

**MEMORIAL**  
**Journal Officiel**  
**du Grand-Duché de**  
**Luxembourg**



**MEMORIAL**  
**Amtsblatt**  
**des Großherzogtums**  
**Luxembourg**

---

**RECUEIL DE LEGISLATION**

---

**A — N° 12**

**15 mars 1965**

---

**SOMMAIRE**

Arrêté grand-ducal du 21 janvier 1965 portant publication au Mémorial du régime douanier applicable à la navigation de la Moselle et de la procédure, en matière pénale et civile, devant les tribunaux compétents en matière de navigation .....	<b>118</b>
Règlement du Gouvernement en conseil du 29 mai 1964 modifiant et complétant le règlement du Gouvernement en conseil du 9 janvier 1964 sur les conditions et les modalités d'allocation d'une prime d'astreinte aux fonctionnaires de l'Etat — Erratum .....	<b>175</b>
Règlement ministériel du 4 février 1965 ayant pour objet de prévenir la destruction des oiseaux et des nids d'oiseaux — Erratum.....	<b>175</b>
Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République Fédérale d'Allemagne relatif au contrôle frontalier en commun et à la création de gares communes et d'échange à la frontière germano-luxembourgeoise, signé à Bonn, le 16 février 1962. — Echange de lettres des 10 janvier et 5 février 1965 au sujet de l'installation d'un contrôle douanier juxtaposé germano-luxembourgeois sur la rive de la Moselle à Wasserbillig et à Apach-Schengen.....	<b>175</b>
Convention établissant une Union Internationale de secours, signée à Genève, le 12 juillet 1927 — Retrait du Luxembourg .....	<b>178</b>
Traité portant interdiction des essais d'armes nucléaires dans l'atmosphère, dans l'espace extra-atmosphérique et sous l'eau, signé à Moscou, le 5 août 1963 — Ratification et entrée en vigueur .....	<b>178</b>
Règlements communaux .....	<b>178</b>

---

**Arrêté grand-ducal du 21 janvier 1965 portant publication au Mémorial du régime douanier applicable à la navigation de la Moselle et de la procédure, en matière pénale et civile, devant les tribunaux compétents en matière de navigation.**

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau, etc., etc., etc.;

Vu la Convention entre le Grand-Duché de Luxembourg, la République Fédérale d'Allemagne et la République Française au sujet de la canalisation de la Moselle, signée à Luxembourg, le 27 octobre 1956 et approuvée par la loi du 29 décembre 1956 ;

Vu l'article 31 de cette Convention ;

Vu la décision de la Commission de la Moselle du 13 mars 1964, d'étendre à la Moselle les modifications intervenues depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1956 dans le régime douanier du Rhin ;

Vu, en outre, les articles 34 et 35 de la Convention du 27 octobre 1956 ;

Vu l'article 27 de la loi du 8 février 1961 portant organisation du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence ;

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires Etrangères, du Trésor et de la Justice ainsi que de Notre Ministre des Travaux Publics et des Transports, et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

**Art. 1<sup>er</sup>.** Seront publiés au Mémorial en vue de déterminer le régime douanier applicable à la navigation de la Moselle :

- a) la Convention révisée, pour la Navigation du Rhin, signée à Mannheim le 17 octobre 1868 ;
- b) les modifications et les amendements apportés ultérieurement à cette Convention ;
- c) le règlement, y compris ses cinq annexes, relatif à la clôture douanière des bâtiments du Rhin, adopté et mis à jour par la Commission centrale pour la Navigation du Rhin à la date du 22 novembre 1963 ;
- d) l'accord entre les Etats riverains du Rhin et la Belgique du 16 mai 1952, relatif au régime douanier et fiscal du gas-oil consommé comme avitaillement de bord dans la navigation rhénane.

**Art. 2.** L'autorité douanière compétente au Grand-Duché de Luxembourg au sens des art. 1<sup>er</sup>, 14 et 15 du règlement relatif à la clôture douanière des bâtiments du Rhin est la Direction des Douanes à Luxembourg.

**Art. 3.** La publication de la Convention visée à l'article 1<sup>er</sup> a) ci-dessus vaut également pour la détermination de la procédure, en matière pénale et civile, devant les tribunaux chargés de connaître des affaires relatives à la navigation de la Moselle, telle que cette procédure se trouve prévue aux articles 32 à 40 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin.

**Art. 4.** Notre Ministre des Affaires Etrangères, du Trésor et de la Justice ainsi que Notre Ministre des Travaux Publics et des Transports sont chargés de l'exécution du présent arrêté, chacun en ce qui le concerne.

Palais de Luxembourg, le 21 janvier 1965

**Jean**

*Le Ministre des Affaires Etrangères,  
du Trésor et de la Justice,*

**Pierre Werner**

*Le Ministre des Travaux Publics  
et des Transports,*

**Albert Bousser**

**I. CONVENTION REVISEE, POUR LA NAVIGATION DU RHIN, SIGNEE A MANNHEIM LE 17 OCTOBRE 1868, ENTRE LA FRANCE, LE GRAND-DUCHE DE BADE, LA BAVIERE, LE GRAND-DUCHE DE HESSE, LES PAYS-BAS ET LA PRUSSE**

La Convention relative à la navigation du Rhin, conclue le 31 mars 1831 entre les Gouvernements riverains, ayant depuis cette époque subi de nombreuses modifications, et une partie des stipulations qu'elle renferme n'étant plus en harmonie avec les conditions actuelles de la navigation,

Sa Majesté l'Empereur des Français, Son Altesse Royale le Grand-Duc de Bade, Sa Majesté le Roi de Bavière, Son Altesse Royale le Grand-Duc de Hesse, Sa Majesté le Roi des Pays-Bas et Sa Majesté le Roi de Prusse ont résolu d'un commun accord de réviser cette Convention, en maintenant toutefois le principe de la liberté de la navigation du Rhin sous le rapport du commerce.

Article premier

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

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

Le Leck et le Waal sont considérés comme faisant partie du Rhin<sup>1)</sup>.

Article 2<sup>2)</sup>

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<sup>3)</sup>.

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<sup>4)</sup>

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 naviguant sur le Rhin, sur ses affluents, en tant qu'ils sont situés sur le territoire des Hautes Parties Contractantes, et sur les voies navigables mentionnées à l'article 2.

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

<sup>1)</sup> En octobre 1952, la Commission Centrale du Rhin a approuvé les travaux entrepris par le Gouvernement néerlandais pour canaliser le Nederrijn-Lek. Elle a également approuvé les travaux corrélatifs d'amélioration de l'Yssel, ainsi que leurs répercussions favorables sur le Waal.

<sup>2)</sup> Modifié par l'article 356 du Traité de Versailles, qui a étendu aux bateaux de toutes les nations les droits et privilèges accordés aux bateaux appartenant à la navigation du Rhin.

<sup>3)</sup> En juillet 1950, le Gouvernement néerlandais a fermé le Botlek-Brielsche Maas et indiqué le Nieuwe Waterweg en remplacement du passage intercepté.

<sup>4)</sup> Voir Protocole de clôture, 2°

#### Article 4

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

#### Article 5

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

Tout droit de relâche et d'échelle est et demeure supprimé.

#### Article 6

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

#### Article 7

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

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

#### Article 8<sup>5)</sup>

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'intérêt de douane, excepté dans le cas de contrebande (art. 12).

Les gardiens placés à bord des bateaux n'auront d'autre droit que de surveiller ces bateaux et leur cargaison pour empêcher la fraude. Ils prendront part gratuitement à la nourriture de l'équipage; le batelier leur fournira à ses frais le feu et la lumière nécessaires, mais ils ne pourront ni exiger ni accepter aucune rétribution.

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

---

<sup>5)</sup> Voir Protocole de clôture, 2<sup>o</sup>

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

#### Article 10

Quant aux marchandises entrant par le Rhin et destinées à la consommation intérieure ou bien à la sortie, ou au transit après transbordement ou après mise en entrepôt dans les ports francs ou ailleurs, les formalités de douanes se régleront d'après la législation générale de l'Etat riverain, par la frontière duquel l'entrée, la sortie ou le transit auront lieu.

#### Article 11

Chacun des Etats riverains désignera pour l'étendue de son territoire les ports et lieux de débarquement où, indépendamment des ports francs (art. 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 riverain découvrent une différence entre la cargaison et le manifeste, il sera fait application au batelier des lois du pays en vigueur contre les déclarations infidèles.

#### Article 13

Dans le cas où plusieurs Etats se trouvent réunis en un système commun de douane ou d'impôts, la frontière de l'union sera, pour l'application des articles 6 à 12, considérée comme frontière territoriale.

#### Article 14.

Toutes les facilités qui seraient accordées par les Hautes Parties Contractantes sur d'autres voies de terre ou d'eau pour l'importation, l'exportation et le transit des marchandises seront également concédées à l'importation, à l'exportation et au transit sur le Rhin.

#### Article 15 6)

Le droit de conduire un bateau à voiles ou à vapeur sur le Rhin dans tout son parcours depuis Bâle jus qu'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 6)

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

#### Article 17 6)

Toute patente de batelier, avant d'être remise au titulaire, doit être munie du signallement complet du porteur et de sa signature, avec ses nom et prénoms.

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

#### Article 18 6)

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 Etat riverain, qu'ils ont pratiqué la navigation sur le Rhin pendant un temps déterminé.

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

#### Article 19 6)

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

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

#### Article 20 6)

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.

6) L'article 356 du Traité de Versailles de 1919a abrogé les dispositions des articles 15 à 21 qui réservaient aux habitants des Etats riverains la patente de batelier du Rhin ; quiconque peut donc y prétendre désormais.

Article 21 <sup>6)</sup>

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

Article 22 <sup>7)</sup>

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 gréement 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'affrèteur. 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 <sup>8)</sup>

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 flotteurs 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 leur 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 <sup>9)</sup>

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.

<sup>6)</sup> L'article 356 du Traité de Versailles de 1919 a abrogé les dispositions des articles 15 à 21 qui réservaient aux habitants des Etats riverains la patente de batelier du Rhin ; quiconque peut donc y prétendre désormais.

<sup>7)</sup> L'application de cette clause a été limitée aux bateaux enregistrés sur le Rhin par l'art. 356 du Traité de Versailles. Voir aussi Protocole de clôture, 5°.

<sup>8)</sup> Voir Protocole de clôture, 6°.

<sup>9)</sup> L'art. 356 du Traité de Versailles réserve à la Commission Centrale le droit d'édicter les règlements en ce qui concerne le pilotage. C'est dans ces conditions qu'avec l'accord de la Commission Centrale du Rhin un règlement convenu entre l'Allemagne, la France et la Suisse est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1956 pour le pilotage entre Bâle et Mannheim-Ludwigshafen, pilotage qui demeure facultatif.

Aucun batelier ou flotteur 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 ladite perception devra être diminué en proportion.

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

#### Article 28

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent, comme par le passé, chacune pour l'étendue de son territoire, à mettre et à maintenir en bon état les chemins de halage existants ainsi que le chenal du Rhin. Cette stipulation est également applicable aux voies de navigation entre Gorinchem, Krimpen, Dordrecht et Rotterdam.

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

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

#### Article 29 <sup>10)</sup>

Les Gouvernements des Etats riverains limitrophes ou de ceux qui sont situés vis-à-vis l'un de l'autre, se communiqueront réciproquement les projets hydrotechniques dont l'exécution pourrait avoir une influence directe sur la partie du fleuve, ou de ses rives, qui leur appartient, afin de les exécuter de la manière la plus convenable pour tous deux. Ils s'entendront sur les questions qui pourraient s'élever à l'occasion de l'exécution desdits travaux.

#### Article 30 <sup>11)</sup>

Les Gouvernements riverains veilleront à ce que la navigation sur le Rhin ne soit entravée ni par des moulins ou autres usines établis 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.

---

<sup>10)</sup> Modifié par l'art. 358 du Traité de Versailles, qui réserve à la France, sous certaines conditions, le droit à l'énergie produite par l'aménagement du fleuve sur la section-frontière entre la France et l'Allemagne, et l'art. 359 dudit Traité, qui prévoit l'approbation par la Commission Centrale de tous les travaux exécutés sur le même secteur.

<sup>11)</sup> Voir Protocole de clôture, 7°.



### Article 31

De temps à autre, des ingénieurs hydrotechniques délégués par les Gouvernements de tous les Etats riverains feront un voyage d'exploration pour examiner l'état du fleuve, apprécier les résultats des mesures prises pour son amélioration et constater les nouveaux obstacles qui entraveraient la navigation. La Commission Centrale (art. 43) désignera l'époque et les parties du fleuve où ces explorations devront avoir lieu. Les ingénieurs lui rendront compte des résultats.

### Article 32<sup>12)</sup>

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

### Article 33

Il sera établi dans les 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 leurs territoires 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 :

1° En matière pénale pour instruire et juger toutes les contraventions aux prescriptions relatives à la navigation et à la police fluviale ;

2° En matière civile pour prononcer sommairement sur les contestations relatives :

- a) au paiement et à la quotité des droits de pilotage, de grue, de balance, de port et de quai ;
- b) aux entraves que des particuliers auraient mises à l'usage des chemins de halage ;
- c) aux dommages causés par les bateliers ou les floteurs pendant le voyage ou en abordant ;
- d) aux plaintes portées contre les propriétaires des chevaux de trait employés à la remonte des bateaux pour dommages causés aux biens fonds.

### Article 35

La compétence appartiendra en matière pénale (art. 34, 1°) 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 (art. 34, 2°, a) ou le dommage aura été causé (art. 34, 2°, 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 (art. 43), soit au tribunal supérieur du pays dans lequel le jugement a été rendu (art. 38).

<sup>12)</sup> Voir aussi Protocole de clôture, 6°, Convention du 18 septembre 1895 et Protocole d'adhésion des Pays-Bas du 21 janvier 1921, 4°.

Si l'appel doit être porté devant la Commission Centrale, il sera signifié au tribunal qui aura rendu le jugement de première instance, dans les dix jours à partir de la notification de ce jugement légalement faite suivant les formes adoptées dans chaque Etat. Cette signification sera accompagnée d'un exposé sommaire des griefs et de la déclaration expresse que l'on entend recourir à la décision de la Commission Centrale. Elle sera faite également à la partie adverse, au domicile élu en première instance, ou, à défaut d'élection de domicile, également au tribunal. La signification au tribunal aura lieu d'après le mode indiqué par les lois du pays.

Dans les quatre semaines à dater du jour de la signification de l'acte d'appel, l'appelant remettra au tribunal qui aura rendu le premier jugement un mémoire exposant les motifs de son recours en seconde instance. Le tribunal donnera communication de ce mémoire à la partie adverse, qui sera tenue d'y répondre dans le délai qui lui sera fixé à cette fin. Le tout ensemble avec les pièces de la procédure de première instance sera transmis à la Commission Centrale à Mannheim (art. 43)<sup>13</sup>.

