

*Afschaffing van het zegelregt op de gedrukte stukken en advertentien in de nieuwspapieren enz  
Goedkeuring van de herziene acte omtrent de Rijnvaart.*

(Memorie van Beantwoording; Nota van Wijzigingen; Koninklijke Boodschap; Ontwerp van Wet.)

[56. 13]

MEMORIE VAN BEANTWOORDING van het Voorloopig Verslag der Commissie van Rapporteurs voor het Ontwerp van Wet tot afschaffing van het zegelregt op de gedrukte stukken en de advertentien in de nieuwspapieren:  
tot verhooging der belasting op den verkoop in het klein van tabak en van sterke dranken, en  
tot verhooging van het invoerregt op de thee.

§ 1. Ineensmelting der wets-ontwerpen komt den ondergeteekende niet wenschelijk voor. Eene behandeling van elk ontwerp afzonderlijk schijnt hem verkieslijk toe, omdat dan de vragen, die zich voordoen, van elkander afgezonderd besproken en beslist kunnen worden. Het noodzakelijk en onverbreekbaar verband tusschen de ontwerpen wordt daardoor geenszins verbroken; megt onverhoopt het eene ontwerp de goedkeuring van de Staten-Generaal niet verwerven, deze omstandigheid zou noodwendig van invloed zijn op het lot van het andere, indien de vergoeding voor het gemis van inkomsten dat de schatkist door de afschaffing van het zegelregt zou ondergaan, niet tot stand mogt kunnen komen.

§ 2. De Regering blijft van meening dat eene belasting op de vrije uiting der gedachten in een beschaafd en constitutioneel geregeerd land als het onze misplaatst is en dat dit op zich zelf reeds hare afschaffing noodzakelijk maakt. Zij acht het, met de leden, waarvan in den aanvang dezer paragraaf van het Verslag gesproken wordt, na al hetgeen vroeger en later over dit ontwerp gezegd is, overbodig al de redenen op te sommen, waarom die belasting nog bovendien onredelijk en verkeerd is. De afschaffing dier belasting, gepaard met de afschaffing van het zegelregt op advertentien, maar ook deze alleen kan, naar men meent, ons den weg openen tot het verkrijgen van betere en tevens goedkoopere, voor ieder verkrijgbare dag- en weekbladen. In de vrees van de leden, waarvan 't Verslag in de laatste plaats gewaagt, voor den invloed van slechte blaadjes, deelt de Regering niet. Dat kwaad kan en zal ook door de goede bladen worden bestreden en overwonnen. Dat noch zegelregt, noch drukpersvervolgingen dat kwaad kunnen weren, leert de ondervinding dagelijks. Wordt dat kwaad nu al soms door ongezegelde losse stukjes en vlugschriften gesticht, van gevestigde dag- en weekbladen heeft men het uit den aard der zaak minder te wachten.

§ 3. Eene splitsing tusschen advertentien, ten aanzien waarvan het regt meer — en ten opzichte waarvan het regt minder — drukkend kan genoemd worden mag men, praktisch, onuitvoerbaar noemen. Hoe zou men de juiste grens kunnen trekken?

Eene zegelbelasting op advertentien moge, in beginsel, welligt niet geheel afkeurenswaard worden geacht, wanneer men tot dusdanige splitsing besloot zou de uitvoering der wet al te moeilijk zijn, al te veel aanleiding tot bezwaren en klagen over vermeende willekeur van de administratie aanleiding geven. Het behoud der belasting zou het doel dat men zich door de afschaffing van het zegelregt op dagbladen en tijdschriften voorstelt, ten deele verijdelen: acht men dit doel, met de Regering goed, dan behoort men niet halverwege te blijven stilstaan.

§§ 4 en 5. Het was te voorzien, dat tegen de voorgestelde aequivalenten velerlei bedenkingen zouden ingebracht worden, omdat het niet mogelijk is eene belasting of verhooging van belasting uit te denken, waartegen geene bezwaren bestaan.

Evenwel had de Regering niet verwacht, dat de voorgestelde verhooging der belasting op den verkoop in het klein van sterke dranken en tabak in de Kamer zooveel tegenstand zou gevonden hebben. Die verhooging zou op zich zelve genomen tot bestendiging der bestaande patentwet niets bijdragen; want al is het thans doelmatiger voorgekomen ze met het gewone patent te vereenigen, niets zou verhinderen om het regt op den verkoop van sterke dranken, indien dit later door wijzigingen in het belastingstelsel noodig of wenschelijk mogt worden, even als in België in eene afzonderlijke belasting te herscheppen. En tegenover het bezwaar, dat de kleine neringdoenden in sterke dranken door de verhooging betrekkelijk zwaarder zouden gedrukt worden dan de groote, behoorde toch ook niet buiten aanmerking te worden gelaten, dat het uit een zedelijk oogpunt niet wenschelijk is het oprigten van kleine tapperijen en kroegen gemakkelijk te maken.

