binnen den kortst mogelijken tijd en uiterlijk op 31 Maart 1923 nedergelegd worden op het Algemeen Secretariaat der Commissie.

De Overeenkomst zal in werking treden drie maanden na het sluiten van het proces-verbaal van neerlegging der bekrachtigingen.

TER OORKONDE WAARVAN de bovenvermelde Gevolmachtigden deze Overeenkomst onderteekend hebben, opgesteld in een enkel exemplaar dat zal nedergelegd blijven in het Archief der Internationale Commissie van de Elbe en waarvan een authentiek afschrift aan elk der onderteekenende Moendheden zal overhandigd worden.

Gedaan te Dresden, den 22ⁿ Februari 1922

(L. S.) SEELIGER.

(L. S.) PETERS.

(L. S.) VON NOSTITZ.

(L. S.) KRÖNIG.

(L. S.) J. BRUNET.

(L. S.) A. CHARGUÉRAUD.

(L. S.) JOHN BALDWIN.

(L. S.) PAULUCCI DI CALBOLI.

(L. S.) ING. BOHUSLOV MÜLLER.

(L. S.) ING. D^r KLIR.

Slotprotocol.

Bij het overgaan tot de onderteekening der Scheepvaartakte van de Elbe, en ten einde er de betrekenis nader van te bepalen, zijn de ondergeteekende Gevolmachtigden overeengekomen aangaande wat volgt :

Ad. ARTIKEL ÉÉN.

Het is verstaan dat de Commissie gelast zal zijn op nauwkeurige wijze het uiterste punt stroomopwaarts van het internationale net op de Vltava te bepalen.

Ad. ARTIKEL 5.

Het is verstaan dat de Commissie zittingen mag houden buiten hare zetelplaats van het oogenblik dat zij dit nuttig acht.

Ad. ARTIKEL 4.

Het is verstaan dat twee afgevaardigden derzelfde nationaliteit elkander niet onmiddellijk als voorzitter mogen opvolgen, en dat een zelfde lid slechts éénmaal in de tien jaar voorzitter mag zijn.

Ad. ARTIKEL 10.

Het is verstaan dat, met het oog op de toepassing van artikel 10, de beschikkingen van artikel 26 niet beletten een gedeelte der taxen in dit laatste artikel voorzien, af te houden.

Ad. ARTIKEL 15.

1° Het is verstaan dat het verbod bedoeld in alinea 2 van artikel 15 niet van toepassing is op de rechten geïnd door de toloverheden, wanneer hunne diensten worden ingeroepen buiten de kantooruren of buiten de vaste plaatsen waar de douane-verrichtingen moeten geschieden. Het voor deze verrichtingen gebruikte personeel moet niet talrijker zijn dan volstrekt noodzakelijk is.

2° Duitschland gaat de verplichting aan toe te laten dat het vervoer der postcolli afkomstig uit of bestemd voor de Tsjecho-Slowaksche Republiek door het Tsjecho-Slowaksche Postbeheer langs de Elbe in doorvoer, met of zonder overladen, geschiedde in gesloten ruimen van booten. Het is verstaan dat gezegde postcolli de voorwerpen opgesomd in artikel 2 der Wereldpost-overeenkomst van Madrid, van 30 November 1920, niet mogen bevatten. Duitschland verbindt zich dezen doorvoer met geen postrecht of geene post-

kosten voor doorvoer te belasten. De modaliteiten, waarbij de uitvoering dezer verbintenis geregeld wordt, zullen het voorwerp uitmaken van eene bijzondere overeenkomst tusschen beide Staten, welke op denzelfden datum als de Scheepvaartakte in werking zal treden.

Ad. ARTIKEL 32.

Het is te verstaan dat de beschikkingen van artikel 32 geen afbreuk doen aan het recht dat elken titularis eener toelating wettig toekomt in hooger beroep te gaan van het besluit tot intrekking.

Ad. ARTIKEL 39.

Het is te verstaan dat de staat van bevaarbaarheid der Elbe, die door de werken bedoeld in artikel 39 in stand moet worden gehouden, niet beneden dien van 1914 mag staan.

Ad. ARTIKEL 42.

Het is verstaan dat de beschikkingen van artikel 42 geen afbreuk doen aan de rechten en verplichtingen voortvloeiend uit paragraaf 53 der Aanvullende Akte van 13 April 1844 zooveel als uit artikel 1 van het Verdrag van 22 Juni 1870 in zijne betrekkingen tot gezegde paragraaf 53.