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

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 portés en appel les jugements rendus sur son territoire par les tribunaux de première instance pour la navigation du Rhin.

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

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

#### Article 39

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

#### Article 40

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

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

Pour ce qui concerne les personnes ayant un domicile connu dans un des Etats riverains, les citations et exploits dans ces causes seront notifiés à ce domicile.

#### 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.

---

<sup>13</sup>) Strasbourg (art. 355 du Traité de Versailles).

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.

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

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

#### Article 42

Les inspecteurs seront tenus de faire deux fois par an la tournée de leur district, d'examiner les obstacles à la navigation, survenus sur le fleuve, de visiter les chemins de halage et d'adresser aux Gouvernements que la chose concerne les rapports sur les entraves qu'ils auraient eu l'occasion de constater ou qui seraient de toute autre manière parvenues à leur connaissance, en proposant d'y remédier ou en y remédiant immédiatement eux-mêmes s'ils y sont autorisés. En outre, ils ont à examiner les plaintes qui leur seraient soumises au sujet de la navigation du Rhin, et s'ils les trouvent fondées, ils s'adresseront, dans toute l'étendue de leur district, aux autorités compétentes, afin qu'il y soit porté remède.

S'il n'est pas donné suite à leurs propositions, ils en informeront la Commission Centrale (art. 43).

#### Article 43<sup>14)</sup>

Chacun des Etats riverains déléguera un Commissaire pour prendre part à des conférences communes sur les affaires de la navigation du Rhin.

Ces commissaires formeront la Commission Centrale, qui a son siège à Mannheim.

#### Article 44<sup>15)</sup>

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

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

#### Article 45<sup>16)</sup>

Les attributions de la Commission Centrale consisteront :

a) à examiner toutes les plaintes auxquelles donneront lieu l'application de la présente Convention ainsi que l'exécution des règlements concertés entre les Gouvernements riverains et des mesures qu'ils auront adoptées d'un commun accord ;

<sup>14)</sup> Modifié par l'article 355 du Traité de Versailles qui détermine une nouvelle composition de la Commission Centrale et fixe son siège à Strasbourg, et par l'accord de Londres des Ministres des Affaires étrangères, lettres du Foreign Office des 4 octobre et 5 novembre 1945.

<sup>15)</sup> Modifié par l'art. 355 du Traité de Versailles, qui réserve à la France le droit de désigner le président de la Commission Centrale.

<sup>16)</sup> Les articles 354, 358, 359, 360 et 361 du Traité de Versailles confient de nouvelles attributions à la Commission Centrale.

b) à délibérer sur les propositions des Gouvernements riverains concernant la prospérité de la navigation du Rhin, spécialement sur celles qui auraient pour objet de compléter ou de modifier la présente Convention et les règlements arrêtés en commun ;

c) à rendre des décisions dans les cas d'appel portés devant la Commission contre les jugements des tribunaux de première instance pour la navigation du Rhin (art. 37).

La Commission Centrale rédigera tous les ans un rapport sur l'état de la navigation du Rhin.

#### Article 46<sup>17)</sup>

Les résolutions de la Commission Centrale seront prises à la pluralité absolue des voix, qui seront émises dans une parfaite égalité. Ces résolutions ne seront toutefois obligatoires qu'après avoir été approuvées par les Gouvernements.

#### Article 47

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

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

#### Article 48

La présente Convention est destinée à remplacer la Convention relative à la navigation du Rhin du 31 mars 1831, les articles supplémentaires et additionnels à cet acte, ainsi que toutes les autres résolutions concernant des matières sur lesquelles il est statué dans cette Convention. Elle sera exécutoire à dater du 1<sup>er</sup> juillet 1869. Elle sera ratifiée et les ratifications échangées à Mannheim dans le délai de six mois.

### A MODELE DE MANIFESTE

#### MANIFESTE

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

Numéro des connaissements dans l'ordre des numéros 1	Noms		Lieu de destination des marchandises 4	Colis, futailles etc. 5		Désignation exacte des marchandises d'après leur dénomination usitée dans le commerce 7	Poids de chaque espèce de marchandise 8	Remarques 9
	des expéditeurs 2	des consignataires 3		Nombre	Marques et numéros 6			

Le soussigné affirme que le présent manifeste est exact sous tous les rapports et conforme au chargement.  
....., le ..... 18..  
(Signature du conducteur)

<sup>17)</sup> Modifié par les articles 355 et 356 du Traité de Versailles, le Protocole additionnel au Protocole d'adhésion des Pays-Bas du 29 mars 1923 et par l'accord de Londres des Ministres des Affaires étrangères, lettres du Foreign Office des 4 octobre et 5 novembre 1945.

## B

## MODELE DE 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)

## C

## PROTOCOLE DE CLOTURE

Au moment de procéder à la signature de la Convention révisée pour la navigation du Rhin, arrêtée entre eux en vertu de leurs pleins pouvoirs, les soussignés ont énoncé les réserves et les déclarations suivantes :

## 1° Concernant l'article premier 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° Concernant l'article 3 de la Convention

A. — Il a été reconnu à l'unanimité que les stipulations du premier 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 Ruhr 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 ultérieure du moment où cette abolition pourra avoir lieu.

Le Plénipotentiaire des Pays-Bas a déclaré de son côté que les préposés aux bouées sur une partie de la Meuse dans le Duché de Limbourg 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'exécution des stipulations contenues dans le deuxième alinéa de l'article 3 en ce qui regarde ladite partie de la Meuse.

Les autres Plénipotentiaires n'ont fait aucune objection à ces réserves.

## 3° Concernant l'article 8 de la Convention

Les ports francs existant actuellement sont les suivants :

En **France**: Strasbourg.

En **Bade**: Kehl, Maxau, Leopoldshafen <sup>18)</sup> Mannheim.

En **Bavière**: Neubourg, Spire, Ludwigshafen.

En **Hesse**: Mayence.

En **Prusse**: Biebrich, Oberlahnstein, Coblenze, Cologne, Neuss, Düsseldorf, Uerdingen, Duisbourg, Ruhrort, Wesel, Emmerich.

Dans les **Pays-Bas**: Amsterdam, Rotterdam et Dordrecht.

<sup>18)</sup> Bien que l'article 8 réserve seulement aux Hautes Parties contractantes la faculté d'augmenter le nombre des ports francs, la qualité de ports francs a été retirée à Kehl, Maxau et Leopoldshafen en 1881.

4° Concernant l'article 15 de la Convention<sup>19)</sup>

## 5° Concernant l'article 22 de la Convention

A. — On est convenu que le mode actuel de désigner la limite extrême du plus fort tirant d'eau admissible au moyen de crampons de fer sera maintenu.

B. — Sera considéré comme réparation ou changement important le renouvellement des côtes du bateau.

C. — Les stipulations contenues dans l'article 17 de la Convention du 31 mars 1831 concernant le jaugeage de bateaux appartenant à la navigation du Rhin étant motivées exclusivement par la perception du droit de reconnaissance et ce droit ne devant plus être perçu à l'avenir, il est inutile de renouveler lesdites stipulations. Cependant les Hautes Parties Contractantes auront soin qu'à l'avenir il y ait occasion de faire vérifier sur leur territoire la capacité des bateaux d'après la méthode de jaugeage arrêtée précédemment entre eux.<sup>20)</sup>

## 6° 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.

## 7° Concernant l'article 30 de la Convention

Le Plénipotentiaire des Pays-Bas a déclaré que, dans le cas où il devrait être jeté des ponts sur les voies navigables qui conduisent du Rhin à la mer par Dordrecht, Rotterdam, Hellevoetsluis et Brielle et auxquelles les dispositions de l'article 30 ne sont pas applicables, son Gouvernement aura soin que les bateaux et les radeaux puissent passer par ces ponts librement et sans obstacles, par des voies de passage convenables, et que les facilités accordées pendant et après la construction aux bateliers et conducteurs de radeaux néerlandais seront étendues de la même manière aux bateliers et conducteurs de radeaux appartenant aux autres Etats riverains.

Il va sans dire que la présente déclaration ne porte pas préjudice aux dispositions contenues dans le deuxième alinéa de l'article 2.

Les autres Plénipotentiaires ont donné leur adhésion à cette déclaration.

## 8° Concernant l'article 32 de la Convention

Le Plénipotentiaire de France a fait observer que, dans l'opinion de son Gouvernement, la faculté qu'ont les Etats riverains d'appliquer des peines de police aux contraventions non prévues par les règlements concertés entre les Hautes Parties Contractantes n'est pas limitée par les stipulations de cet article.

Cette opinion a été admise d'un commun accord.

## 9° Concernant l'article 47 de la Convention

(sans intérêt)

<sup>19)</sup> L'ensemble du protocole 4° concernant l'article 15 est abrogé par la Convention du 14 décembre 1922, relative au régime des patentes de batelier du Rhin.

<sup>20)</sup> Les règlements pour le jaugeage des bateaux du Rhin des 6 octobre 1899 et 11 mai 1900 ont été abrogés le 1<sup>er</sup> octobre 1927, date d'entrée en vigueur de la Convention sur le jaugeage conclue à Paris le 27 novembre 1925 entre l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, l'Empire britannique, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, l'URSS et le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes.

L'annexe C à cette Convention constitue en fait un règlement de jaugeage complet. Il s'applique uniformément sur le Rhin, du fait qu'il a été ratifié par tous les Etats riverains du fleuve,

## II. MODIFICATIONS ET AMENDEMENTS APPORTES ULTERIEUREMENT A LA CONVENTION REVISEE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

---

### 1) PROTOCOLE ADDITIONNEL, SIGNE A MANNHEIM LE 18 SEPTEMBRE 1895, à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868

---

Certains doutes s'étant élevés en ce qui concerne l'interprétation de quelques articles de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868, les différents Gouvernements riverains ont décidé d'écarter ces doutes par un protocole additionnel devant être annexé au protocole de clôture établi au moment de la signature de ladite Convention.

Les Plénipotentiaires se sont réunis à la date de ce jour dans la salle des séances de la Commission Centrale du Rhin et se sont mis d'accord sur ce qui suit :

Les articles 32 à 40 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 doivent être entendus dans ce sens que les décisions exécutoires d'ordre judiciaire et de police édictant des peines (richterliche Strafbefehle und polizeiliche Strafverfügungen) et rendues conformément à la législation pénale des Etats riverains, ont la même valeur que les jugements de condamnation prévus aux articles ci-dessus visés de la Convention pour la navigation du Rhin, pourvu que lesdites décisions ne soient exécutoires qu'après un délai d'au moins une semaine après la signification à la personne condamnée et qu'il soit donné à celle-ci la possibilité de faire opposition dans ce délai et d'obtenir, par cette voie, que l'affaire soit examinée et jugée par un tribunal pour la navigation du Rhin, dans les formes ordinaires de la procédure pénale.

---

### 2) TRAITE DE VERSAILLES DU 28 JUIN 1919

**Clauses relatives à la navigation du Rhin, de la Moselle, de la voie Rhin-Meuse et du Rhin supérieur**

#### Article 354

Dès la mise en vigueur du présent Traité, la Convention de Mannheim du 17 octobre 1868, y compris son protocole de clôture, continuera à régler la navigation du Rhin dans les conditions fixées ci-après.

Au cas d'opposition entre certaines des dispositions de ladite Convention et les dispositions de la Convention générale visée à l'article 338 ci-dessus, qui s'appliquera au Rhin, les dispositions de la Convention prévaudront.

Dans un délai maximum de six mois à dater de la mise en vigueur du présent Traité, la Commission Centrale visée à l'article 355 se réunira pour établir un projet de révision de la Convention de Mannheim. Ce projet devra être rédigé en conformité des dispositions de la Convention générale, si elle est intervenue à cette date, et sera soumis aux Puissances représentées à la Commission Centrale.

L'Allemagne déclare donner, dès à présent, son adhésion au projet qui sera établi de la manière indiquée ci-dessus.

En outre, les modifications visées dans les articles suivants seront immédiatement apportées à la Convention de Mannheim.

Les Puissances alliées et associées se réservent le droit de s'entendre à cet égard avec les Pays-Bas. L'Allemagne s'engage, dès à présent, si elle en est requise, à donner son adhésion à tout accord de cette nature.

#### Article 355<sup>21)</sup>

La Commission Centrale prévue par la Convention de Mannheim comprendra 19 membres, savoir :

2 représentants des Pays-Bas<sup>22)</sup>

2 représentants de la Suisse ;

4 représentants des Etats allemands riverains du fleuve ;

4 représentants de la France, qui nommera en plus le président de la Commission ;

2 représentants de la Grande-Bretagne ;

2 représentants de l'Italie ;

2 représentants de la Belgique.

Le siège de la Commission Centrale sera fixé à Strasbourg.

Quel que soit le nombre des membres présents, chaque délégation aura droit à un nombre de voix égal au nombre des représentants qui lui est accordé.

Si un certain nombre de ces représentants ne peuvent être désignés au moment de la mise en vigueur du présent Traité, les décisions de la Commission seront néanmoins valables.

#### Article 356

Les bateaux de toutes les nations et leurs chargements jouiront de tous les droits et privilèges accordés aux bateaux appartenant à la navigation du Rhin et à leurs chargements.

Aucune des dispositions contenues dans les articles 15 à 20 et 26 de la Convention de Mannheim précitée, dans l'article 4 du Protocole de clôture, ou dans les conventions ultérieures, ne fera obstacle à la libre navigation des bateaux et équipages de toute nationalité sur le Rhin et sur les voies d'eau auxquelles s'appliquent lesdites conventions, sous réserve de l'observation des règlements édictés par la Commission Centrale en ce qui concerne le pilotage, et des autres mesures de police.

Les dispositions de l'article 22 de la Convention de Mannheim et de l'article 5 du Protocole de clôture seront appliquées aux seuls bateaux enregistrés sur le Rhin.

La Commission Centrale déterminera les mesures à prendre pour vérifier que les autres bateaux satisfont aux prescriptions du règlement général applicable à la navigation du Rhin.

#### Article 358

Moyennant l'obligation de se conformer aux stipulations de la Convention de Mannheim, ou de celle qui lui sera substituée, ainsi qu'aux stipulations du présent Traité, la France aura, sur tout le cours du Rhin compris entre les points limites de ses frontières :

<sup>21)</sup> Dès le début de l'année 1945, les Gouvernements membres de la Commission Centrale du Rhin se sont préoccupés de faire reprendre l'activité de la Commission.

A la suite de conversations menées par voie diplomatique, un arrangement provisoire intervint le 4 octobre 1945 en vertu duquel :

— le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique est représenté à la Commission Centrale du Rhin ;

— les délégations américaine, britannique et française assuraient la représentation des administrations des secteurs du Rhin compris dans leur zone respective d'occupation en Allemagne ;

— en dérogation à l'article 355 du Traité de Versailles et des accords subséquents avec le Gouvernement des Pays-Bas, prévoyant un système de vote différentiel, chaque Gouvernement représenté à la Commission Centrale disposera seulement d'une voix.