Er zou mede veel af te dingen zijn op de ingebrachte bedenkingen tegen de voorgestelde verhooging van het invoerregt op thee.

Het is niet denkbaar dat door deze betrekkelijk geringe prijsverhooging de consumtie zou verminderen of in haren vooruitgang merkbaar gestremd zou worden. Tot staving van het tegenovergesteld gevoelen zouden een aantal voorbeelden kunnen worden bijgebracht.

Ook is de beweerde grootere druk, welke in verhouding tot de

waarde op de Java-thee zou gelegd worden, percentsgewijs berekend, zóó gering, dat het inderdaad niet aanneembaar is, dat daardoor op de productie in Java eenigen ongunstigen invloed zou kunnen uitgeoefend worden.

Hoe dit echter zij, nu de Kamer blijkbaar veel meer geneigd is om in plaats van de beoogde zijdelingsche, eene regtstreeksche verhooging van de belasting op de sterke dranken toe te staan, heeft de ondergeteekende geen zóó overwegende bedenkingen tegen de verwisseling van de voorgestelde aequivalenten tegen eene regtstreeksche verhooging van den accijns op de sterke dranken, indien daardoor het tot stand brengen van den onderwerpelijk nuttigen maatregel kan bevorderd worden. Dien-tengevolge zal het voorstel worden gedaan om, in overeenstemming met het denkbeeld, volgens het Voorloopig Verslag, in alle afdeelingen der Tweede Kamer voorgestaan, dien accijns met f 3 per vat te verhoogen; waaruit een ruim aequivalent voor de afschaffing van het zegel zal verkregen worden en dus de aanvankelijke voorgestelde aequivalenten kunnen vervallen.

Ter tegemoetkoming aan de bedenking, in het Voorloopig Verslag gemaakt, tegen de afschaffing van het dagbladzegel op 1<sup>o</sup> Mei, is thans het tijdstip van ingang open gelaten, ten einde het nader in te vullen, zoodra zal kunnen worden voorzien wanneer de onderwerpelijk voorstellen bij de beide Kamers der Staten-Generaal afgehandeld zullen kunnen zijn. Het aanvankelijk voorgestelde tijdstip van 1 Mei stond in verband met den aanvang van het nieuwe dienstjaar voor de patentbelasting. Nu het hiertoe betrekkelijk wets-ontwerp vervalt, bestaat geene reden meer om aan dat tijdstip vast te houden.

Eene Nota van Wijzigingen wordt naast deze Memorie overgelegd.

*De Minister van Financien,*  
VAN BOSSE.

[56. 14.]

NOTA VAN WIJZIGINGEN.

In het wets-ontwerp tot afschaffing van het zegelregt, enz.

Art. 1. De woorden »April van het jaar 1869" vervallen.

Art. 2. Het woord »Mei" vervalt.

Voorts vervallen de wets-ontwerpen tot »Verhooging der belasting op den verkoop in het klein van tabak en sterke dranken" en tot »Verhooging van het invoerregt op thee".

[86. 1.]

KONINKLIJKE BOODSCHAP ingekomen in de zitting van den 15den December 1868.

MIJNE HEEREN!

Wij bieden U hiernevens ter overweging aan een ontwerp van wet tot goedkeuring van de herziene acte omtrent de Rijnvaart. De toelichtende memorie, die het wets-ontwerp vergezelt, bevat de gronden waarop het rust.

En hiermede, Mijne Heeren! bevelen Wij U in Godes heilige bescherming.

Het Loo, den 14den December 1868.

WILLEM.

[86. 2.]

ONTWERP VAN WET tot goedkeuring van de herziene acte omtrent de Rijnvaart.

WIJ WILLEM III, ENZ.