Ad. ARTIKEL 44 TOT 47.

Het is verstaan dat de rechtbanken bedoeld in de artikels 44 tot 47 eveneens de bestuurlijke overheden omvatten welke gelast zijn straffen uit te spreken in zake overtredingen van scheepvaartpolitierglementen.

Ad. ARTIKEL 47.

Het is verstaan dat de beschikkingen van artikel 47 de rechten en verplichtingen voortvloeiend uit het Verdrag van Versailles onaangeroerd laten.

Ad. ARTIKEL 49.

1^o Het is verstaan dat de nieuwe weg bedoeld in artikel 49 gebruikt zal kunnen worden in de volle mate waarin zulks vereenigbaar is met de rechten en plichten der oorlogsvoerenden en der onzijdigen.

2^o In het geval bedoeld in alinea 2 van het artikel 49, waarin, tengevolge van volslagen onmogelijkheid, een zooveel mogelijk aan de Elbe gelijkwaardigen weg aan Tsjecho-Slowakije niet zou verstrekt worden, zullen de onder teekenende Staten trachten aan dit laatste andere middelen van verbinding met de zee te verstrekken.

Het is bovendien verstaan dat, voor de toepassing van al de artikelen van de Scheepvaartakte van de Elbe, waar er gesproken wordt van de Oeverstaten en van de territoriaal belanghebbende Staten, men eveneens Duitschland bedoelt.

TER OORKONDE WAARVAN, de ondergeteekenden dit Protocol hebben opgemaakt, hetwelk dezelfde kracht en denzelfden duur zal hebben als de Akte waarop het betrekking heeft.

Gedaan te Dresden, den 22ⁿ Februari 1922.

SEELIGER.

PETERS.

VON NASTITZ.

KRÖNIG.

J. BRUNET.

A. CHARGUÉRAUD.

JOHN BALDWIN.

PAULUCCI DI CALBOLI.

ING. BOHUSLOW MÜLLER.

ING. D^r KLIR.



(2^e ANNEXE AU N^o 78).

Chambre des Représentants.

SESSION 1922-1923.

Projet de loi

approuvant la Convention internationale établissant l'Acte de navigation de l'Elbe conclue à Dresde, le 22 février 1922, entre la Belgique, l'Allemagne, la France, la Grande-Bretagne, l'Italie et la République tchécoslovaque.

Convention additionnelle à l'Acte de Navigation de l'Elbe

En vue d'arrêter les dispositions à insérer dans la Convention additionnelle prévue par les articles 44 et 47 de l'Acte de Navigation de l'Elbe du 22 février 1922, l'Allemagne agissant tant en son nom qu'au nom des Etats allemands riverains de l'Elbe, la Belgique, la France, la Grande-Bretagne, l'Italie et la Tchécoslovaquie ont désigné pour leurs Plénipotentiaires, savoir :

LE PRÉSIDENT DU REICH ALLEMAND :

M. Arthur SEELIGER, Ministre plénipotentiaire ;
M. Max PETERS, Secrétaire d'Etat, Conseiller intime actuel ;
M. Hans Gottfried von NOSTITZ-DRZEWIECKI, ancien Ministre plénipotentiaire, Conseiller intime actuel ;
M. Johann Daniel KRÖNIG, Conseiller d'Etat ;

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES :

M. Jules BRUNET, Ministre plénipotentiaire.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE :

M. André CHARGUÉRAUD, Président de la Commission Centrale du Rhin.

SA MAJESTÉ LE ROI DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE ET DES TERRITOIRES BRITANNIQUES AU DELA DES MERS, EMPEREUR DES INDES :

M. JOHN GREY BALDWIN.

SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE :

M. Girolamo SINIGALIA, Inspecteur supérieur des Chemins de fer de l'État.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE TCHÉCOSLOVAQUE :

M. Bohuslaw MÜLLER, Ministre plénipotentiaire ;

M. Antonín KLIK, Professeur à la Haute École Polytechnique tchèque de Prague.

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Les tribunaux visés à l'article 44 de l'Acte de Navigation de l'Elbe du 22 Février 1922 sont compétents, en ce qui concerne la navigation en amont de Hambourg et de Harbourg :

1° Pour instruire et juger les contraventions aux prescriptions de police en matière de navigation ;

2° Pour prononcer sur les contestations relatives :

a) aux dommages causés par les capitaines, patrons et floteurs pendant le voyage ou en abordant ;

b) au montant des droits de sauvetage et autres indemnités en cas de naufrage ;

c) aux engagements et obligations existant entre propriétaires, capitaines, patrons, floteurs, pilotes, membres de l'équipage et voyageurs ;

d) au paiement des taxes établies en vertu de l'article 42 de l'Acte de Navigation susvisé.