A la date du 1<sup>er</sup> janvier 1965 les Etats-Unis se sont retirés de la Commission Centrale du Rhin.

<sup>22)</sup> Protocole d'adhésion des Pays-Bas, du 21 janvier 1921,



a) Le droit de prélever l'eau sur le débit du Rhin, pour l'alimentation des canaux de navigation et d'irrigation construits ou à construire, ou pour tout autre but, ainsi que d'exécuter sur la rive allemande tous les travaux nécessaires pour l'exercice de ce droit ;

b) Le droit exclusif à l'énergie produite par l'aménagement du fleuve, sous réserve du paiement à l'Allemagne de la moitié de la valeur de l'énergie effectivement produite ; ce paiement sera effectué, soit en argent, soit en énergie, et le montant, calculé en tenant compte du coût des travaux nécessaires pour la production de l'énergie, en sera déterminé, à défaut d'accord, par voie d'arbitrage. A cet effet, la France aura seule le droit d'exécuter, dans cette partie du fleuve, tous les travaux d'aménagement, de barrages ou autres, qu'elle jugera utiles pour la production de l'énergie. Le droit de prélever l'eau sur le débit du Rhin est reconnu de même à la Belgique pour l'alimentation de la voie navigable Rhin-Meuse prévue ci-dessous.

L'exercice des droits mentionnés sous les paragraphes a et b du présent article ne devra ni nuire à la navigabilité, ni réduire les facilités de la navigation, soit dans le lit du Rhin, soit dans les dérivations qui y seraient substituées, ni entraîner une augmentation des taxes perçues jusqu'alors par application de la Convention en vigueur. Tous les projets de travaux seront communiqués à la Commission Centrale, pour lui permettre de s'assurer que ces conditions sont remplies.

Pour assurer la bonne et loyale exécution des dispositions contenues dans les paragraphes a et b ci-dessus, l'Allemagne :

1° S'interdit d'entreprendre ou d'autoriser la construction d'aucun canal latéral, ni d'aucune dérivation sur la rive droite du fleuve vis-à-vis des frontières françaises ;

2° Reconnaît à la France le droit d'appui et de passage sur tous les terrains situés sur la rive droite qui seront nécessaires aux études, à l'établissement et à l'exploitation des barrages que la France, avec l'adhésion de la Commission Centrale, pourra ultérieurement décider de construire. En conformité de cette adhésion, la France aura qualité pour déterminer et délimiter les emplacements nécessaires, et pourra occuper les terrains à l'expiration d'un délai de deux mois après simple notification, moyennant le paiement par elle à l'Allemagne d'indemnités dont le montant global sera fixé par la Commission Centrale. Il appartiendra à l'Allemagne d'indemniser les propriétaires des fonds grevés de ces servitudes ou définitivement occupés par les travaux.

Si la Suisse en fait la demande et si la Commission Centrale y donne son approbation, les mêmes droits lui seront accordés pour la partie du fleuve formant sa frontière avec les autres Etats riverains ;

3° Remettra au Gouvernement français, dans le mois qui suivra la mise en vigueur du présent Traité, tous plans, études, projets de concessions et de cahiers des charges, concernant l'aménagement du Rhin pour quelque usage que ce soit, établis ou reçus par le Gouvernement d'Alsace-Lorraine ou par celui du Grand-Duché de Bade.

#### Article 359

Dans les sections du Rhin formant frontière entre la France et l'Allemagne, et sous réserve des stipulations qui précèdent, aucun travail dans le lit ou sur l'une ou l'autre berge du fleuve ne pourra être exécuté sans l'approbation préalable de la Commission Centrale ou de ses délégués.

#### Article 360

La France se réserve la faculté de se substituer aux droits et obligations résultant des accords intervenus entre le Gouvernement de l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Bade pour les travaux à exécuter sur le Rhin ; elle pourra aussi dénoncer ces accords dans un délai de cinq ans à dater de la mise en vigueur du présent Traité.

La France aura également la faculté de faire exécuter les travaux qui seraient reconnus nécessaires par la Commission Centrale, pour le maintien ou l'amélioration de la navigabilité du Rhin, en amont de Mannheim.

## Article 361

Au cas où, dans un délai de vingt-cinq années à dater de la mise en vigueur du présent Traité, la Belgique déciderait de créer une voie navigable à grande section Rhin-Meuse, à la hauteur de Ruhrort, l'Allemagne serait tenue de construire, d'après les plans qui lui seraient communiqués par le Gouvernement belge et après approbation par la Commission Centrale, la portion de cette voie navigable située sur son territoire.

Le Gouvernement belge aura, en pareil cas, le droit de procéder sur le terrain à toutes les études nécessaires.

Faute par l'Allemagne d'exécuter tout ou partie des travaux, la Commission Centrale aura qualité pour les faire exécuter en ses lieu et place ; à cet effet, elle pourra déterminer et délimiter les emplacements nécessaires, et occuper les terrains à l'expiration d'un délai de deux mois après simple notification, moyennant les indemnités qu'elle fixera, et qui seront payées par l'Allemagne.

Cette voie navigable sera placée sous le même régime administratif que le Rhin lui-même, et la répartition entre les Etats traversés des frais de premier établissement, y compris les indemnités ci-dessus, sera faite par les soins de la Commission Centrale .

## Article 362

L'Allemagne s'engage, dès à présent, à ne faire aucune objection à toutes les propositions de la Commission Centrale du Rhin tendant à étendre sa juridiction :

1° à la Moselle, depuis la frontière franco-luxembourgeoise jusqu'au Rhin, sous réserve de l'assentiment du Luxembourg ;

2° au Rhin, en amont de Bâle jusqu'au lac de Constance, sous réserve de l'assentiment de la Suisse ;

3° aux canaux latéraux et chenaux qui seraient établis, soit pour doubler ou améliorer des sections naturellement navigables du Rhin ou de la Moselle, soit pour réunir deux sections naturellement navigables de ces cours d'eau, ainsi qu'à tous autres éléments du réseau fluvial rhénan, qui pourraient être compris dans la Convention générale prévue à l'article 338 ci-dessus.

3) **PROTOCOLES RELATIFS A L'ADHESION DES PAYS-BAS**  
**aux modifications apportées par le Traité de Versailles à la Convention de Mannheim de 1868**

A.

**PREMIER PROTOCOLE D'ADHESION, SIGNE A PARIS LE 21 JANVIER 1921**

Les délégués soussignés des Gouvernements de Belgique, de France, de Grande-Bretagne et d'Italie, agissant en conformité de la Résolution du Conseil suprême des Puissances alliées et associées du 2 octobre 1919, portant :

« Que le Président de la Conférence de la Paix invitera le Gouvernement néerlandais à prendre part aux négociations prévues à l'article 354 du Traité avec l'Allemagne relativement aux modifications à apporter à la Convention de Mannheim de 1868 ;

« Que ces négociations se poursuivront sous les auspices du Conseil suprême entre les Puissances alliées et associées intéressées, qui, aux termes de l'article 355, seront représentées à la Commission Centrale du Rhin, et le Gouvernement des Pays-Bas»,

Se sont rencontrés à Paris, les 20 mars, 16 et 17 avril 1920, avec les délégués soussignés du Gouvernement des Pays-Bas, en vue d'établir l'entente prévue au dernier alinéa de l'article 354 du Traité de Versailles du 28 juin 1919, relativement à l'application des stipulations de ce Traité concernant le régime du Rhin.

Ces délégués sont tombés d'accord sur les conclusions suivantes :

1° Il est entendu que les dispositions contenues dans l'Acte additionnel du 18 septembre 1895 et la Convention du 4 juin 1898 portant modification de la Convention de 1868, seront appliquées à la navigation du Rhin au même titre et sous les mêmes conditions que les dispositions de la Convention de Mannheim du 17 octobre 1868 ;

2° Il est entendu que les Pays-Bas collaborent, dans les mêmes conditions que les Puissances alliées et associées représentées à la Commission Centrale du Rhin, à l'établissement de la Convention générale visée aux articles 338 et 354 dudit Traité ;

3° En outre des deux représentants prévus à l'article 355, les Pays-Bas auront la faculté de déléguer à la Commission Centrale du Rhin un troisième représentant ;

4° Il est entendu que les dispositions de l'article 356 ne doivent pas être interprétées comme préjugant de l'étendue territoriale de la compétence de la Commission Centrale du Rhin, non plus que de la valeur juridique de ses règlements ;

5° Il est entendu que la communication visée à l'alinéa 2 de l'article 358 sera préalable à l'exécution des travaux, qui ne pourront être entrepris qu'après adhésion de la Commission Centrale du Rhin et que les « dérivations » prévues audit alinéa comprennent les canaux latéraux ;

6° Il est entendu que l'article 359 ne préjuge pas de la question de savoir si des délégués de la Commission Centrale seront ou non désignés ;

7° Il est entendu que le consentement des Pays-Bas à la création, en ce qui concerne le territoire néerlandais, d'une voie navigable à grande section Rhin-Meuse ne peut être considéré comme résultant de leur adhésion à l'article 361 du Traité de Versailles, et que ledit article ne se rapporte qu'à la partie allemande de la voie navigable Rhin-Meuse ;

8° L'article 362 doit être entendu dans le sens suivant : d'une part, les canaux latéraux et chenaux qui seraient substitués à toute section des voies navigables soumises à la juridiction de la Commission Centrale seront de plein droit soumis à cette juridiction, et, d'autre part, l'extension de la juridiction de la Commission Centrale à d'autres voies d'eau ne pourra s'effectuer en territoire néerlandais sans l'assentiment des Pays-Bas.

Les délégués de Belgique, de France, de Grande-Bretagne et d'Italie ont fait connaître aux délégués des Pays-Bas qu'ils transmettront un exemplaire du présent protocole à la Conférence des Ambassadeurs, en priant la Conférence de vouloir bien consacrer cette entente, faire part de ce fait au Gouvernement des Pays-Bas, et, en portant les termes de cette entente à la connaissance de l'Allemagne, demander au Gouvernement allemand d'y donner son adhésion, ainsi qu'il est prévu à l'article 354, dernier alinéa, du Traité de Versailles.

Les délégués des Pays-Bas ont fait connaître que le Gouvernement des Pays-Bas adhérerait aussitôt que possible aux articles 65, 354 à 356 et 358 à 362 du Traité de Versailles, sous le bénéfice des conclusions qui précèdent. Il a été entendu que cette adhésion sortira effet le jour qui suivra la notification qui en sera faite au Gouvernement de la République française, ce Gouvernement se chargeant de porter cette notification à la connaissance des autres Puissances alliées et associées.

## B.

### **SECOND PROTOCOLE ADDITIONNEL, SIGNE A PARIS LE 29 MARS 1923**

En présence des différences d'opinion sur l'interprétation à donner aux stipulations concernant les Résolutions de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, et dans le but d'assurer pratiquement le fonctionnement de cette Commission en attendant que l'Acte révisé prévu par l'article 354 du Traité de Versailles

ait été mis en vigueur, les délégués des Gouvernements de Belgique, de France, de Grande-Bretagne, d'Italie et des Pays-Bas, soussignés, se sont mis d'accord pour appliquer lesdites stipulations de la manière suivante :

Les résolutions de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin sont prises à la majorité des voix.

Aucun Etat n'est tenu d'assurer l'exécution de celles de ces Résolutions auxquelles il refuserait son approbation.

Le présente conclusion sera considérée comme faisant partie intégrante du Protocole signé à Paris le 21 janvier 1921.

### **III. REGLEMENT RELATIF A LA CLOTURE DOUANIERE DES BATIMENTS DU RHIN (texte révisé par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin à la date du 22 novembre 1963)**

#### *Certificat de clôture douanière*

##### Article premier

Sans préjudice des facilités plus grandes prévues par une réglementation nationale, les bâtiments, pour être admis à assurer sur le Rhin des transports sous clôture douanière, doivent être munis d'un certificat délivré par l'autorité douanière désignée à cet effet par le gouvernement d'un des Etats intéressés (annexe 1) et attestant que le bâtiment est construit et aménagé suivant les dispositions de l'annexe 2 au présent règlement. Un certificat d'aptitude à la clôture douanière peut être délivré également pour les bâtiments munis d'un système de clôture autre que ceux qui sont prévus dans l'annexe 2, à la condition que ce système ait été homologué de commun accord par les Etats intéressés.

Aucune autre condition ne peut être exigée en ce qui concerne la construction et l'aménagement des bâtiments.

Les propriétaires des bâtiments peuvent s'adresser à toute autorité douanière compétente de leur choix, quelle que soit la nationalité du bâtiment.

#### *Présentation du bâtiment et plans à produire*

##### Article 2

En vue de l'obtention du certificat, le bâtiment doit être présenté lège à l'examen d'une autorité douanière compétente. Il doit être remis à cette autorité, en double exemplaire :

a) Une coupe longitudinale du bâtiment et un plan du pont à l'échelle de 1 : 100 au moins, ainsi que des croquis à l'échelle de 1 : 10 au moins, figurant d'une manière apparente le mode de construction du mécanisme de clôture ;

b) Pour les bateaux-citernes, en outre, un plan détaillé de la tuyauterie et de son mécanisme de clôture ;

c) Une notice en allemand, en français et en néerlandais, contenant les indications essentielles sur la construction et l'aménagement du bâtiment, et notamment des cales, ainsi que sur les dispositifs de clôture.

#### *Examen du bâtiment et délivrance du certificat de clôture douanière*

##### Article 3

1. L'examen qui aura lieu en présence du propriétaire ou de son représentant et avec son aide et assistance, a pour objet de permettre à l'autorité douanière compétente de s'assurer que le bâtiment répond aux prescriptions de l'annexe 2. Dans l'affirmative, cette autorité délivre un certificat comprenant les coupes, plans, croquis et notices, visés sous a, b et c de l'article 2.

2. Le certificat est établi dans la forme de l'annexe 4.

3. En même temps que la susdite autorité délivre le certificat, elle validera un livret de clôture douanière sur lequel seront inscrits les appositions, remplacements et retraits de scellés, ainsi que les observations visées aux articles 6, 8, chiffre 3, et 9.

Ce livret, uniforme pour tous les Etats intéressés, sera fourni par le propriétaire du bâtiment, dans la forme de l'annexe 5.

4. Le certificat et le livret doivent demeurer à bord et être présentés à toute réquisition des agents de douane.

#### *Changement du nom ou du propriétaire du bâtiment*

##### Article 4

Tout changement de nom ou de propriétaire du bâtiment doit, dans un délai de deux semaines, être déclaré par le propriétaire du bâtiment à une autorité douanière compétente, qui mentionnera, dans le dit certificat, les changements intervenus et en informera l'autorité douanière qui a établi le certificat.