Alzoo wij in overweging genomen hebben, dat de herziene acte omtrent de Rijnvaart, den 17den October 1868 te Mannheim gesloten tusschen de wederzijdsche gevolmagtigden der Regeringen van Nederland, Baden, Beijeren, Frankrijk, Hessen en Pruisen,

## Goedkeuring van de herziene acte omtrent de Rhijnvaart.

(Ontwerp van Wet.)

en het bij die acte behoorende slotprotokol van dezelfde dagteekening, bepalingen bevatten die wettelijke regten betreffen;

Gezien art. 57, laatste gedeelte, der Grondwet;

Zoo is het, dat Wij, den Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedgevonden en verstaan bij deze:

*Eenig artikel.*

Worden goedgekeurd:

A. De volgende artikelen der herziene Acte omtrent de Rhijnvaart, den 17den October 1868 te Mannheim gesloten, tusschen de wederzijdsche gevolmagtigden der Regeringen van Nederland, Baden, Beijeren, Frankrijk, Hessen en Pruisen.

» Article 1. La navigation du Rhin et de ses embouchures, depuis Bâle jusqu'à la pleine mer, soit en descendant soit en remontant, sera libre aux navires de toutes les nations pour le transport des marchandises et des personnes, à la condition de se conformer aux stipulations contenues dans la présente convention et aux mesures prescrites pour le maintien de la sécurité générale.

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

» Le Leck et le Waal sont considéré comme faisant partie du Rhin."

» Article 2. Les bateaux appartenant à la navigation du Rhin et les radeaux ou trains de bois venant du Rhin auront le droit de choisir telle voie qu'il leur plaira en traversant les Pays-Bas pour se rendre du Rhin dans la pleine mer ou en Belgique et réciproquement.

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

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

» Article 3. Aucun droit basé uniquement sur le fait de la navigation ne pourra être prélevé sur les bateaux ou leurs chargements non plus que sur les radeaux navigant sur le Rhin, sur ses affluents en tant qu'ils sont situés sur le territoire des hautes parties contractantes, et sur les voies navigables mentionnées à l'article 2.

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

» Article 4. » Pour ce qui concerne les voies navigables mentionnées au premier alinéa de l'article 3, le traitement national, sous tous les rapports, sera accordé aux navires appartenant à la navigation du Rhin et à leurs chargements."

» Article 5. Les bateliers ne pourront nulle part, sur les voies navigables mentionnées à l'article 3, être contraints à décharger, soit en tout, soit en partie, ou à transborder leurs chargements.

» Tout droit de relâche et échelle est et demeure supprimé."

» Article 6. Les marchandises ne pourront, en aucun cas, être assujetties, sur le Rhin, à des droits d'entrée ou de sortie plus élevés que ceux auxquels elles seraient soumises à l'entrée ou à la sortie par la frontière de terre."

» Article 7. » Le transit de toutes marchandises est libre sur le Rhin, depuis Bâle jusqu'à la pleine mer, à moins que des mesures sanitaires ne motivent des exceptions.

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

» Article 8. Les ports francs actuellement ouverts au commerce du Rhin sont maintenus. Les hautes parties contractantes se réservent la faculté d'en augmenter le nombre.

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

» Article 9. Si un batelier traverse en ligne directe et sans faire de changement à son chargement le territoire d'un même Etat ou de plusieurs Etats faisant partie d'un même système de douanes, il lui sera permis de continuer son voyage sans faire préalablement vérifier son chargement, à la condition de consentir, suivant qu'il en sera requis par la douane, ou à laisser clore les ouvertures donnant accès à la cale, ou à recevoir à son bord des gardiens officiels ou, enfin, à se soumettre à ces

deux formalités ensemble. Dans ce cas il devra, en outre, présenter au bureau de douanes un manifeste en double expédition, conforme au modèle A ci-joint.

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

» Outre cela, il ne pourra être arrêté en route sous prétexte d'intérêts de douane excepté dans le cas de contrebande (art. 2).

» Les gardiens placés à bord des bateaux n'auront d'autre droit que de surveiller ces bateaux et leur cargaison pour empêcher la fraude.

» Ils prendront part gratuitement à la nourriture de l'équipage; la batelier leur fournira à ses frais le feu et la lumière nécessaires, mais ils ne pourront ni exiger ni accepter aucune rétribution.

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

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

» Article 11. Chacun des Etats riverains désignera pour l'étendue de son territoire les ports et lieux de débarquement où, indépendamment des ports francs (article 8), les bateliers auront la faculté de déposer ou de prendre un chargement.