ARTICLE 2.

Le tribunal compétent selon l'article 1^{er} est :

dans le cas du 1°, le tribunal dans le ressort duquel la contravention a été commise ;

dans le cas du 2° lit. a) et b), le tribunal dans le ressort duquel le dommage a été causé ou l'assistance fournie ;

dans le cas du 2° litt. c), le tribunal dans le ressort duquel le contrat doit être exécuté ;

dans le cas du 2° litt. d), le tribunal dans le ressort duquel les taxes sont dues.

ARTICLE 3.

Aucun dépôt ou caution, sous quelque dénomination que ce soit, ne peut être imposé aux étrangers à raison de leur nationalité ou à raison du fait qu'ils n'ont pas de domicile ou de résidence dans le pays. La même règle s'applique au versement qui serait exigé des étrangers pour garantir les frais judiciaires.

Aucun capitaine, patron ou floteur ne peut être empêché de poursuivre son voyage à raison d'une procédure engagée contre lui, dès qu'il a fourni le cautionnement exigé par le juge pour l'objet du débat.

ARTICLE 4.

L'appel devant la Commission prévu à l'article 46 de l'Acte de Navigation peut être interjeté dans les cas et sous les conditions prévus pour l'appel par la législation générale du pays dans lequel le jugement de première instance a été rendu.

Toutefois, dans le cas d'une contestation née entre employeurs et employés, ressortissants d'un même État, et jugée par un tribunal de cet État, l'appel devant la Commission ne sera recevable que si les parties sont toutes d'accord pour accepter la compétence de la Commission.

ARTICLE 5.

Si certaines parties portent l'appel devant la juridiction du pays dans lequel le jugement de première instance a été rendu, et d'autres devant la Commission, la compétence appartient à celle des juridictions devant laquelle l'appel le premier en date a été porté.

ARTICLE 6.

L'appel devant la Commission doit être formé auprès du tribunal de première instance dans les deux semaines de la notification du jugement.

L'acte d'appel doit contenir les indications suivantes :

- 1° le jugement dont il est fait appel;
- 2° le fait que l'appel est porté devant la Commission ;
- 3° les motifs et les conclusions.

Le tribunal signifie l'acte d'appel à la partie adverse, à laquelle un délai de deux semaines est imparti pour y répondre.

Dès que le tribunal est saisi de la réponse d'appel ou que le délai est expiré, il transmet à la Commission toutes les pièces de la procédure.

Faute par l'appelant de se conformer aux formalités prescrites, l'appel sera considéré comme non avenu.

ARTICLE 7.

Les tribunaux de chaque pays sont compétents pour statuer sur les questions relatives à l'exécution provisoire, à la suspension de l'exécution et à la levée des mesures d'exécution du jugement de première instance.

ARTICLE 8.

La Commission prononce sur les appels portés devant elle sur le vu des pièces du dossier.

La Commission peut procéder par elle-même ou par certains de ses membres à une descente sur les lieux ; dans ce cas, elle en informe le tribunal compétent ; celui-ci avise les parties, assiste à la descente et prend les mesures d'ordre utiles.

S'il est nécessaire de compléter la procédure par l'audition de témoins ou d'experts, la Commission peut demander, par voie de commission rogatoire, aux

tribunaux compétents de procéder à cette audition. Elle peut assister à celle-ci ou s'y faire représenter par certains de ses membres.

La Commission rembourse au tribunal compétent les indemnités légales payées aux témoins et aux experts, ainsi que les dépenses réglementaires occasionnées par la présence du tribunal à la descente sur les lieux.

ARTICLE 9.

La Commission ne peut prononcer un jugement d'appel que si trois délégués au moins, appartenant à trois délégations différentes, sont présents.

Les jugements sont rendus à la majorité des voix, chaque délégué ne disposant que d'une seule voix. En cas de partage, la voix du Président est prépondérante.

ARTICLE 10.

La rédaction des jugements contient les noms des juges et des parties, les conclusions des parties, l'exposé sommaire des points de fait et de droit, les motifs et le dispositif.

Les jugements sont rendus en français et dans la langue du jugement de première instance ; ils sont signés par le Président de la Commission et par le Secrétaire Général.

ARTICLE 11.

Les parties remettent à la Commission le compte de leurs débours et l'état de frais de leurs mandataires. La Commission fixe le montant des dits frais et débours. Elle statue par un jugement sur la répartition de ce montant et des frais et dépens fixés par le tribunal de première instance, ainsi que sur la répartition et le remboursement des dépenses qui sont remboursables en exécution de l'alinéa 4 de l'article 8.

ARTICLE 12.

La Commission notifie les jugements aux parties et les transmet avec les dossiers au tribunal de première instance.

Ces jugements sont exécutoires sur le territoire de chacun des États contractants.

La notification et l'exécution s'effectuent, dans chaque pays, suivant les formes prescrites par la législation nationale pour la notification et pour l'exécution des jugements qui ne sont pas rendus par les tribunaux nationaux.

ARTICLE 13.

La présente Convention additionnelle aura la même force et durée que l'Acte de Navigation du 22 février 1922, dont elle sera réputée faire partie intégrante.

Elle sera ratifiée. Les ratifications en seront déposées au Secrétariat Général de la Commission Internationale de l'Elbe dans le plus bref délai possible, et au plus tard le 31 décembre 1923.

Elle entrera en vigueur trois mois après la clôture du procès-verbal de dépôt des ratifications.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires susnommés ont signé la présente Convention additionnelle, rédigée en un seul exemplaire, qui sera déposé dans les archives de la Commission Internationale de l'Elbe et dont une expédition authentique sera remise à chacune des puissances signataires.

Fait à Prague, le 27 janvier 1923.

(L. S.) SEELIGER.

(L. S.) PETERS.

(L. S.) VON NOSTITZ.

(L. S.) KRÖNIG.

(L. S.) J. BRUNET.

(L. S.) A. CHARGÉRAUD.

(L. S.) JOHN BALDWIN.

(L. S.) G. SINIGALLA.

(L. S.) ING. BOHUSLAV MÜLLER.

(L. S.) ING. DR. KLIR.

PROTOCOLE DE CLOTURE.

Au moment de procéder à la signature de la Convention additionnelle à l'Acte de Navigation de l'Elbe, et en vue d'en préciser le sens, les Plénipotentiaires soussignés sont convenus de ce qui suit :

ad ARTICLES 1^{er} et 2.

Il est entendu que les tribunaux visés sous le 2^o de l'article 1^{er} et à la disposition correspondante de l'article 2 comprennent également les autorités administratives chargées de se prononcer sur les contestations relatives aux taxes.

ad ARTICLE 1^{er}, 1^o.

Il est entendu que les règlements visés à l'article 37 de l'Acte de Navigation pourront édicter les peines dont seront frappées les contraventions aux prescriptions de police en matière de navigation.

ad ARTICLES 4 et 6.

Il est entendu que pour l'application du second alinéa de l'article 4 et du dernier alinéa de l'article 6, c'est à la Commission qu'il appartient de se prononcer sur la recevabilité de l'appel.

ad ARTICLES 6 et 8.

Il est entendu que dans la mesure où elle le jugerait nécessaire à la poursuite de l'instruction, la Commission peut se mettre directement en rapport avec les parties, notamment en vue de la production et de la communication des mémoires, au moyen de correspondances postales recommandées avec accusés de réception.

EN FOI DE QUOI, les soussignés ont signé le présent Protocole, qui aura la même force et durée que la Convention additionnelle à laquelle il se rapporte.

Fait à Prague, le 27 janvier 1923.

SEELIGER.

PETERS.

VON NOSTITZ.

KRÖNIG.

J. BRUNET.

A. CHARGUÉRAUD.

JOHN BALDWIN.

G. SINIGALIA.

ING. BOHUSLAV MÜLLER.

ING. DR. KLIR.

Pour copie conforme :

Le Président

de la Commission Internationale de l'Elbe,

J. BRUNET.