#### *Nouvel examen après transformation du bâtiment*

##### Article 5

1. Un bâtiment qui a subi des transformations intéressant les cales ou les dispositifs de clôture doit être présenté pour un nouvel examen à une autorité douanière compétente, dans les conditions prévues à l'article 2. Le résultat de cet examen fait l'objet d'une attestation complémentaire, insérée au certificat et délivrée dans les mêmes conditions. Cette attestation sera portée à la connaissance de l'autorité qui a délivré le certificat.

2. Les coupes, plans, croquis et notices visés à l'article 2 pourront, dans ce cas, ne comprendre que les parties du bâtiment ou des dispositifs de clôture qui ont subi des transformations.

#### *Mention confirmant l'aptitude du bâtiment à la clôture douanière*

##### Article 6

Lorsqu'une autorité douanière compétente ou un bureau de douane s'est assuré, à l'occasion d'autres opérations (déchargement complet d'une cale, etc.), que le dispositif de clôture d'un bâtiment n'a pas subi de modification et que ce bâtiment répond aux énonciations de son certificat, elle en fait mention sur le livret ; cet examen ne doit pas entraîner de retard pour le bâtiment.

#### *Fraude*

##### Article 7

Dans le cas de fraude ou de soupçon sérieux de fraude, les dispositions de l'article 6 ne peuvent être invoquées pour soustraire le bâtiment aux vérifications qui s'avèreraient nécessaires.

#### *Examen périodique du bâtiment*

##### Article 8

1. Avant l'expiration d'un délai de dix ans à compter de l'un des examens visés aux articles 3 et 5 ci-dessus, le bâtiment doit être présenté à une autorité douanière compétente en vue d'une révision générale.

2. Si cette autorité constate que le bâtiment continue à répondre aux prescriptions de l'annexe 2, elle prolonge la validité du certificat pour une nouvelle période de dix ans, et ainsi de suite.

L'autorité douanière qui a délivré le certificat est informée de ces prolongations.

3. A titre exceptionnel, les bâtiments dont le certificat est périmé sont admis à effectuer encore un transport sous clôture douanière, dans le cas où un bureau de douane constate que leurs dispositifs de clôture sont suffisants. Cette constatation est consignée au livret.

*Bâtiments ne répondant plus aux dispositions de l'annexe 2*

Article 9

1. Lorsqu'au cours d'un des examens ou d'une des revisions visés aux articles 5, 6 et 8, une autorité douanière compétente ou un bureau de douane constate que le bâtiment ne répond plus aux dispositions de l'annexe 2, il impartit au propriétaire ou au conducteur un délai pour s'y conformer, et en fait mention sur le livret. Pendant ce délai, le bâtiment n'est pas admis à effectuer des transports sous clôture douanière.

2. Si, dans le délai prescrit, il n'est pas déféré à l'injonction, le certificat et le livret sont retirés et adressés à l'autorité douanière qui les a délivrés, avec l'indication des motifs du retrait.

*Reconnaissance des certificats délivrés pour d'autres voies d'eau*

Article 10

Les bâtiments munis d'un certificat délivré par une autorité douanière d'un des Etats riverains ou de la Belgique, en vue de transports sous clôture douanière sur d'autres voies d'eau que le Rhin, seront admis à exécuter sur ce fleuve des transports sous clôture douanière, à condition que le dit certificat soit établi conformément aux dispositions du présent règlement.

*Reconnaissance réciproque des scellés*

Article 11

Dans chacun des Etats intéressés, les scellés apposés dans l'un des autres Etats intéressés, conformément au présent règlement, sont reconnus équivalents aux scellés nationaux.

*Bâtiments de mer*

Article 12

1. Les dispositions du présent règlement et de l'annexe 2 s'appliquent, par analogie, aux bâtiments de mer qui rempliront en outre les conditions de l'article 16 de l'annexe 2.

2. Pour les bâtiments de mer qui ne naviguent pas régulièrement sur le Rhin et qui ne sont pas munis du certificat prévu à l'article 1<sup>er</sup> du présent règlement, la clôture douanière des cales peut être autorisée pour un seul voyage, si un bureau de douane reconnaît que les dispositifs de clôture des cales sont suffisants et en délivre attestation écrite au capitaine du bâtiment.

*Remplacement du livret de clôture douanière*

Article 13

Lorsqu'un livret de clôture douanière devra être remplacé, il sera présenté à une autorité douanière compétente qui établira un nouveau livret et y reportera les mentions encore valables contenues dans l'ancien document.

Cette autorité douanière en informera l'autorité douanière qui a délivré le certificat en lui retournant le livret annulé. L'autorité douanière qui a délivré le certificat conservera le livret annulé pendant cinq ans.

*Registre des bâtiments et des certificats de clôture douanière*

Article 14

Chaque autorité douanière compétente tient :

un registre des bâtiments qu'elle a pourvus d'un certificat de clôture douanière ; les bâtiments y sont inscrits, par ordre de date, sous un numérotage continu ;

une collection complète des duplicata des certificats qu'elle a délivrés, y compris les documents visés à l'article 2.

Toutes les modifications et prorogations de certificats sont portées au registre.

*Autorités douanières compétentes*

Article 15

Les autorités douanières compétentes de chacun des Etats intéressés sont énumérées dans l'annexe 1.

*Frais des opérations réglementaires*

Article 16

Le propriétaire supporte les frais de l'examen de son bâtiment par une autorité douanière compétente, de l'établissement du certificat et du livret relatifs à la clôture douanière et des opérations accessoires prévues au présent règlement.

Annexe 1

Les autorités douanières compétentes, au sens de l'article 1<sup>er</sup> du règlement, sont :

En Allemagne, — Hauptzollamt :

Berlin-Packhof  
 Bremen-Nord  
 Bremerhaven \*  
 Dortmund \*  
 Duisburg  
 Düsseldorf \*  
 Emden \*  
 Emmerich \*  
 Hamburg-Oberelbe  
 Heilbronn \*  
 Hildesheim  
 Koblenz  
 Köln-Rheinau  
 Krefeld \*  
 Mainz \*  
 Mannheim  
 Minden \*  
 Wiesbaden  
 Würzburg

Les bureaux de douane marqués d'un astérisque ne sont pas qualifiés pour vérifier l'aptitude à la clôture douanière des bateaux-citernes, ni pour la délivrance des certificats d'aptitude à de tels bâtiments.

En Belgique. — Direction des Douanes et Accises : Anvers, Bruxelles, Gand, Liège.

En France. — Direction régionale des Douanes de Strasbourg : Bureau du port.

Aux Pays-Bas. — Inspectie der Invoerrechten : Amsterdam, Arnhem, Groningen, Rotterdam, Vlissingen.

En Suisse. — Zollinspektorat : Basel, Rheinhafen-Kleinhüningen.

## Annexe 2

## Dispositions techniques

*Généralités*Article 1<sup>er</sup>

Les bâtiments ne posséderont pas de cales, soutes, réservoirs, etc., cachés, et n'auront pas d'issues qui, lors d'une inspection extérieure, ne seraient pas visibles à première vue. Toutes les issues qui ne sont pas susceptibles d'être scellées, par exemple les couvercles des caisses à pompes, porteront le signe «O», c'est-à-dire «ouverture». Ces endroits seront indiqués dans les croquis et notice, dont la production est prévue par l'article 2 du règlement relatif à la clôture douanière.

*Aménagement extérieur*

## Article 2

Les murailles de la coque, lorsqu'elles servent de parois aux cales destinées à être scellées, consisteront en tôles rivées ou soudées ou en bois fortement charpenté.

*Aménagement intérieur*

## Article 3

1. Les cloisons qui séparent l'une de l'autre ou du surplus du bâtiment les cales destinées à être scellées, consisteront en tôles rivées ou soudées et formeront avec la coque du bâtiment un assemblage tel qu'il soit impossible de les en détacher sans laisser de traces apparentes.

2. Sur les bâtiments en bois, ces cloisons pourront être en planches ayant toute la hauteur de la coque du bâtiment et seront assemblées solidement avec cette dernière. De plus, chaque planche sera fixée au moyen de rivets à une ceinture en fer rivée elle-même sur toute la muraille de la coque.

3. Sur les bâtiments mentionnés aux chiffres 1 et 2 ci-dessus, des cloisons mitoyennes mobiles en planches de bois pourront être autorisées, si les planches sont engagées en haut et en bas dans des profils en U solidement fixés à la coque et si elles sont susceptibles d'être scellées efficacement.

4. Aucune porte, fenêtre ou autre ouverture ne sera ménagée dans les parois des cales.

5. Les pompes d'épuisement en communication avec la cale seront ainsi aménagées que, dans le cas de pompe fixe, il soit impossible de les enlever sans laisser de traces apparentes et, dans le cas de pompes amovibles, qu'elles soient séparées de la cale au moyen de coffrages fixes (caisse de pompe). Ces coffrages, qu'ils soient en métal ou en bois, répondront aux conditions énumérées aux chiffres 1, 2 et 4 ci-dessus. De même, les espaces réservés aux mâts mobiles seront séparés des cales au moyen de coffrages répondant aux mêmes conditions. Pour que les bâtiments en fer conservent le bénéfice du règlement relatif à la clôture douanière, il faut, lorsqu'il est nécessaire de faire des réparations importantes à des coffrages fixes en bois existants, les remplacer par des coffrages métalliques rivés, soudés ou venus d'une pièce.

*Clôtures*

## Article 4

1. Les brides, oeilletons, clous, rivets, tirants, vis, boulons, taquets, gâches et autres moyens d'attache extérieurs servant à la clôture, auront leurs extrémités rabattues, rivées, boulonnées ou autrement fixées à l'intérieur des cales destinées à être scellées, de sorte qu'ils ne sauraient être enlevés sans laisser de traces apparentes. Les brides, etc., servant à la clôture peuvent être soudées à l'extérieur des cales scellées, à condition que la soudure soit solide et durable.



2. Lorsqu'il est fait usage de charnières, les goupilles seront soudées aux deux extrémités. Les goupilles rivées ou boulonnées ne sont pas admises. Le repli de la pièce mobile sur la goupille sera soudé, à moins que cette pièce ne soit forgée d'un seul tenant.

Ces prescriptions ne s'appliquent pas aux charnières aménagées seulement pour faciliter la manipulation des cornières en fer ou en métal léger (article 10, chiffre 3).

3. Aucune des pièces métalliques nécessaires pour la clôture, telles que barres, oeilletons, brides, charnières, etc., ne recevra un enduit opaque. Il est permis, pour empêcher la corrosion, de les recouvrir d'un vernis transparent. Toutefois, lorsqu'il est fait usage de profils en U ou de cornières (article 10, chiffres 2 à 4), ces pièces pourront recevoir un enduit quelconque, sauf sur les parties en contact avec leurs moyens d'attache.

#### Article 5

Pièces de clôture en métal léger :

1. Les sommiers, gods et panneaux d'écouille peuvent être faits d'alliages de métaux légers de première fusion, à condition que l'alliage et la construction soient admis pour les constructions navales par un organisme de classification des bâtiments. Les sommiers et les gods en métaux légers peuvent être creux, lorsqu'ils sont hermétiquement clos et lorsque les pièces qui les composent sont solidement rivées ou soudées à l'autogène entre elles.

2. Les alliages de métaux légers visés au chiffre 1 peuvent également être utilisés pour la confection des pièces suivantes visées à l'article 10 : morillons (chiffre 1, lettre *a*), tringles (chiffre 1, lettre *d*), profils en U (chiffre 2) et cornières (chiffres 3 et 4).

#### *Pont*

#### Article 6

1. Le pont constituera un tout indivisible et fera corps avec la coque du bâtiment, ainsi qu'avec les cloisons intérieures, de manière à rendre impossible l'accès à la cale scellée, sans démolition d'une partie de la coque ou du pont.

2. Une largeur suffisante pour permettre la circulation sera ménagée dans le sens longitudinal des deux côtés des hiloires d'écouilles.

3. La pose des vis, des rivets, des boulons, etc., sera faite conformément à ce qui est prévu à ce sujet à l'article 4.

4. A part les panneaux des écouilles, le pont ne présentera aucune ouverture ou partie mobile permettant l'accès à la cale.

#### *Cales*

#### Article 7

1. Les ouvertures des cales destinées à être scellées seront bordées sur les quatre côtés par des hiloires ou surbaux constituant un tout indivisible et faisant corps avec le pont.

2. Le sommier, s'il en est fait usage pour soutenir les extrémités des panneaux mobiles, sera relié à ses deux extrémités à une pièce faisant corps avec le bâtiment, de manière qu'il ne puisse être déplacé de l'extérieur, une fois la clôture effectuée.

3. La couverture du sommier sera en fer ou en métal léger d'une épaisseur suffisante. Si le sommier et la couverture ne sont pas constitués par un profil en double T, en fer ou en métal léger, la couverture sera rivée au sommier ou fixée par des boulons, dont les écrous seront placés à l'intérieur de la cale, la partie dépassant l'écrou étant matée.

### *Panneaux d'écoutille*

#### Article 8

1. Les panneaux d'écoutille seront soit amovibles, soit à charnières. Les panneaux en métal seront en tôle de fer ou de métal léger et faits soit d'une seule pièce, soit de pièces rivées ou soudées entre elles. Les bords des panneaux en métal léger devront être renforcés par repliement du métal vers le dessous. Les panneaux en bois seront renforcés, sur leur face intérieure au moyen de traverses, soit en bois, soit en métal.

Chacune des planches sera rivée à ces traverses de telle sorte qu'il soit impossible de ployer ou de soulever l'une des planches. Les panneaux d'écoutille qui ne s'emboîtent pas dans une rainure de l'hiloire d'écoutille seront, sur leur face intérieure, munis soit d'une rainure suffisamment profonde, soit d'une traverse formant saillie de 35 mm au moins, venant se placer à l'intérieur de l'hiloire, de manière qu'ils s'adaptent exactement à l'hiloire et ne puissent être déplacés dans aucun sens. En outre, les panneaux mobiles, à l'extrémité de chaque section de couverture, seront appuyés latéralement sur un god fixe rivé au surbau, de manière qu'ils ne puissent être soulevés ou déplacés.

2. S'il est fait usage d'un sommier en bois pour soutenir les extrémités des panneaux mobiles, celles-ci seront engagées de 50 mm au moins dans une rainure du sommier ou sous la couverture métallique du sommier. Si le sommier est en fer ou en métal léger, ou si les panneaux sont engagés sous la couverture d'un sommier en bois, la partie supérieure couvrira les panneaux sur au moins 75 mm. S'il est fait usage de panneaux en métal, les chiffres ci-dessus seront réduits respectivement à 30 mm ou à 50 mm. Des gods reposant sur le sommier et l'hiloire seront placés en dessous des panneaux, là où ceux-ci se touchent et seront entièrement recouverts par les bords desdits panneaux.

3. Pour les bâtiments de la catégorie des bâtiments de canaux dits «belges», dont les panneaux d'écoutille consistent en petites planches bien assemblées s'emboîtant l'une dans l'autre, sont courbés et s'étendent d'une hiloire à l'autre, les deux côtés longitudinaux de chaque panneau seront munis chacun d'une latte s'étendant sur toute la longueur du panneau et qui sera rivée aux deux planchettes extrêmes de chaque panneau.

### *Écoutilles*

#### Article 9

L'écoutille peut être close latéralement ou par le dessus.

### *Clôture latérale des écoutilles*

#### Article 10

1. S'il est fait usage de tringles pour la clôture, les dispositions suivantes s'appliquent :

a) Chaque panneau sera muni d'au moins un moraillon — un de chaque côté s'il n'est pas fait usage d'un sommier — ayant une épaisseur d'au moins 6 mm ou d'au moins 3 mm pour les moraillons en fer plat ou en métal léger plat et ne comportant aucune charnière. Lorsque le moraillon est composé de deux pièces, dont l'une est fixée sur le panneau, la longueur de la partie qui se rabat sur l'oeillet fixé à l'hiloire d'écoutille (voir lettre *c* ci-dessous) ne dépassera pas ce qui est strictement nécessaire. Le moraillon sera fabriqué de telle sorte qu'une fois fermé, il ne puisse être ouvert ou allongé à force. La partie fixant le moraillon au panneau aura, au moins, 4 mm d'épaisseur pour les panneaux en bois et sera fixée par des boulons de façon qu'au moins un boulon passe par la traverse et que le boulon extérieur soit rivé tout à côté de la bride attenant à l'hiloire.

b) Les moraillons d'une seule pièce, passant par des trous de dimensions appropriées pratiqués dans les panneaux, comporteront une tête débordant en largeur d'au moins 5 mm. Si les panneaux sont en bois, les trous seront percés dans une plaque métallique résistante fixée au panneau au moyen de boulons ou de vis matés à l'intérieur.

c) Les oeillets placés sur les faces latérales de l'hiloire et destinés à recevoir les morillons auront au moins 7,5 mm d'épaisseur. La dimension de l'ouverture de l'oeillet ne dépassera pas ce qui est strictement nécessaire pour permettre le passage de la tringle, une fois le morillon rabattu.

d) Les tringles qui sont introduites dans les oeillets devant les morillons, seront en fer ou en métal léger d'une épaisseur appropriée et d'une seule pièce, tête comprise. La longueur des tringles et la position des trous percés dans ces tringles pour permettre d'introduire la ficelle de scellement seront telles qu'il soit impossible, même si la ficelle se détend, de retirer la tringle de l'oeillet une fois la ficelle mise en place. Les têtes auront la forme de traverses avec des extrémités assez longues pour qu'il soit impossible de tourner les tringles autour de leur axe.

e) Les tringles dont il est question à la lettre *d* pourront être remplacées par des câbles métalliques présentant la même garantie de sécurité. Ils comporteront notamment à l'une des extrémités un dispositif susceptible d'être scellé, à l'autre une tête inamovible qui empêche le passage par l'oeillet. Les câbles seront exempts d'épissures, sauf aux extrémités où se placent la tête et la clôture douanière, si à ces endroits on protège l'épissure par un manchon en métal rivé sur le câble.

f) Si, au lieu d'oeillets, l'hiloire d'écoutille est munie de fers profilés percés de trous par lesquels doivent passer les morillons, ces fers profilés auront une épaisseur d'au moins 7,5 mm et seront rivés ou soudés à l'hiloire. Les trous dans les fers profilés correspondront au diamètre des morillons et les enserreront étroitement. L'ouverture du morillon pour le passage des tringles se trouvera juste en dessous du fer profilé, de manière qu'il soit impossible de soulever les panneaux après le passage des tringles.

g) Il est interdit d'utiliser des chaînes comme éléments de clôture.

2. S'il est fait usage de profils en U en fer ou en métal léger, les dispositions suivantes s'appliquent :

a) Les profils en U seront placés par paire aux extrémités extérieures de la couverture. Les panneaux s'emboîteront dans ces profils qui seront munis de deux cames soudées à l'intérieur à des endroits appropriés. Les profils en U seront d'une construction telle qu'ils ne puissent, la clôture apposée, être ployés ou déplacés.

b) L'épaisseur des profils en U sera de 4 mm au moins et l'une des ailes aura une largeur de 75 mm au moins.

c) L'hiloire sera munie à l'extérieur, à des endroits appropriés, de taquets d'une épaisseur de 8 mm au moins, soudés à l'intérieur de l'hiloire ; dans ces taquets seront aménagées des rainures dans lesquelles les cames des profils en U s'adapteront exactement.

d) Dans les panneaux seront aménagées, à des endroits appropriés, des entailles pour permettre la mise en place des profils en U et des clavettes visées à la lettre e.

e) A l'endroit où les profils en U se rejoignent, ils seront munis de deux fentes par lesquelles passera une clavette d'acier dur dont les deux extrémités seront percées d'un trou pour le passage de la ficelle; une fois le scellement apposé, il doit être impossible d'écarter les profils en U.

Au lieu de clavettes, les profils en U pourront à l'endroit où ils se rejoignent, comporter une languette recourbée vers le bas. Dans chacune de ces languettes seront percés deux trous dont l'un servira au passage de la ficelle de scellement et l'autre au passage d'un boulon de liaison avec la languette voisine.

3. S'il est fait usage de cornières, les dispositions suivantes s'appliquent :

a) Les cornières seront placées par paire aux extrémités extérieures de la couverture et s'adapteront sur les panneaux. Elles seront munies de deux ouvertures en forme de T à des endroits appropriés. Elles seront de construction telle que, la clôture apposée, elles ne puissent être ployées ou déplacées.

b) L'épaisseur des cornières sera de 8 mm au moins et la largeur de chaque aile de 75 mm au moins.

Si l'aile horizontale a 100 mm au minimum, dont au moins 70 mm recouvriront le panneau d'écoutille, l'épaisseur pourra être réduite à 4 mm pour le fer et à 6,5 mm pour le métal léger.

c) L'hiloire sera munie ,à des endroits appropriés, de taquets en T rivés, d'une épaisseur de 8 mm au moins et auxquels les ouvertures des cornières s'adapteront exactement.

d) A l'endroit où les cornières se rejoignent, elles comporteront une languette recourbée vers l'extérieur. Dans chacune de ces languettes seront percés deux trous dont l'un servira au passage de la ficelle de scellement et l'autre au passage d'un boulon de liaison avec la languette voisine qui doit rendre impossible d'écarter les cornières après scellement.

4. S'il est fait usage de cornières « système Apeldoorn », les dispositions suivantes s'appliquent :

a) Les cornières seront placées par paire aux extrémités extérieures de la couverture. Leurs ailes horizontales s'adapteront sur les panneaux et les extrémités inférieures de leurs ailes verticales fermeront sans jeu appréciable contre l'hiloire. Les cornières seront munies à des endroits appropriés de deux parties recourbées dans l'aile verticale, formant chacune deux fentes verticales, permettant l'enclenchement en sens opposé des crochets mentionnés sous la lettre c. Elles seront de construction telle que, la clôture apposée, elles ne puissent être ployées ou déplacées.

b) L'épaisseur des cornières sera celle fixée au chiffre 3, lettre b ci-dessus.

c) L'hiloire sera munie, à des endroits appropriés, de crochets en forme de «z» en fer plat, rivés, d'une épaisseur minima de 8 mm et d'une largeur de 40 mm au moins qui s'adapteront exactement aux fentes des cornières. A proximité des fentes, l'aile verticale de la cornière devra être munie de poignées.

d) A l'endroit où les cornières se rejoignent, elles comporteront une languette recourbée vers l'extérieur. Dans chacune de ces languettes seront percés deux trous dont l'un servira au passage de la ficelle de scellement et l'autre au passage d'un boulon de liaison avec la languette voisine qui doit rendre impossible d'écarter les cornières après scellement.

#### *Clôture des écoutilles par le dessus*

##### Article 11

1. Dans le cas de clôture par le dessus, chaque écoutille sera munie d'au moins deux fortes barres en fer, de section rectangulaire et d'une seule pièce, qui se placeront de champ en travers des panneaux à une distance convenable de leurs bords. Lorsque la longueur des panneaux ne dépasse pas un mètre ou lorsque l'un des côtés du panneau est fixé au surbau par une charnière répondant aux conditions de l'article 4, une seule barre sera suffisante.

Les barres passeront par deux brides en fer, fixées de part et d'autre de l'hiloire, ainsi que par une bride en fer fixée au milieu de chaque panneau. Les ouvertures des brides correspondront exactement à la section des barres. Les brides seront placées de telle manière que la barre repose directement sur les panneaux et que ceux-ci ne puissent être soulevés. L'une des extrémités de la barre sera forgée en forme de tête arrêtant la barre à la bride. L'autre extrémité de la barre sera percée, le plus près possible de la bride, de manière à laisser passer une goupille en fer de longueur appropriée. Cette goupille une fois en place, présentera deux trous de part et d'autre de la barre, et le plus près possible de celle-ci, pour permettre le passage de la ficelle de scellement. L'emploi d'une goupille sera exigé aux deux extrémités de la barre si l'une n'est pas forgée en forme de tête.

2. Les brides ne seront pas exigibles sur les panneaux de faible dimension qui ne peuvent être ployés ou déplacés. Au lieu de brides sur les hiloires, il pourra être fait usage de morillons et d'oeillets répondant aux prescriptions de l'article 10.

3. Dans le cas où une rangée de panneaux a une longueur telle que les barres puissent être ployées de manière qu'il soit possible de détacher l'un des panneaux, il sera nécessaire d'appliquer un nombre suffisant d'autres barres croisant les premières à angle droit et les maintenant en place. Ces dernières barres seront fixées selon une des méthodes susdécrites. Si l'on emploie deux rangées de barres, se croisant à angle droit, la rangée inférieure pourra être en bois.

*Constructions nouvelles*

Article 12

Pour les bâtiments mis en chantier six mois après la mise en vigueur du règlement relatif à la clôture douanière, il sera interdit d'utiliser :

- du bois pour les coffrages des pompes et des mâts mobiles ;
- des morillons d'une seule pièce pour la clôture latérale.

Les panneaux d'écoutille de ces bâtiments doivent être construits de telle manière que leur courbure ne puisse former de fente susceptible de donner accès au chargement.

*Bâches*

Article 13

1. Les espaces destinés à recevoir des marchandises sous clôture douanière au moyen de bâches auront la forme d'un quadrilatère et pourront englober une ou plusieurs écoutilles. La clôture pourra également être effectuée par-dessus des panneaux d'écoutille mobiles, si les cales se trouvant au-dessous sont scellées. La clôture sera effectuée conformément à l'une des dispositions suivantes :

*a)* Si le pont ou les panneaux sont en bois, des plaques de fer ayant au moins 20 mm d'épaisseur, 70 mm de longueur et 40 mm de largeur, seront posées à une distance maximum de 400 mm l'une de l'autre et fixées au pont par de forts boulons. Les extrémités des boulons seront rivées à l'intérieur comme il est indiqué à l'article 7, chiffre 3, ou bien rivées sur la plaque même. Dans ce dernier cas, la tête matée sera bien apparente. Au milieu de chacune des plaques, il y aura un trou fileté d'au moins 15 mm de diamètre traversant la plaque entière. Ces trous filetés sont destinés à recevoir des pitons à vis, qui doivent pouvoir être serrés contre la plaque. Si le pont est en fer et suffisamment épais pour que les pitons puissent être serrés avec le degré de sécurité requis par la douane, on pourra se dispenser de fixer des plaques à pitons spéciales. Sur les bâtiments construits six mois après la mise en vigueur du règlement relatif à la clôture douanière, les pitons seront en fer et auront, au moins, 46 mm de longueur, 32 mm de largeur et 13 mm d'épaisseur. Leur extrémité inférieure se terminera par une partie fileté longue d'au moins 12 mm. L'ouverture des pitons sera juste assez grande pour laisser passer la tringle de clôture (article 10, chiffre 1, lettre *d*), sans qu'il soit possible de tourner les pitons.

*b)* Les pitons pourront également être vissés dans des brides en fer plat d'au moins 8 mm d'épaisseur et 32 mm de largeur. Ces brides seront coudées sur une longueur de 35 mm et une hauteur de 6 mm au plus. Les brides seront soudées ou rivées sur les ponts en fer ou sur les plaques des panneaux d'écoutille. Les trous filetés décrits à la lettre *a*, dans lesquels seront vissés les pitons, se trouveront au milieu de la bride.

*c)* Au lieu de plaques ou de brides avec trous filetés, des plaques en fer d'au moins 8 mm d'épaisseur pourront être enchâssées dans le pont ou les panneaux d'écoutille et fixées de la manière décrite à la lettre *a* ou des brides d'au moins 8 mm d'épaisseur pourront être soudées ou rivées sur le pont en fer ou sur les plaques des panneaux d'écoutille ; ces plaques ou brides seront percées au milieu d'une ouverture arrondie dans sa partie médiane, analogue à un trou de serrure à double face. L'ouverture aura 26 mm de longueur, 7 mm de largeur et la partie arrondie 14 mm de diamètre. Sous l'ouverture se trouvera une cavité circulaire en forme de petite boîte fermée de tous côtés par une tôle soudée à la plaque de fer. L'ouverture est destinée à recevoir un piton qui aura dans sa partie supérieure la forme et l'épaisseur prescrites à la lettre *a*. A la partie inférieure du piton sera ménagé, au lieu d'un tenon fileté, un tenon de 16 mm de longueur et 13 mm de diamètre, ayant à son extrémité inférieure un panneton à deux faces de 6 mm de longueur et 6 mm d'épaisseur chacune. Le piton et l'ouverture arrondie de la plaque seront tels qu'on ne puisse passer la tringle de clôture dans l'ouverture du piton qu'après avoir tourné celui-ci de 90° et qu'il ne puisse plus ensuite être tourné. Dans cette position, le panneton du piton se trouvera en travers de l'ouverture en forme de trou de serrure, de manière que le piton ne puisse plus être retiré. Dans ce genre de clôtures, seules les tringles sont admises.

d) Les pitons prévus ci-dessus aux lettres *a* et *b* peuvent être remplacés par des boucles en fer semi-circulaires, de 10 mm d'épaisseur et de 15 mm d'ouverture, soudées directement sur le pont ou sur les plaques en fer des panneaux d'écouille ; chacune de ces boucles retiendra un maillon de chaîne en fer soudé de même épaisseur que la boucle et accusant une ouverture de 15 mm en largeur et de 35 mm en longueur.

2. Les bâches seront soit en forte toile, soit en tissu recouvert de matière plastique ou en tissu caoutchouté, non extensible et suffisamment résistant. Elles seront en bon état et confectionnées de manière qu'une fois placé le dispositif de fermeture, on ne puisse toucher au chargement sans laisser de traces visibles. Les bâches en tissu recouvert de matière plastique ou en tissu caoutchouté seront de couleur autre que noir ou tirant sur le noir.

Si la bâche est faite de bandes entières, les bords de celles-ci seront repliés l'un dans l'autre et assemblés au moyen de deux coutures éloignées d'au moins 15 mm. Les fils utilisés pour chacune des deux coutures seront de couleur nettement différente ; l'une des coutures ne sera visible que de l'intérieur et la couleur du fil utilisé pour cette couture devra être de couleur nettement différente de la couleur de la bâche. Les raccommodages s'effectueront d'une manière analogue. Pour ces raccommodages les bords seront repliés l'un dans l'autre et assemblés au moyen de deux coutures visibles et distantes d'au moins 15 mm ; la couleur du fil visible de l'intérieur sera différente de celle du fil visible de l'extérieur et de celle de la bâche. Toutes les coutures seront faites à la machine.

Si la bâche est faite de plusieurs bandes d'un tissu recouvert de matière plastique, ces bandes pourront également être assemblées par soudure. Le bord d'une bande recouvrira le bord de l'autre sur au moins 15 mm. La fusion des bandes sera assurée sur toute la largeur des bords. Le bord extérieur d'assemblage sera recouvert d'un ruban de matière plastique, d'une largeur d'au moins 7 mm, qui sera fixé par le même procédé de soudure. Il sera imprimé sur ce ruban, ainsi que sur une largeur d'au moins 3 mm de chaque côté de celui-ci, un relief uniforme et bien marqué. La soudure sera faite de telle manière que les bandes ne puissent être séparées, puis réassemblées sans qu'il en reste de traces visibles. Les raccommodages des bâches en tissu recouvert de matière plastique pourront être également effectués suivant le procédé de soudure décrit ci-dessus.

Les bâches seront munies tout le long du bord d'oeillets métalliques distants l'un de l'autre de 200 mm au maximum et destinés à recevoir les câbles ou tringles de clôture. L'ourlet dans lequel sont placés les oeillets aura une largeur d'au moins 50 mm.

3. Les dispositions de l'article 10, chiffre 1, lettre *d* et *e*, sont applicables aux tringles et câbles en fer, destinés à passer par les pitons et oeillets de la bâche ; ces oeillets seront répartis convenablement entre les pitons.

#### *Bateaux-citernes dont les réservoirs font corps avec la coque*

##### Article 14

Les bateaux-citernes dont les réservoirs font corps avec la coque répondront aux conditions suivantes :

a) L'ensemble de la tuyauterie, y compris les pièces de raccordement et les vannes, sera en métal dur ; une dérogation à cette règle n'est autorisée que pour les bateaux-citernes destinés à transporter des liquides pour lesquels l'emploi de tuyaux, etc., en métal dur, n'est pas approprié (par exemple, les bateaux-citernes transportant de l'acide sulfurique). Les parties de la tuyauterie qui ne sont pas entourées d'éléments susceptibles d'être scellés seront visibles de toutes parts et sur toute leur longueur, de manière à permettre un examen détaillé.

b) Les trous d'hommes et autres ouvertures éventuelles donnant directement accès aux citernes seront munis de couvercles susceptibles d'être scellés efficacement. L'ensemble de la tuyauterie, y compris les pièces de raccordement et les vannes, sera agencé de telle manière qu'il soit impossible de retirer une partie du contenu de la citerne une fois les scellés apposés. Seront seules autorisées les vannes présentant par leur construction toute garantie de sécurité. Une installation appropriée, fixée à demeure au pont ou à une

autre partie importante du bâtiment, devra permettre, une fois les vannes complètement fermées, de mettre en place un dispositif de fermeture douanière empêchant toute réouverture des vannes sans rompre les scellés apposés. Les tuyaux et les pompes seront munis de dispositifs de vidange.

*Bateaux-citernes dont les réservoirs sont indépendants de la coque*

Article 15

En ce qui concerne les bateaux-citernes dont les réservoirs sont indépendants de la coque, les prescriptions qui précèdent sont applicables dans la mesure où elles sont compatibles avec les agencements des dits bateaux.

*Bâtiments de mer*

Article 16

1. Les dispositions qui précèdent s'appliquent par analogie aux bâtiments de mer qui rempliront en outre les conditions des chiffres 2 et 3 ci-après.

2. Tout accès à une cale située dans l'entrepont et aux superstructures servant de cale sera susceptible d'être scellé efficacement.

3. Les manches à air donnant dans les cales seront en métal et fixées de telle manière qu'on ne puisse les enlever après l'apposition des scellés, sans laisser de traces de détérioration, si ce n'est la partie supérieure, qui pourra être amovible. L'ouverture supérieure de la partie fixe sera munie d'une plaque de fer perforée ou d'une grille indémaillable, dont les mailles n'auront pas une largeur supérieure à 20 mm. La plaque de fer perforée ou la grille sera rivée ou soudée à la manche à air.

4. Si la clôture des cales n'est pas réalisée par un des dispositifs prévus aux articles 10, 11, 13 et 14, elle pourra l'être au moyen de barres posées en travers des panneaux d'écouille (barres de fermeture ou profils en U). A leurs extrémités, ces barres seront fortement vissées aux hiloires d'écouille au moyen de vis de tension. Les hiloires auront au moins 75 mm de largeur. Les vis de tension seront susceptibles de recevoir un scellement empêchant de les tourner. Les barres et le vissage seront tels qu'il soit impossible de soulever ou de déplacer les barres ou les panneaux. Il est permis d'inclure les prélaris dans la clôture.

Annexe 3

**Clôtures douanières. — Zollverschlüsse**

<i>Explications illustrées. — Bildliche Erläuterung</i>	Pages
<i>Exemples de construction. — Konstruktionsbeispiele</i>	Seiten
I. Sommiers .....	148—149
Scherstöcke .....	148—149
II. Clôture latérale par tringles de douane .....	150—153
Seitenverschluss mit Verschlussstangen .....	150—153
III. Clôture latérale par profils en U .....	154—157
Seitenverschluss mit U-Profilen .....	154—157
IV. Clôture latérale par cornières .....	158—159
Seitenverschluss mit Winkelprofilen .....	158—159
V. Clôture latérale par cornières « système Apeldoorn » .....	160—161
Seitenverschluss mit Winkelprofilen « System Apeldoorn » .....	160—161
VI. Clôture par le dessus .....	162—163
Oberverschluss .....	162—163
VII. Clôture par bâchage .....	164—167
Verschluss durch Deckkleider .....	164—167

## I

*Sommiers (voir article 8, chiffre 2)*

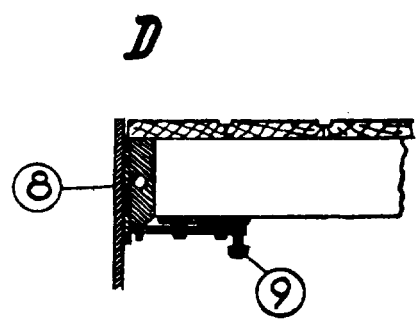
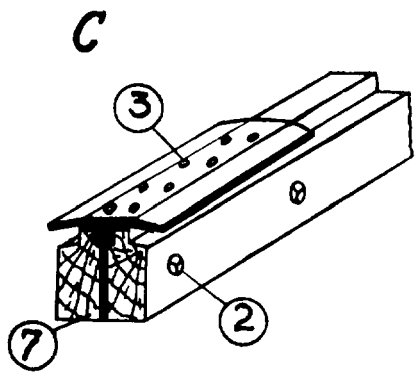
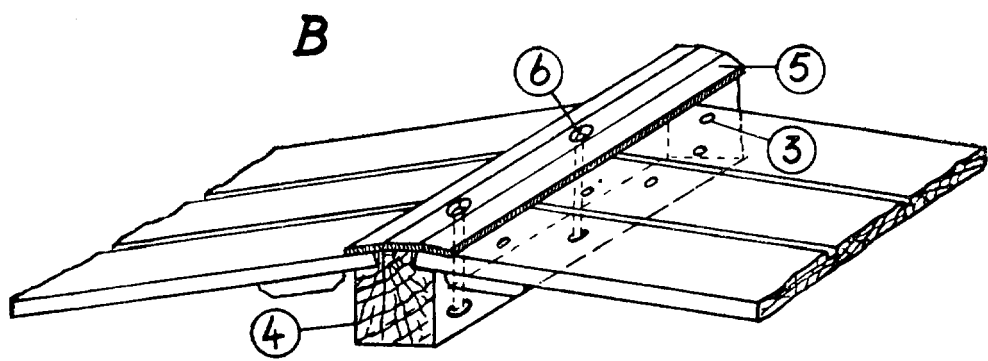
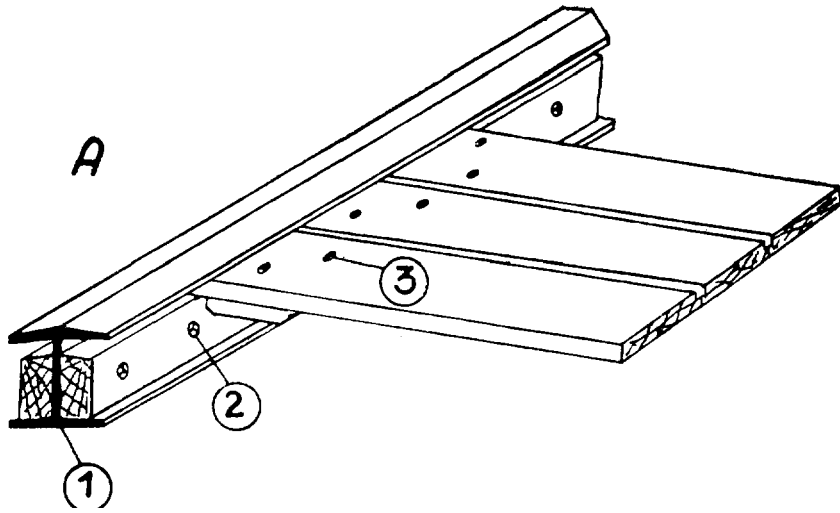
*Scherstöcke (siehe Artikel 8, Nr 2)*

## Français

## Deutsch

Français	Deutsch
—	—
A. Sommiers en double T en fer	Scherstock in I-Form aus Eisen
B. Sommier en bois. Couverture du sommier en tôle	Scherstock aus Holz. Kappendeckel aus Eisen
C. Sommier composé en fer et en bois	Scherstock aus Eisen und Holz
D. Fermeture du sommier, soit avec broche, soit avec verrou	Befestigung des Scherstockes mittels Pinne oder Riegel
1. Double T	I-Eisen
2. Boulons	Bolzen
3. Rivets	Nieten
4. Sommier en bois	Scherstock aus Holz
5. Couverture en fer	Scherstockkappe aus Eisen
6. Boulon	Bolzen
7. Sommier en fer et en bois	Scherstock aus Eisen und Holz
8. Broche	Pinne oder Bolzen
9. Verrou	Riegel





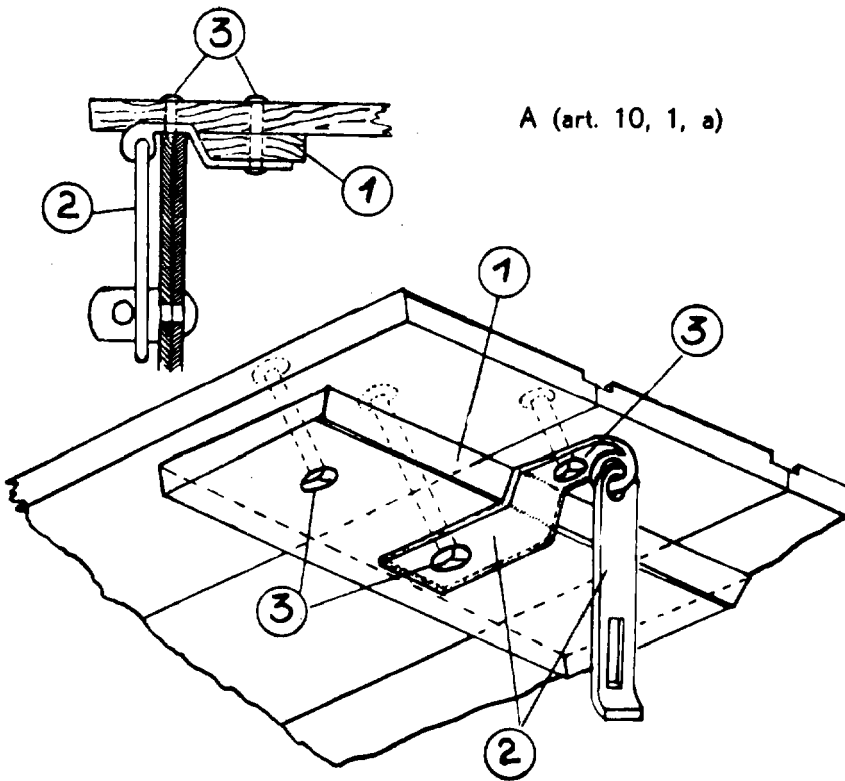
## II

*Clôture latérale par tringles de douane (voir article 10, chiffre 1)*  
*Seitenverschluss mit Verschlussstangen (siehe Artikel 10, Nr 1)*

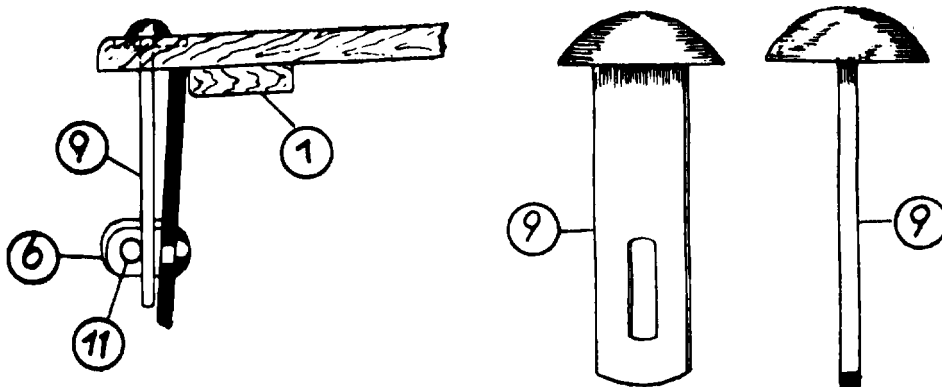
## Français

## Deutsch

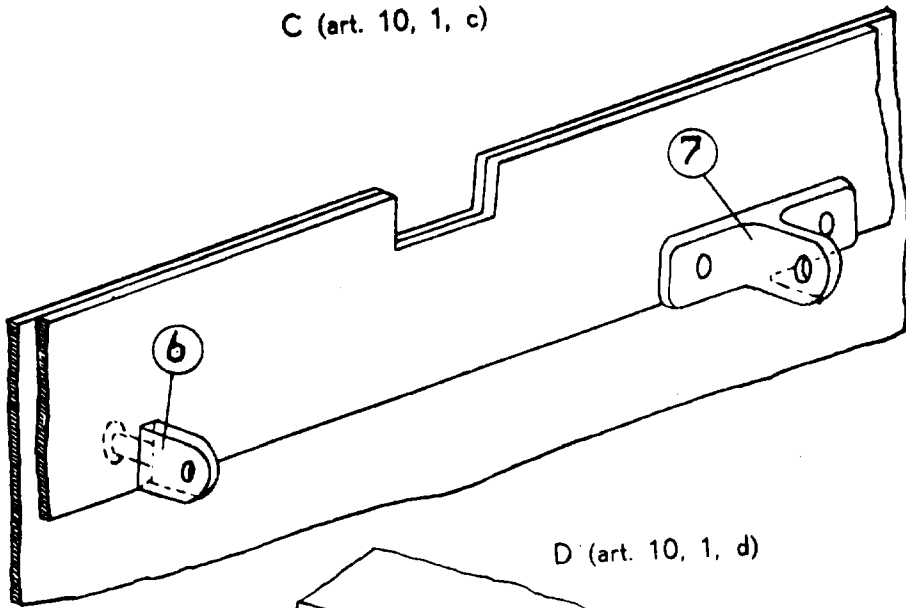
—	—
Panneau d'écoutille avec morillon composé de deux pièces	Lukendeckel mit Hängeschlaufen
Panneau d'écoutille avec morillon d'une seule pièce	Lukendeckel mit Stechschlaufen
Hiloire avec oeillets de clôture	Lukenrahmen mit Verschlussösen
Clôture par tringles de douane	Verschluss mit Verschlussstangen
Clôture avec fers profilés, percés de trous calibrés	Verschluss mit Stechschlaufen und gelochtem Profileisen
1. Traverse	Stossleiste
2. Morillon composé de deux pièces	Schleufe mit Befestigungsteil
3. Rivets	Nieten
4. Tringle	Verschlussstange
5. Scellé de douane	Zollsiegel oder Zoliplombe
6. Oeillet rivé ou soudé	Genietete oder geschweisste Verschlussöse
7. Oeillet rivé	Genietete Verschlussöse
8. Tête forgée	Geschmiedeter Kopf
9. Morillon d'une seule pièce	Stechschleufe
10. Fer profilé	Profileisen
11. Trous pour tringle	Löcher für die Verschlussstange
12. Trous pour morillons	Löcher für die Stechschlaufen



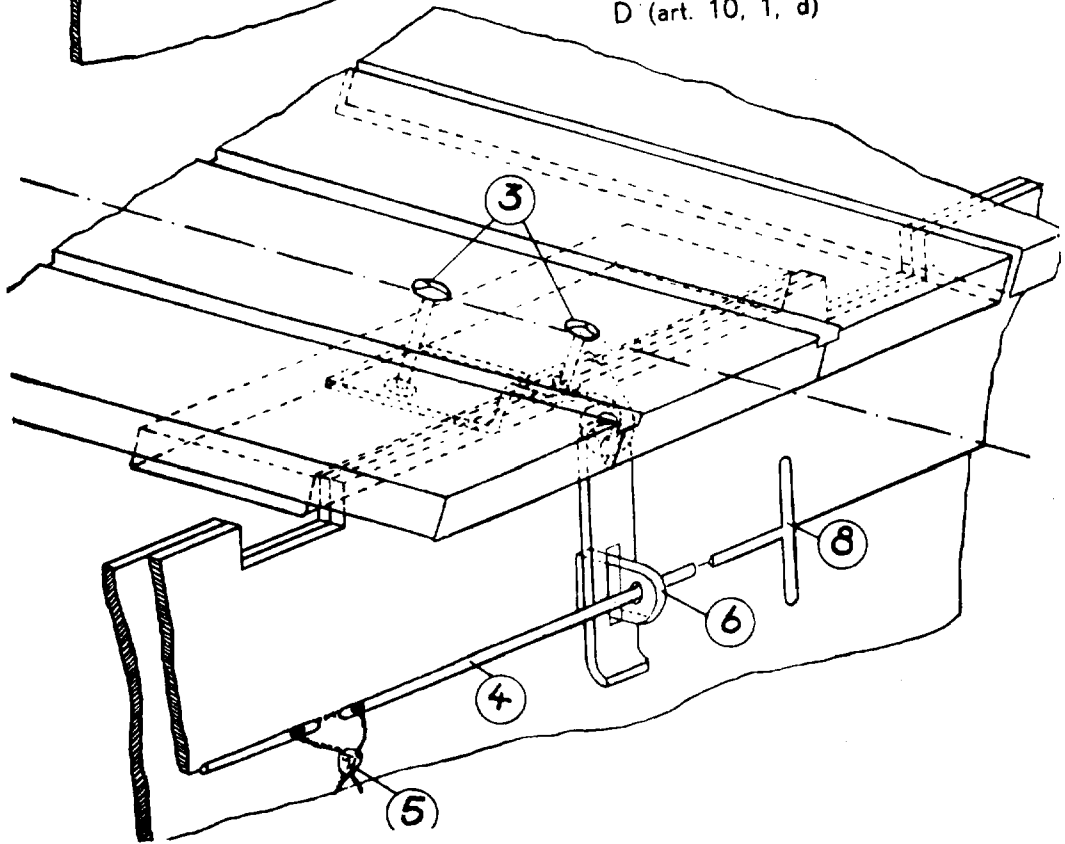
B (art. 10, 1, b)



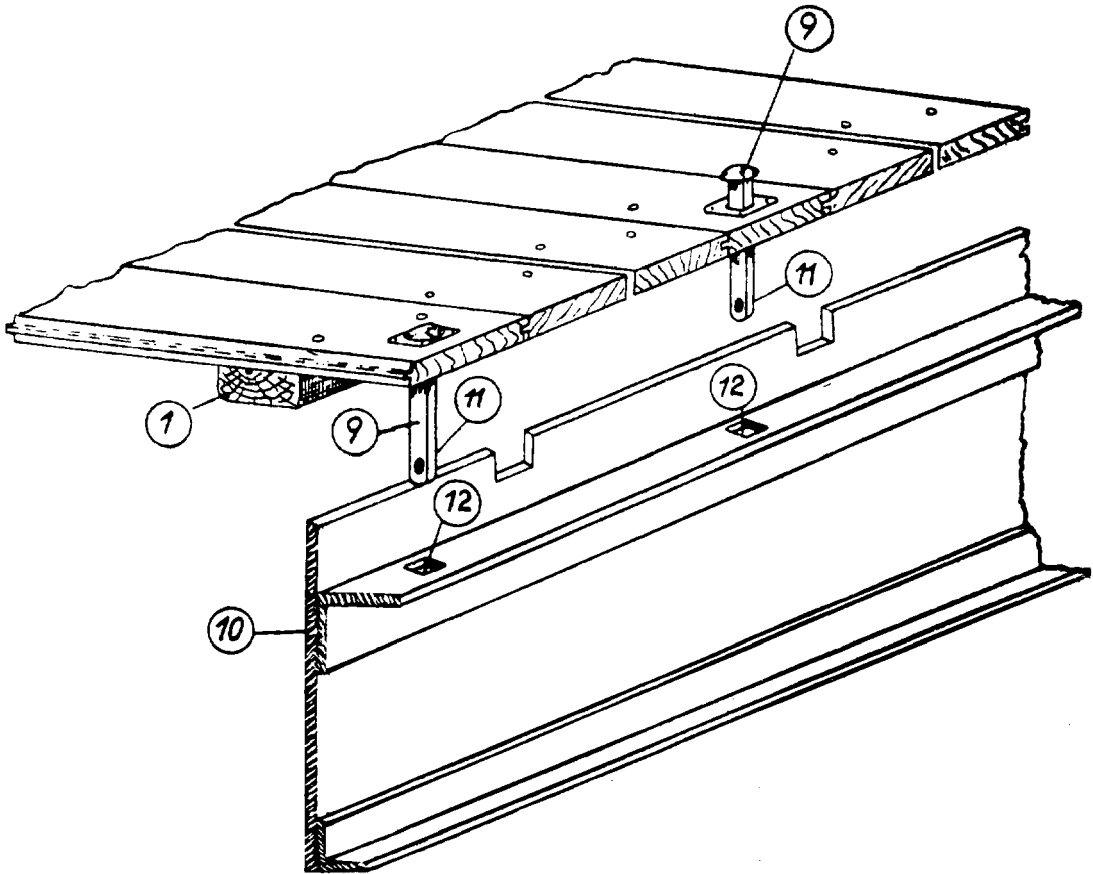
C (art. 10, 1, c)



D (art. 10, 1, d)



E (art. 10, 1, f)



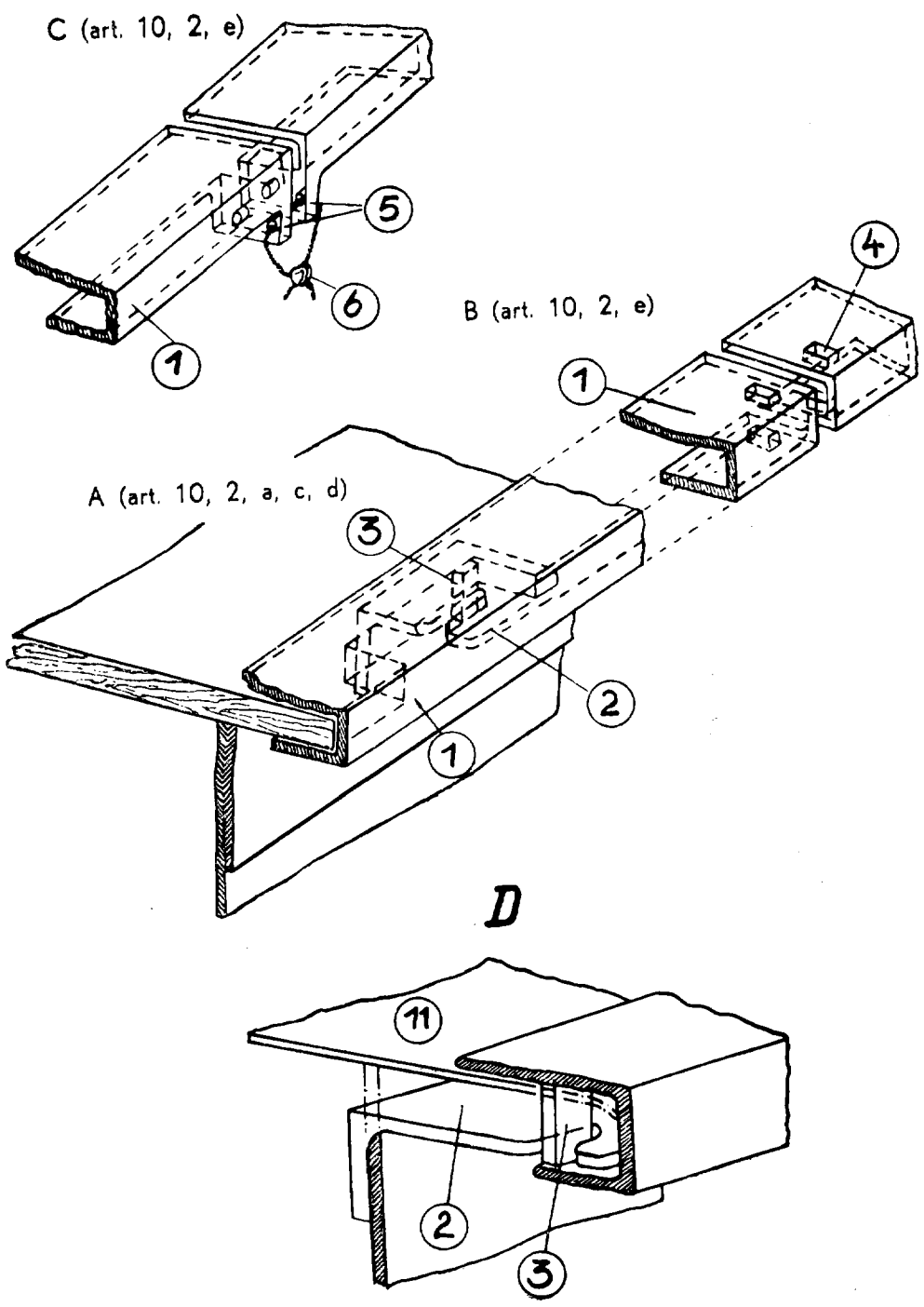
## III

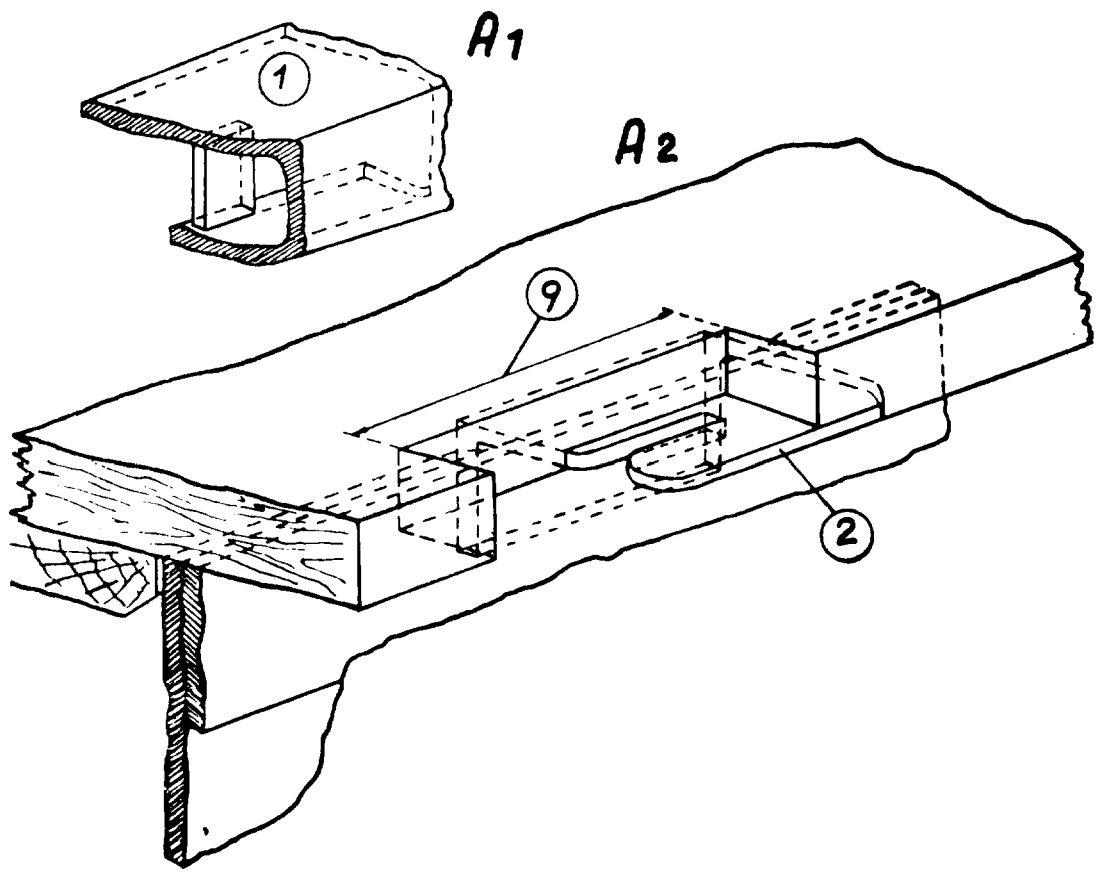
*Clôture latérale par profils en U (voir article 10, chiffre 2)*  
*Seitenverschluss mit U-Profilen (siehe Artikel 10, Nr 2)*

## Français

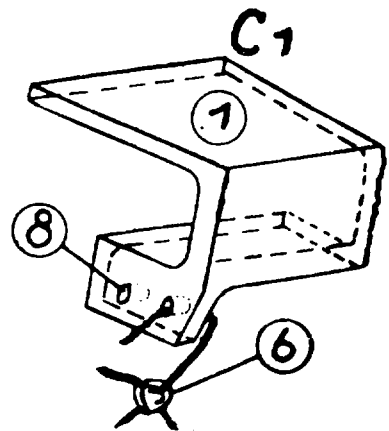
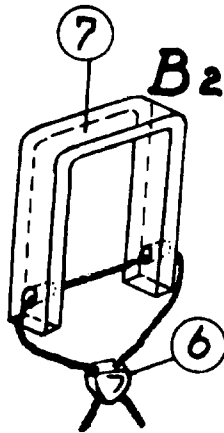
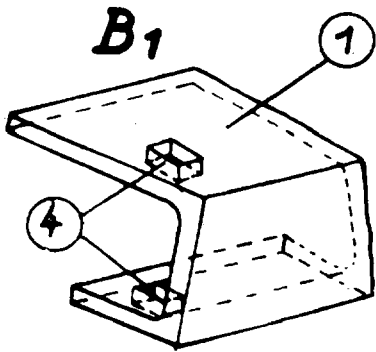
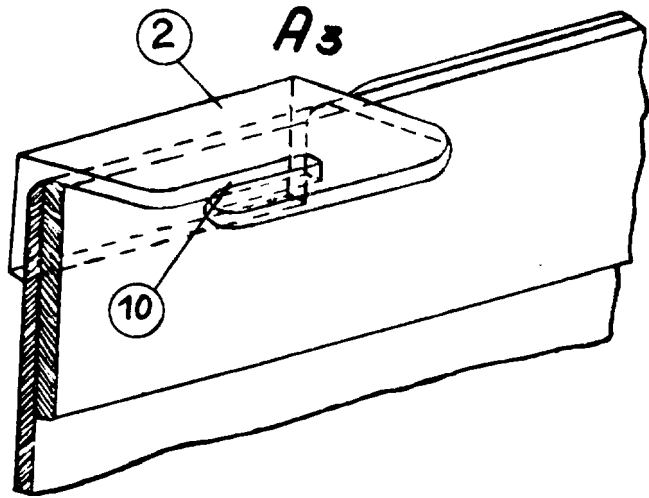
## Deutsch

Français	Deutsch
A. Fixation des profils en U à l'hiloire	Befestigung der U-Profile am Lukenrahmen
A. 1. } A. 2. } A. 3. }	Details von A
Détails de A	
B. Jonction des profils en U avec clavette	
B. 1. } B. 2. }	Details von B
Détails de B	
C. Jonction des profils en U avec boulon de liaison	Verbindung der U-Profile mit Verbindungsbolzen
C. 1. Détail de C	Detail von C
D. Variante de A pour panneaux d'écouille en fer	Variante von A für eiserne Lukendeckel
1. Profil U	U-Profil
2. Taquet	Krampe
3. Came soudée	Angeschweisster Nocken
4. Oeillets pour la clavette	Spalten für den Splint
5. Languette	Verschlusslasche
6. Scellé de douane	Zollsiegel oder Zollplombe
7. Clavette	Splint
8. Trou pour boulon de liaison	Loch für Verbindungsbolzen
9. Entaille dans le panneau	Aussparung im Lukendeckel
10. Rainure dans le taquet	Rinne in der Krampe
11. Panneau en fer	Eisener Deckel









## IV

*Clôture latérale par cornières (voir article 10, chiffre 3)*  
*Seitenverschluss mit Winkelprofilen (siehe Artikel 10, Nr 3)*

## Français

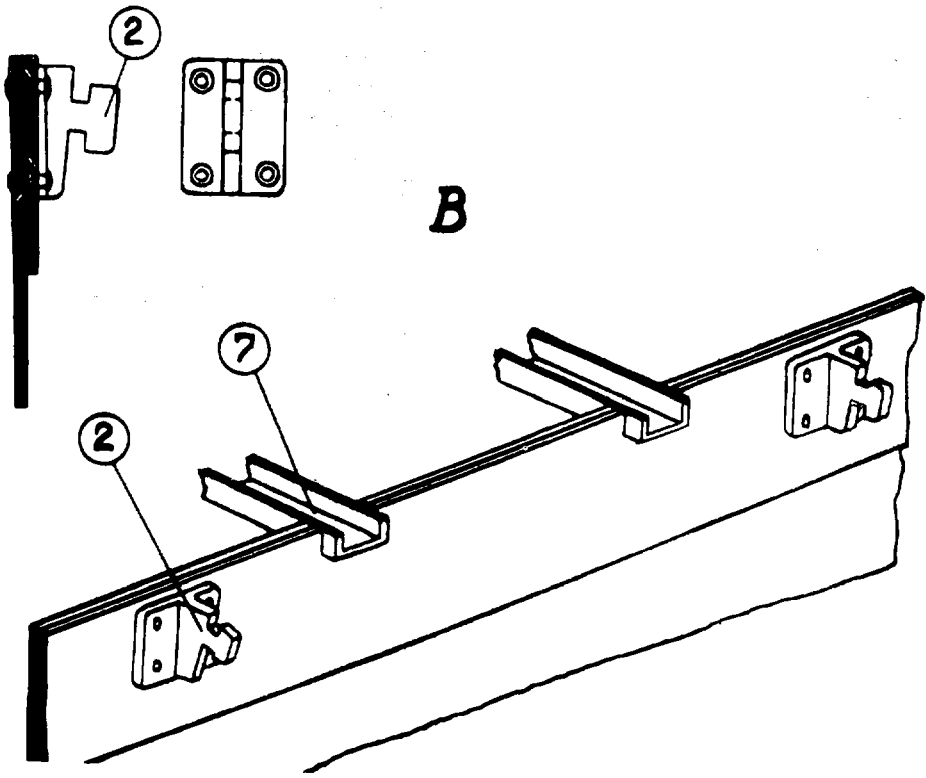
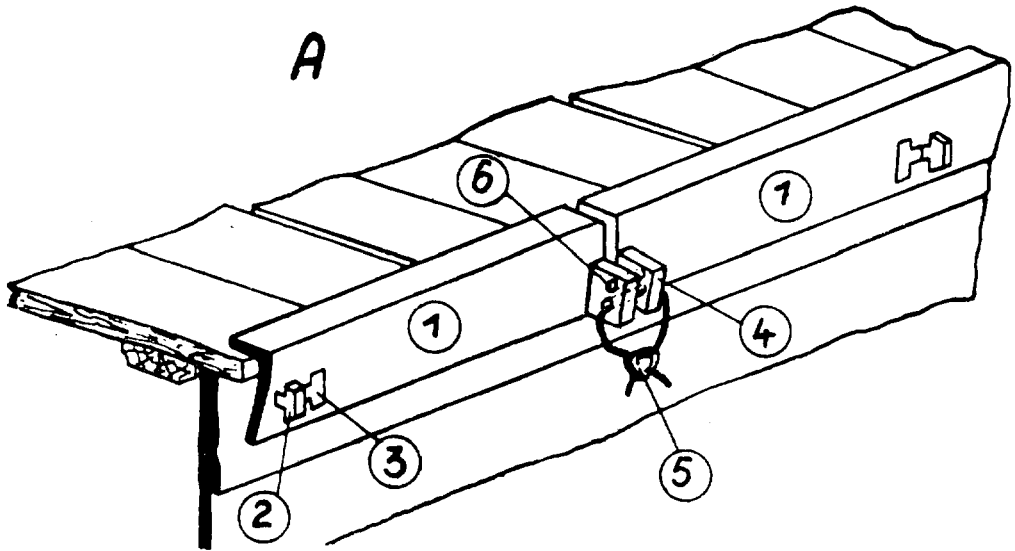
—

- A. Fixation des cornières
- B. Fixation des taquets
  - 1. Cornières
  - 2. Taquet en T rivé sur l'hiloire
  - 3. Ouverture en forme de T
  - 4. Languettes
  - 5. Scellé de douane
  - 6. Trous pour boulon de liaison
  - 7. God

## Deutsch

—

- Befestigung der Winkelprofile
- Befestigung der Krampen
  - Winkelprofile
  - Krampe in T-Form an den Lukenrahmen genietet
  - Oeffnung in T-Form
  - Verschluslasche
  - Zollsiegel oder Zollplombe
  - Löcher für den Verbindungsbolzen
  - Merkling



## V

*Clôture latérale par cornières «système Apeldoorn» (voir article 10, chiffre 4)*  
*Seitenverschluss mit Winkelprofilen «System Apeldoorn» (siehe Artikel 10, Nr 4)*

## Français

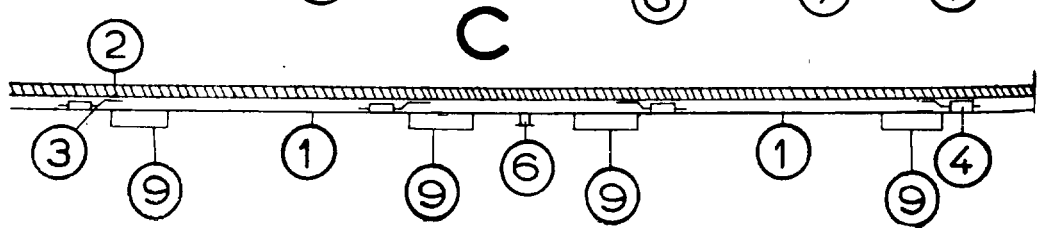
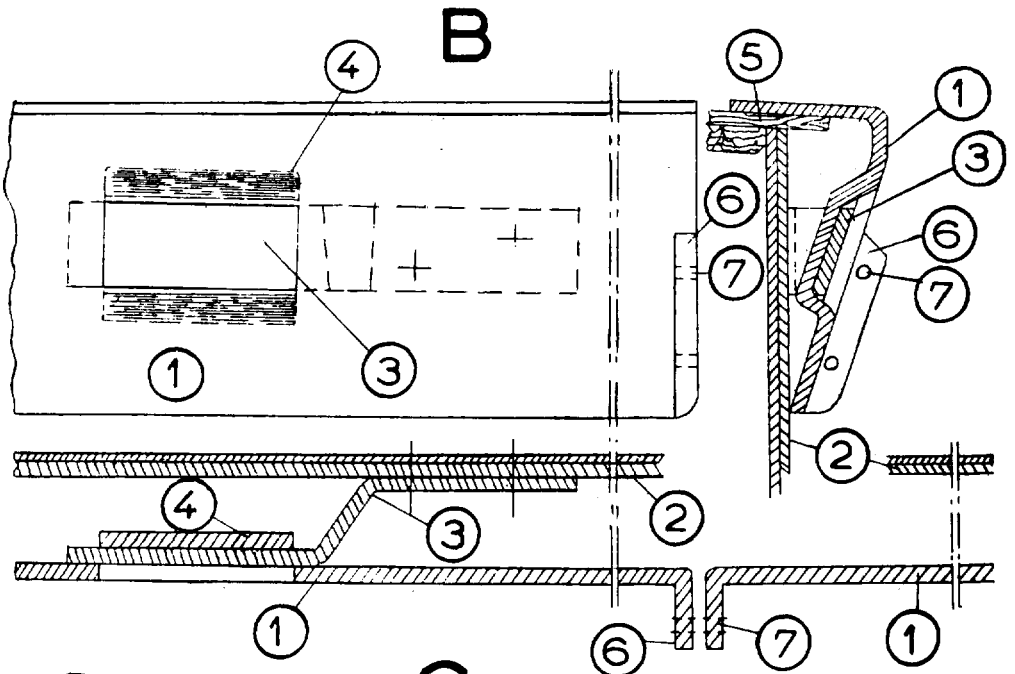
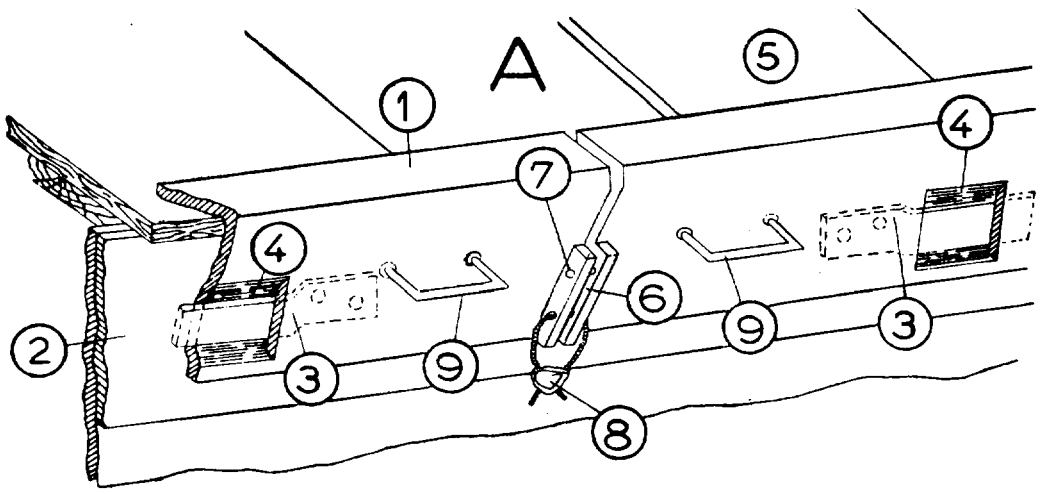
—

- A. Vue extérieure de la construction
- B. Détails de fixation
- C. Arrangement d'ensemble
  - 1. Cornières
  - 2. Hiloire
  - 3. Crochet rivé à l'hiloire
  - 4. Partie recourbée de la cornière
  - 5. Panneaux d'écouille
  - 6. Languettes
  - 7. Trou pour boulon de liaison
  - 8. Scellé de douane
  - 9. Poignée

## Deutsch

—

- Aussenansicht der Verschlusseinrichtung
- