

425. 3.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

Terwijl de artikelen 15 tot en met 21 der Rijnvaartakte van 1868 (1869 *Staatsblad* n°. 75) de algemeene bepalingen inhouden nopens de Rijnschipperspatenten, worden de eischen, waaraan men moet voldoen om een patent te verkrijgen thans gevonden in het verdrag van 1898 (1899 *Staatsblad* n°. 277). In hoofdzaak komen deze eischen op het volgende neer: leertijd van 7 jaren en leeftijd van 25 jaren voor het besturen van stoomschepen, leertijd van 6 jaren en leeftijd van 23 jaren voor het besturen van andere schepen; de genoemde leertijd wordt met 2 jaren verminderd en de leeftijd op 21 jaren teruggebracht voor hen, die met goed gevolg eindexamen deden op een door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart daartoe geschikt verklaarde schippersschool. Deze schippersscholen zijn korte theoretische wintercursussen.

In de voorjaarszitting der Centrale Commissie voor de Rijnvaart van 1922 stelde de Fransche delegatie voor, de vrij lange leertijd-termijnen van het verdrag van 1898 door kortere te vervangen, te weten voor personen, die een schippersschool zouden hebben afgehoopen, waar niet alleen theoretisch onderwijs zou gegeven worden, gelijk het geval is bij de in het tractaat van 1898 bedoelde scholen, maar ook practisch onderwijs. Het lag namelijk in de bedoeling te Straatsburg een zoodanige schippersschool in te richten aan boord van eene groote dienstdoende sleepboot; de intensieve, practische en theoretische cursus zou één jaar bedragen, waarnaast de Fransche delegatie meende, dat zou kunnen worden volstaan met het varen op den Rijn gedurende 2 jaren in plaats van de langere termijnen van het tractaat van 1898. De Fransche delegatie moest te meer hechten aan een spoedige regeling dezer zaak, waar Frankrijk, wederom Rijnsoeverstaat geworden, wel een groote Rijnvloot bezat, maar slechts een zeer klein aantal gepatenteerde Fransche schippers.

Van den aanvang af meende de Nederlandsche delegatie geen bezwaar te moeten maken tegen den wensch om op het punt der schipperspatenten in het algemeen zoo gemakkelijk mogelijk te zijn. Het Fransche desideratum ten opzichte van de leerlingen, die de te Straatsburg op te richten schippersschool met goed gevolg zouden hebben verlaten, onder vond bij haar dan ook geen bezwaar. Deze houding was trouwens in overeenstemming met het standpunt, dat Nederland in zake de Rijnschipperspatenten steeds had ingenomen, ook dadelijk bij de eerste aanrakingen met de Parijsche vredesconferentie in Maart 1919. Het was in dienzelfden gedachtengang, dat de Nederlandsche delegatie in de voorjaarszitting van 1922 instemde met het Britsche voorstel om den in artikel 15 der Rijnvaartakte voorkomenden eisch, dat de gegadigde voor een patent woonplaats moest hebben in een Rijnsoeverstaat, te doen vervallen.

In de zoeven genoemde zitting nam de Centrale Commissie in overeenstemming met het Fransche voorstel aan, om aan een gemeenschappelijk door de Regeeringen vast te stellen verordening over te laten het bepalen der voor-

waarden, waaronder het patent zou kunnen worden afgegeven, terwijl zij eveneens besloot het ontwerpen dezer verordening op te dragen aan een technisch comité. In dit Comité hebben voor Nederland zitting genomen jhr. C. E. DITTLINGER, Inspecteur voor de Rijnvaart, de heer D. G. VAN BEUNINGEN, lid der Kamer van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam, alsmede de heer L. J. H. WILLINGE, Voorzitter der Commissie van Deskundigen voor de Rijnvaart te Rotterdam.

Reeds in dit Comité bleek, dat hoofdzakelijk van Duitschen kant op zooveel mogelijk behoud der bestaande bepalingen op het punt der Rijnschipperspatenten prijs werd gesteld. Hierbij zij nog opgemerkt, dat het technisch comité zijn taak eenigszins ruim had opgevat door in zijn ontwerp-reglement ook de materies op te nemen, die in de artikelen 15 tot en met 21 der Akte zelf worden geregeld; hierop wordt hieronder teruggekomen.

In de Decemberzitting van 1922 der Centrale Commissie werd de gedachtenwisseling voortgezet, waarop vervolgens een regeling werd ontworpen, die op menig punt vrijgeviger is dan de bestaande en ook dan het ontwerp van het technisch comité. Zoo werd b.v. op voorstel der Britsche delegatie gelijkgesteld met hem, die met goed gevolg een school als de Straatsburgsche zou hebben afgehoopen, een ieder, die een getuigschrift van geschiktheid om te varen en om bevel te voeren over een schip, afgegeven door de bevoegde autoriteiten van een in de Centrale Commissie vertegenwoordigden Staat, zoude bezitten; wel zouden al deze personen moeten kunnen bewijzen, dat zij gedurende 12 maanden werkelijk gevaren zouden hebben op den Rijn, op de wijze, zooals omschreven in artikel 1 van het bij deze Memorie gevoegde, door de Centrale Commissie ontworpen reglement. Dat als gevolg van deze nieuwe bepaling practisch groote verandering zal gebracht worden in de samenstelling van het corps Rijnschippers in het algemeen, is niet waarschijnlijk. In denzelfden vrijgevigen zin werd op voorstel der Nederlandsche delegatie, die in overeenstemming met de Nederlandsche technici vasthield aan den minimum leeftijd van het verdrag van 1898, namelijk 25 resp. 23 jaren, eveneens in overeenstemming met onze technici, het patent overbodig verklaard voor het varen beneden Duisburg (de Hochfelder brug) en aangenomen, dat het patent zou kunnen worden afgegeven door de bevoegde autoriteiten, niet alleen der oevenstaten, maar ook van de andere in de Centrale Commissie vertegenwoordigde Staten (vergelijk artikel 1 van het verdrag).

Gelijk reeds gezegd, had het technisch comité zijn taak in zooverre ruim opgevat, dat het in zijn ontwerp-reglement ook voorschriften had opgenomen betreffende materies, die thans geregeld zijn in de artikelen 15 tot en met 21 der Rijnvaartakte van 1868, b.v. betreffende de autoriteiten, die patenten kunnen afgeven en het intrekken dier patenten. Op voorstel der Nederlandsche delegatie werden deze bepalingen bijeengebracht in een ontwerp-verdrag tot wijziging der Akte van 1868 en werden in het op artikel 3 van dit wijzigingstractaat steunend reglement slechts geregeld de voorwaarden, waaronder een patent moet worden afgegeven, alsmede bepalingen omtrent de inkleeding van het patent zelf, enz.

Dat de aan het slot der Decemberzitting 1922 eenigszins overhaast aangenomen vorm van het verdrag onberispelijk is, kan zeker niet worden beweerd; de Nederlandsche delegatie heeft hierop de aandacht gevestigd in de voorjaarszitting van 1923, maar de ondergeteekende heeft, in overeenstemming met de zienswijze der delegatie, gemeend over deze vormquaestie te kunnen heenstappen.

In laatstgenoemde zitting heeft de Nederlandsche delegatie het daarheen geleid, dat eenige uitdrukkingen in het verdrag en het reglement nader gepreciseerd werden. In het bijzonder moge er de aandacht op gevestigd worden, dat door deze preciseering vast kwam te staan, dat voor hem,

die geen getuigschrift van geschiktheid om te varen en om het bevel te voeren bezit, slechts dan de 12 maanden, die hij werkelijk moet gevaren hebben op den Rijn, kunnen beginnen te tellen, zoo hij vóór dien 2 jaren gevaren heeft, hetzij op zee, hetzij op een rivier en dus — en daar komt het op aan — niet alleen op kanalen.

De genoemde preciseeringen zijn ook opgenomen in het aanvullend, één geheel met het verdrag uitmakende, protokol, door welk stuk de Centralè Commissie er in haar Decemberzitting van 1923 ten slotte in geslaagd is een voor alle delegaties aannemelijke regeling te vinden. Uit dit aanvullend protokol blijkt vooreerst, dat het verdrag slechts voorloopig zal gelden en wel tot aan de algemeene herziening der Rijnvaartakte en dat het in elk geval niet later dan 2 jaren na zijn in werking treden aan een hernieuwd onderzoek zal moeten worden onderworpen aan de hand van de met hetzelfde opgedane ondervinding, omtrent welke de Rijnvaart-commissarissen de Centrale Commissie op de hoogte zullen houden. Voorts zal, eveneens voorloopig en in afwijking van artikel 1 van het verdrag, het patent vereischt zijn, niet slechts boven Duisburg (de Hochfelder brug) maar ook tusschen Duisburg en de Nederlandsche grens (het Spijsche

Veer). Zoolang deze voorloopige toestand zal gelden, zal de verplichte vaartijd van 12 maanden kunnen worden volbracht op schepen van welke grootte ook.

Het verdrag, dat de dagteekening draagt van 14 December 1922 en toen ook reeds geteekend is vanwege eenige Staten, is door de Nederlandsche delegatie geteekend op 22 December 1923, tegelijk met het toen opgestelde aanvullend protokol. De Duitsche delegatie heeft beide stukken eerst in de Maart-Aprilzitting 1924 onderteekend, waardoor alle in de Centrale Commissie vertegenwoordigde Staten bedoelde stukken hebben doen onderteekenen.

Na het bovengezegde schijnen de artikelen geen toelichting meer te behoeven. Een Nederlandsche vertaling van het verdrag met aanvullend protokol is als bijlage bij deze Memorie gevoegd, evenals een afschrift van het op artikel 3 van het verdrag steunende gemeenschappelijk reglement en een vertaling van dit stuk.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

VAN KARNEBEEK.

BIJLAGE I DER MEMORIE VAN TOELICHTING.

PROTOKOL 43.

Straatsburg, 14 December 1922.

Met het doel in de bepalingen van de herziene Rijnvaartakte van 17 October 1868, die betrekking hebben op de regeling voor de patenten van Rijnschippers, en in het verdrag van 4 Juni 1898, de wijzigingen aan te brengen noodig geacht om deze regeling in overeenstemming te brengen met de tegenwoordige behoeften, heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, bestaande uit:

de heeren CHARGUÉRAUD, *Voorzitter*

Duitsche Staten:	SEELIGER PETERS FUCHS KOCH
België:	ROYERS BRUNET
Frankrijk:	MAHIEU SILVAIN DREYFUS FROMAGEOT BERNINGER
Groot Brittannië:	BALDWIN
Italië:	SINIGALIA
Nederland:	VAN EYSINGA KRÖLLER JOLLES
Zwitserland:	HEROLD VALLOTTON
	HOSTIE, <i>Secretaris-Generaal</i>

zonder te willen vooruitloopen op de toepassing en de uitlegging van artikel 356 van het Verdrag van Versailles, van 28 Juni 1919, het navolgende besluit genomen:

VERDRAG

betreffende de regeling der patenten voor Rijnschippers, ter vervanging van de artikelen 15 tot en met 21 van de Akte van 17 October 1868 en van het Verdrag van 4 Juni 1898.

Artikel 1.

Het recht om een vaartuig te besturen op den Rijn boven de brug van Duisburg-Hochfeldt komt slechts toe aan hem, die in het bezit is van een Rijnschipperspatent, verleend door de bevoegde autoriteit van een der verdragsluitende Staten.

Deze bepaling geldt niet voor bestuurders van vaartuigen metende minder dan 15 ton, voor zoover zij niet zijn sleepbooten.

Artikel 2.

Het patent wordt verleend voor den geheelen Rijn of voor bepaalde gedeelten.

Het vermeldt de gedeelten van den waterweg, waarvoor het geldt en de soorten van vaartuigen, welke de bezitter bevoegd is te besturen. Het geeft het recht elk vaartuig van de in het patent genoemde soorten te besturen onverschillig tot welken Staat het behoort.

Artikel 3.

De voorwaarden waaronder de autoriteiten, bedoeld in artikel 1, gehouden zijn een schipperspatent te verleen,

worden omschreven in een reglement in gemeen overleg vastgesteld.

Artikel 4.

De bezitter van een patent, die, op welke wijze ook, een aan hem verleend patent laat komen in handen van een persoon, die een zoodanig stuk niet bezit, met het oogmerk dien in de gelegenheid te stellen krachtens dit patent de scheepvaart op den Rijn uit te oefenen, zal, naar mate van de omstandigheden, worden gestraft met tijdelijke of definitieve intrekking van dit stuk.

Elk persoon, die, niet voorzien van een aan hem verleend patent, de scheepvaart op den Rijn uitoefent en zich daarbij bedient van een aan een ander persoon verleend patent, zal gedurende een termijn, naar mate van de omstandigheden te bepalen, van het verkrijgen van een schipperspatent zijn uitgesloten.

Artikel 5.

Het patent zal door den Staat, die het heeft verleend, worden ingetrokken ten aanzien van den bezitter, die blijk heeft gegeven van een onbekwaamheid, welke een gevaar oplevert voor de scheepvaart, of die is veroordeeld, hetzij wegens herhaalde douane-overtredingen, hetzij wegens ernstige vergrijpen ten opzichte van den eigendom. De intrekking van het patent kan geschieden bij wijze van tijdelijken maatregel. Zij wordt ter kennis gebracht van de andere autoriteiten, welke tot het verleenen der patenten bevoegd zijn.

Artikel 6.

Vanaf het oogenblik waarop dit Verdrag in werking treedt, zullen de artikelen 15 tot en met 21 van de herziene Rijnvaartakte van 17 October 1868 en het Verdrag van 4 Juni 1898 vervallen zijn.

Artikel 7.

Dit Verdrag zal zoo spoedig mogelijk worden geratificeerd. Het zal in werking treden dertig dagen na de dagteekening van de sluiting van het proces-verbaal der nederlegging van de ratificaties.

Het onderhavige protokol wordt voorloopig opgehouden.

(geteekend:) CHARGUÉRAUD
SEELIGER
PETERS
FUCHS
ROYERS
BRUNET
MAHIEU
SILVAIN DREYFUS
FROMAGEOT
BERNINGER
BALDWIN
SINIGALIA
VAN EYSINGA
KRÖLLER
JOLLES
HEROLD
VALLOTTON
HOSTIE.

BIJLAGE II DER MEMORIE VAN TOELICHTING.

PROTOKOL 22

zijnde een aanvullend protokol op protokol 43 van 14 December 1922.

Straatsburg, 22 December 1923.

De ondergeteekenden, leden der Commissie, zijn overeengekomen te verklaren, dat de bepalingen voorkomende in het Verdrag van 14 December 1922 met de interpretatieve verklaringen opgenomen in Protokol N°. 27 van de eerste zitting van 1923, ¹⁾ voorloopig toegepast zullen worden tot de algemeene herziening van het Verdrag van Mannheim van 17 October 1868 en dat op zijn laatst na het verstrijken van een termijn van twee jaar na het in werking stellen van het onderhavige Verdrag, deze bepalingen aan een hernieuwd onderzoek zullen worden onderworpen, aan de hand van de ondervinding, die ter zake gedurende dien tijd is opgedaan. In den tusschentijd zullen de Rijnvaart Commissarissen der verdragsluitende Regeeringen aan de Commissie alle ter zake dienstige inlichtingen verschaffen nopens de toepassing van genoemde bepalingen en de gevolgen, welke die toepassing heeft gehad voor de Rijnvaart.

Voorts is het wel te verstaan dat, in afwijking van de bepaling van art. 1 van het Verdrag, gedurende bovengenoemden termijn, de onderhavige bepalingen toepasselijk zullen zijn boven het Spijksche Veer en niet alleen boven de brug van Duisburg—Hochfeld.

1) Uittreksel uit de Resolutie van Protokol 27-1-1923.

„Het is wel te verstaan, dat wat betreft de patenten, de qualificatie „lid van de bemanning (scheepsjongen uitgesloten)” (Protokol 44, art. 1) slechts toepasselijk is op hen, die in het bezit zijn van een certificaat van nautische bekwaamheid en geschiktheid tot bevelvoering en op de varensgezellen, die gedurende minstens twee jaar gevaren hebben op zee of op een rivier en dat de uitdrukking „den geheelen Rijn” in art. 2 van Protokol 43 slechts toepasselijk is op het riviergedeelte, bedoeld in art. 1.

De Commissie is van oordeel, dat de qualificatie „chaland” in art. 1 van Protokol 44 betrekking moet hebben op alle vaartuigen, die niet voorzien zijn van mechanische middelen van voortbeweging en behoudt zich het recht voor bij voorkomende gelegenheid tot herstel van deze materiele onjuistheid over te gaan.”

Zoolang de afwijking, welke is vastgelegd in de vorige alinea, gehandhaafd wordt, zal de inhoudsspecificatie, opgesomd in art. 1 van het Reglement van 14 December 1922, geen toepassing vinden.

Het onderhavige protokol zal beschouwd worden als integreerend deel van de overeenkomst van 14 December 1922.

(geteekend:) JEAN GOUT
SEELIGER
PETERS
FUCHS
WAND
SEGERS
BRUNET
MAHIEU
SILVAIN DREYFUS
FROMAGEOT
BERNINGER
BALDWIN
ROSSETTI
SINIGALIA
VAN EYSINGA
KRÖLLER
JOLLES
HEROLD
VALLOTION
HOSTIE.

BIJLAGE III DER MEMORIE VAN TOELICHTING.

PROTOCOLE 44.

Strasbourg, le 14 décembre 1922.

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin,
composée deM.M. CHARGUÉRAUD, *Président*

Etats Allemands	SEELIGER PETERS FUCHS KOCH
Belgique	ROYERS BRUNET
France	MAHIEU SILVAIN DREYFUS FROMAGEOT BERNINGER
Grande Bretagne	BALDWIN
Italie	SINIGALLA
Pays-Bas	VAN EYSINGA KRÖLLER JOLLES
Suisse	HEROLD VALLOTTON HOSTIE, <i>Secrétaire-Général</i>

a adopté le Règlement suivant, par application de l'article 3 de la Convention relative au régime des patentes de bateliers insérée dans le protocole No. 43 en date de ce jour:

*Règlement**relatif à la délivrance des patentes de bateliers du Rhin.*

Article 1er.

Tout candidat satisfaisant par ailleurs aux exigences générales d'aptitude physique reconnues indispensables, a droit à l'obtention d'une patente aux conditions suivantes:

1°. être âgé de 23 ans pour la conduite d'un chaland et de 25 ans pour la conduite d'un bâtiment muni de moyens mécaniques de propulsion;

2°. avoir fait partie d'un équipage de pont: a) pendant six ans pour l'obtention d'une patente de conducteur de chaland, b) pendant sept ans pour l'obtention d'une patente de conducteur de bâtiment muni de moyens mécaniques de propulsion, dont un an au moins sur un bâtiment de cette catégorie;

ou bien être muni d'un certificat de capacité nautique et d'aptitude au commandement, délivré par les autorités com-

pétentes de l'un des Etats représentés à la Commission Centrale;

ou bien être muni de tout autre certificat reconnu équivalent par la Commission Centrale.

Dans tous les cas, les candidats à la patente devront justifier d'un stage de douze mois de service effectif sur le Rhin, étant entendu qu'est seul compté comme tel le temps pendant lequel le bâtiment est en cours de voyage, y compris le temps nécessaire au chargement et au déchargement. Les voyages accomplis devront comprendre un nombre suffisant de parcours de la section pour laquelle la patente est demandée. Le stage doit avoir été effectué comme membre de l'équipage (mousse exclu) à bord de bâtiments des catégories suivantes:

a) bâtiments non munis de moyens mécaniques de propulsion d'au moins 500 tonnes métriques;

b) bâtiments munis de moyens mécaniques de propulsion, autres que les remorqueurs d'au moins 300 tonnes métriques;

c) remorqueurs d'au moins 200 chevaux.

Article 2.

Par dérogation à l'article précédent, pour la conduite d'un bâtiment non muni de moyens mécaniques de propulsion, de moins de 50 tonnes métriques, effectuant des transports purements locaux sur de courts tronçons déterminés du Rhin, il suffira que le candidat soit âgé de vingt-et-un ans au moins et qu'il ait exercé la pratique de la navigation pendant au moins deux années durant lesquelles il aura tenu la barre de temps à autre.

Article 3.

La patente, munie du signalement complet du titulaire et de sa photographie, est établie suivant le modèle ci-annexé. Elle doit être signée par le titulaire avant de lui être délivrée.

Si le signalement ou la photographie ont cessé d'être exacts, ils seront modifiés ou renouvelés au moyen d'une annotation officielle.

En cas de perte ou de détérioration, un duplicata de la patente peut être remis au titulaire par l'autorité qui a délivré l'original.

Article 4.

Les titulaires de patentes délivrées avant l'entrée en vigueur du présent règlement peuvent en demander le remplacement par une patente du modèle prévu à l'art. 3.

Article 5.

Le présent règlement entrera en vigueur le

Annexe au Protocole 44.

MODÈLE DE PATENTE DE BATELIER DU RHIN.Reg. N^o. (Indication du pays)**RHEINSCHIFFERSPATENT.
PATENTE DE BATELIER DU RHIN.
RIJNSCHIPPERSPATENT.**

Der Schiffer } Le batelier } De schipper }	wohnhaft zu } domicilié à } wonende te }
--	--

wird hierdurch gemäss Verordnung der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt von
est autorisé par les présentes conformément au règlement de la Commission Centrale pour la
Navigation du Rhin du

wordt ingevolge de verordening der Centrale Commissie voor de Rijnvaart van den

ermächtigt zur Führung eines Schiffes $\frac{\text{ohne}}{\text{mit}}$ eigene Triebkraft auf dem Rhein

à conduire un bâtiment $\frac{\text{non muni}}{\text{muni}}$ de moyens mécaniques de propulsion sur le Rhin

toegelaten tot het besturen van een schip $\frac{\text{zonder}}{\text{met}}$ eigen beweegkracht op den Rijn

von } de } van }	bis } à } tot }
------------------------	-----------------------

und auf der } et sur le } en op de }	von } de } van }	bis } à } tot }
--	------------------------	-----------------------

.....	den } le } den } 19.....
-------	------------------------	---------------

Sceau de la Commission

Der Vorsitzende der Schiffsuntersuchungs-Kommission zu
Le Président de la Commission d'Experts à
De Voorzitter der Commissie van Deskundigen voor de Rijnvaart te

SIGNALEMENT.

Geburtsort und -tag } Lieu et date de naissance } Geboorteplaats en datum }
---	-------

Gesichtsform } Visage } Vorm van het gezicht }
--	-------

Farbe der Augen } Couleur des yeux } Kleur van de oogen }	Grösse } Taille } Lengte }
---	----------------------------------	-------

Besondere Kennzeichen } Signes particuliers } Bijzondere kenteekenen }	Farbe der Haare } Couleur des cheveux } Kleur van het haar }
--	--	-------

(Photographie)

Unterschrift des Schiffers
Signature du batelier
Handteekening van den schipper

Unterzeichneter erklärt, dass das Patent in seiner Gegenwart von dem Schiffer unterzeichnet worden ist.

Le sousigné certifie que cette patente a été signée en sa présence par le batelier.

Ondergeteekende verklaart, dat het patent in zijne tegenwoordigheid onderteekend is door den schipper.

BIJLAGE IV DER MEMORIE VAN TOELICHTING.

PROTOKOL 44.

Straatsburg, 14 December 1922.

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart bestaande uit:

de heeren CHARGUÉRAUD, *Voorzitter*

Duitsche Staten	SEELIGER PETERS FUCHS KUCH
België	ROYERS BRUNET
Frankrijk	MABIEU SILVAIN DREYFUS FROMAGEOT BERNINGER
Groot Britannië	BALDWIN
Italië	SINIGALIA
Nederland	VAN EYSINGA KRÖLLER JOLLES
Zwitserland	HEROLD VALLOTTON HOSTIE, <i>Secretaris-Generaal</i>

heeft het navolgend Reglement aangenomen ingevolge artikel 3 van het Verdrag betreffende de regeling der schipperspatenten, opgenomen in Protokol n°. 43 van de dagteekening van heden:

*Reglement**betreffende het verleen van patenten voor Rijnschippers.*

Artikel 1.

Elke gegadigde, die overigens voldoet aan de algemeene eischen van lichamelijke geschiktheid, welke onmisbaar kunnen worden geacht, heeft recht op het verkrijgen van een patent, mits voldoende aan de navolgende voorwaarden:

1°. den leeftijd van 23 jaren bereikt hebben voor het besturen van een vaartuig niet voorzien- en van 25 jaren voor het besturen van een vaartuig wel voorzien- van mechanische middelen van voortbeweging;

2°. practisch als lid van de bemanning de scheepvaart uitgeoefend hebben: a) gedurende zes jaren voor het verkrijgen van een patent tot het besturen van een vaartuig niet voorzien van mechanische middelen van voortbeweging, b) gedurende zeven jaren voor het verkrijgen van een patent tot het besturen van een vaartuig voorzien van mechanische middelen van voortbeweging, waarvan minstens een jaar op zoodanig vaartuig;

of wel voorzien zijn van een getuigschrift van nautische bekwaamheid en geschiktheid tot bevelvoering, verleend

door de bevoegde autoriteiten van een van de Staten, vertegenwoordigd in de Centrale Commissie;

of wel voorzien zijn van ieder ander getuigschrift door de Centrale commissie als gelijkwaardig erkend.

In alle gevallen zullen de gegadigden voor een patent het bewijs moeten leveren van een voorbereidingstijd van twaalf maanden werkelijken dienst in de feitelijke uitoefening der scheepvaart op den Rijn, waarbij als zoodanig slechts is te rekenen de tijd gedurende welken het vaartuig ter volbrenging van een reis onderweg is, daaronder begrepen de tijd noodig voor laden en lossen. De volbrachte reizen zullen moeten bevatten een voldoende aantal tochten over het rivierdeel, waarvoor het patent wordt aangevraagd. De voorbereidingstijd moet zijn doorgebracht als lid van de bemanning (scheepsjongen uitgesloten) aan boord van vaartuigen van de volgende soorten:

a. vaartuigen niet voorzien van mechanische middelen van voortbeweging metende minstens 500 ton;

b. vaartuigen voorzien van mechanische middelen van voortbeweging (voor zoover zij niet zijn sleepboten) metende minstens 300 ton;

c. sleepboten van minstens 200 paardekrachten.

Artikel 2.

In afwijking van het vorig artikel, zal voor het besturen van een vaartuig, niet voorzien van mechanische middelen van voortbeweging, metende minder dan 50 ton, en slechts in gebruik voor zuiver plaatselijk vervoer op bepaalde korte gedeelten van den Rijn, voldoende zijn zoo de gegadigde den leeftijd van minstens een en twintig jaren heeft bereikt en de scheepvaart practisch heeft uitgeoefend gedurende minstens twee jaren, gedurende welke hij van tijd tot tijd het roer heeft bediend.

Artikel 3.

Het patent, voorzien van het volledig signalement van den betrokkene en van zijn portret, is ingericht volgens het hierbij gevoegd model. Het moet zijn ondertekend door den betrokkene alvorens het aan hem wordt uitgereikt.

Wanneer het signalement of het portret niet meer nauwkeurig zijn, worden zij gewijzigd of vernieuwd met behulp van een ambtelijke aantekening.

In geval van verlies of beschadiging kan een duplicaat van het patent aan den betrokkene worden uitgereikt, door de autoriteit, welke het oorspronkelijke heeft verleend.

Artikel 4.

Zij, die in het bezit zijn van patenten, welke zijn uitgereikt vóór het in werking treden van dit reglement, kunnen ter vervanging daarvan een patent verzoeken volgens het model bedoeld in artikel 3.

Artikel 5.

Dit reglement treedt in werking

Bijlage van Protokol 44.

MODEL VAN EEN RIJNSCHIPPERSPATEENT.Reg. N^o.

Aanwijzing van het land.

RIJNSCHIPPERSPATEENT.

De schipper wonende te

wordt ingevolge de verordening der Centrale Commissie voor den Rijnvaart van den

..... toegelaten tot het besturen van een schip $\frac{\text{zonder}}{\text{met}}$ eigen beweegkracht op den Rijn

van tot

en op de van tot

..... den 19.....

Zegel van de Commissie.

De Voorzitter der Commissie van Deskundigen

voor de Rijnvaart te

SIGNALEMENT.

Geboorteplaats en datum

Vorm van het gezicht

Kleur van de oogen

Lengte

Bijzondere kenteekenen

Kleur van het haar

(Photografie).

(Handteekening van den schipper)

Ondergeteekende verklaart, dat het patent in zijne tegenwoordigheid onderteekend is door

den schipper.