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

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

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

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

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

» Article 12. Lorsqu'un batelier sera convaincu d'avoir tenté la contrebande, il ne pourra invoquer la liberté de la navigation du Rhin pour mettre, soit sa personne, soit les marchandises qu'il aurait voulu importer ou exporter frauduleusement, à l'abri des poursuites dirigées contre lui par les employés de la douane, sans cependant qu'une pareille tentative puisse donner lieu à saisir le reste du chargement, ni, en général, à procéder contre le batelier plus rigoureusement qu'il n'est prescrit par la législation en vigueur dans l'Etat riverain où la contrebande a été constatée. Si les bureaux de douane à la frontière d'un Etat découvrent une différence entre la cargaison et le manifeste, il sera fait application au batelier des lois du pays en vigueur contre les déclarations infidèles."

» Article 14. Toutes les facilités qui seraient accordées par les hautes parties contractantes sur d'autres voies de terre ou d'eau pour l'importation, l'exportation et le transit des marchandises seront également concédées à l'importation, à l'exportation et au transit sur le Rhin."

» Article 15. Le droit de conduire un bateau à voiles ou à vapeur sur le Rhin dans tout son parcours depuis Bâle jusqu'à la pleine mer ou sur une partie du fleuve appartenant à plusieurs



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

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

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

» Article 16. Le batelier muni de la patente mentionnée ci-dessus pourra conduire tout bateau à voiles ou tout bateau à vapeur, à quelq'Etat qu'il appartienne.

» Article 17. Toute patente de batelier, avant d'être remise au titulaire, doit être munie du signalement complet du porteur et de sa signature, avec ses noms et prénoms.

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

» Article 18. Les bateliers des affluents du Rhin et des eaux intermédiaires entre le Rhin et l'Escaut seront admis, sous condition de réciprocité, à conduire un bateau à voiles ou à vapeur sur le Rhin, dans tout son cours, ou sur une partie du fleuve appartenant à plusieurs Etats riverains quand, conformément aux prescriptions de l'article 15, il sera déclaré sur leur patente par l'autorité compétente d'un des Etats riverains, qu'ils ont pratiqué la navigation du Rhin pendant un temps déterminé.

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

» Article 19. Le batelier qui, de quelque manière que ce soit, laisse parvenir la patente qui lui a été délivrée en la possession d'une personne ne possédant pas un pareil document, à l'effet de la mettre en position d'exercer la navigation du Rhin en vertu de cette patente, sera puni, selon les circonstances, du retrait temporaire ou définitif de la dite pièce.

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

» Article 20. Le Gouvernement de l'Etat riverain dans lequel le porteur d'une patente de batelier est domicilié a seul le droit de révoquer cette patente. Cette disposition n'exclut cependant pas le droit qu'aura tout Etat riverain de faire poursuivre et punir tout batelier prévenu d'un crime ou d'un délit commis sur son territoire et de demander, selon les circonstances, que sa patente soit révoquée par le Gouvernement de l'Etat riverain où il a son domicile.

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

» Article 21. Les prescriptions des articles 19 et 20 sont également applicables aux déclarations inscrites conformément à l'art. 18 sur les patentes des bateliers des affluents du Rhin et des autres voies navigables qui sont désignées dans le dit article. Toutefois les Gouvernements riverains dont émanent ces déclarations auront seuls le droit de les annuler.

» Article 22. Avant qu'un bateau entreprenne son premier voyage sur le Rhin, le propriétaire ou le conducteur doit se pourvoir d'un certificat constatant que ce bateau a la solidité et le grément nécessaires à la navigation de la partie du fleuve à laquelle il est destiné.

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

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

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

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

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

» Article 23. Les articles 15 et 22 ne sont pas applicables aux bateaux d'une capacité inférieure à 300 quintaux ni à leurs conducteurs.

» Article 24. Les dispositions de la présente convention ne sont pas applicables aux transports d'une rive à l'autre, sauf la clause indiquée à l'article 32.

» Article 25. Les floteurs doivent être munis pour chaque radeau ou train de bois avec lequel ils naviguent sur le Rhin d'un certificat de l'autorité compétente de leurs pays, conforme au modèle B ci-joint, et constatant le nombre, l'espèce et le poids des bois flottés.

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

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

» Article 26. Les dispositions concernant le service des pilotes et des avertisseurs et la rétribution qui leur est due par les bateliers sont réservées à chaque Etat riverain.

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

» Article 27. Les Gouvernements des Etats riverains veilleront à ce que dans les ports francs comme dans les autres ports du Rhin toutes les dispositions nécessaires soient prises pour faciliter le chargement, le déchargement et la mise à l'entrepôt des marchandises, et à ce que les établissements et engins de toute nature qui leur seront affectés soient tenus en bon état. La surveillance de ces établissements et engins et la police du port seront confiées à des commissaires spécialement institués à cet effet par les Gouvernements riverains respectifs.

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

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

» Article 28. Les hautes parties contractantes s'engagent, comme pour le passé, chacune pour l'étendue de son territoire, à mettre et à maintenir en bon état les chemins de halage existants, ainsi qu'il le chenal du Rhin. Cette stipulation est également applicable aux voies de navigation entre Gorinchem, Krimpen, Dordrecht et Rotterdam.

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

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

» Article 30. Les Gouvernements riverains veilleront à ce que la navigation sur le Rhin ne soit entravée ni par des moulins ou autres usines établies sur le fleuve, ni par des ponts ou autres ouvrages d'art. Ils auront soin, surtout, que le passage des ponts puisse s'effectuer sans occasionner de retards. Il est interdit d'exiger aucune rétribution pour l'ouverture ou la fermeture des ponts.

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

» Article 32. Les contraventions aux prescriptions de police matière de navigation, établies pour le Rhin d'un commun accord par les Gouvernements des Etats riverains, seront punies d'une amende de dix à trois cents francs.

» Article 33. Il sera établi dans des localités convenables situées sur le Rhin ou à proximité du fleuve des tribunaux chargés de connaître de toutes les affaires mentionnées à l'article 34.

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

» Article 34. Les tribunaux pour la navigation du Rhin seront compétents:

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

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

» a. au paiement et à la quotité des droits de pilotage, de grue, de balance, de port et de quai;

## Goedkeuring van de herziene acte omtrent de Rhijnvaart.

(Ontwerp van Wet.)

» *b.* aux entraves que des particuliers auraient mis à l'usage des chemins de halage;

» *c.* aux dommages causés par les bateliers ou les floteurs pendant le voyage ou en abordant;

» *d.* aux plaintes portées contre les propriétaires des chevaux de trait, employés à la remonte des bateaux, pour dommages causés aux biensfonds."

» Article 35. La compétence appartiendra en matière pénale (article 34, I) au tribunal de la navigation du Rhin dans le ressort duquel la contravention aura été commise; en matière civile au tribunal dans le ressort duquel le paiement aurait dû être effectué (article 34, II, a), ou le dommage aura été causé (article 34, II, b, c, d)."

» Article 36. La procédure des tribunaux pour la navigation du Rhin sera la plus simple et la plus prompte possible. Il ne pourra être exigé aucune caution des étrangers à cause de leur nationalité.

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

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

» Article 37. Lorsque le débat portera sur une valeur supérieure à 50 francs, les parties pourront se pourvoir en appel et recourir à cet effet soit à la Commission centrale (article 43), soit au tribunal supérieur du pays dans lequel le jugement a été rendu. (article 38) Si l'appel doit être porté devant la Commission centrale, il sera signifié au tribunal qui aura rendu le jugement de première instance, dans les dix jours à partir de la notification de ce jugement légalement faite suivant les formes adoptées dans chaque Etat. Cette signification sera accompagnée d'un exposé sommaire des griefs et de la déclaration expresse que l'on entend recourir à la décision de la Commission centrale. Elle sera faite également à la partie adverse au domicile élu en première instance, ou, à défaut d'élection de domicile, également au tribunal. La signification au tribunal aura lieu d'après la mode indiqué par les lois du pays.

» Dans les quatre semaines à dater du jour de la signification de l'acte d'appel l'appellant remettra au tribunal qui aura rendu le premier jugement un mémoire exposant les motifs de son recours en seconde instance. Le tribunal donnera communication de ce mémoire à la partie adverse, qui sera tenu d'y répondre dans le délai qui lui sera fixé à cette fin. Le tout ensemble avec les pièces de la procédure de première instance sera transmis à la Commission centrale à Mannheim. (article 43.)

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

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

» Article 38. Chaque Etat riverain désignera une fois pour toutes le tribunal supérieur devant lequel pourront être porté en appel les jugements rendus sur son territoire par les tribunaux de première instance pour la navigation du Rhin.

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

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

» Article 39. Les procédures en matière de navigation du Rhin ne donneront lieu ni à l'usage de papier timbré, ni à l'application de taxes au profit des juges ou des greffiers. Les parties n'auront à supporter d'autres frais que ceux de témoins ou d'experts et de leur citation ainsi que ceux de signification, de port de lettres, etc., le tout d'après les tarifs ordinaires en matière de procédure."

» Article 40. Les décisions des tribunaux pour la navigation du Rhin dans chacun des Etats riverains seront exécutoires dans tous les autres Etats en observant les formes prescrites par les lois du pays où elles seront exécutées.

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

» Pour ce qui concerne les personnes ayant un domicile connu

dans un des Etats riverains les citations et exploits dans ces causes seront notifiés à ce domicile."

» Article 41. Le Rhin sera divisé en districts d'inspection, selon que le besoin s'en fera sentir. Il sera nommé un inspecteur pour chacun de ces districts par les Etats dont celui-ci fait partie.

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

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

» Les inspecteurs ne pourront percevoir aucun droit ni aucune rétribution.

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

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

» Article 44. La Commission centrale se réunira régulièrement au mois d'Août de chaque année. Des sessions extraordinaires auront lieu, lorsque la proposition en sera faite par l'un des Etats riverains.

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

» Chacun des Gouvernements riverains pourvoira aux dépenses de son propre commissaire.

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

» Article 48. La présente convention est destinée à remplacer la convention relative à la navigation du Rhin du 31 Mars 1831, les articles supplémentaires et additionnels à cet acte, ainsi que toutes les autres résolutions concernant des matières sur lesquelles il est statué dans cette convention. Elle sera exécutoire à dater du 1er Juillet 1869. Elle sera ratifiée et les ratifications seront échangées à Mannheim dans le délai de six mois."

Benevens de modellen aangehaald in de bovenstaande artikelen 9 en 25, welke modellen luiden als volgt:



Goedkeuring van de herziene acte omtrent de Rijnvaart.

(Vertaling.)

**A. MANIFESTE**

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

N <sup>o</sup> . des connaissances dans l'ordre des numéros.	Noms		Lieu de destination des marchandises.	Colis, futailles etc.		Désignation exacte des marchandises d'après leur dénomination usitée dans le commerce.	Poids de chaque espèce de marchandise.	Remarques.
	des expéditeurs.	des consigna- taires.		Nombre.	Marques et numéros.			
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.

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

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

**B.**

**CERTIFICAT DE FLOTTAGE.**

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

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

B. De volgende bepalingen van het bij de bedoelde Acte  
behoorende slotprotokol van dezelfde dagteekening:

» 1<sup>o</sup>. Concernant l'article 1 de la convention.

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

» 2<sup>o</sup>. Concernant l'article 3 de la convention.

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

» B. Le plénipotentiaire de Prusse a fait observer que sur la  
Rhur il se perçoit encore un faible droit de navigation, que son  
Gouvernement a l'intention d'abolir ce droit dans un court délai,  
mais qu'il doit réserver à son Gouvernement la fixation ulté-  
rieure du moment où cette abolition pourra avoir lieu. Le pléni-  
potentiaire des Pays-Bas a déclaré de son côté que les préposés  
aux bouées sur une partie de la Meuse dans le Duché de Lim-  
bourg prélèvent encore de légers droits de bouée qui ne peuvent  
être supprimés sans la coopération du Gouvernement Belge, et  
que pour ce motif il doit réserver à son Gouvernement l'exé-  
cution des stipulations contenues dans le 2me alinéa de l'article 3  
en ce qui regarde la dite partie de la Meuse. Les autres pléni-  
potentiaires n'ont fait aucune objection à ces réserves.

» 4<sup>o</sup>. Concernant l'article 15 de la convention.

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

» 5<sup>o</sup>. Concernant l'article 22 de la convention.

» B. Sera considéré comme réparation ou changement impor-  
tants le renouvellement des côtes du bateau.

» 6<sup>o</sup>. Concernant l'article 23 de la convention.

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

Lasten en bevelen dat deze in het *Staatsblad* zal worden ge-  
plaatst, en dat alle ministeriele departementen, autoriteiten,  
collegien en ambtenaren, wien zulks aangaat, aan de naauw-  
keurige uitvoering de hand zullen houden.

Gegeven

De Minister van Buitenlandsche  
Zaken,

De Minister van Financien,

De Minister van Binnenlandsche  
Zaken,

De Minister van Justitie,

[86. 3.]

VERTALING.

**HERZIENE ACTE OMTRENT DE RHIJNVAART.**

Daar het Verdrag betreffende de scheepvaart op den Rijn,  
den 31sten Maart 1831 tusschen de Regeringen der Oeverstaten  
gesloten, sedert dat tijdstip talrijke wijzigingen heeft ondergaan  
en een gedeelte der bepalingen welke zij bevat niet meer in over-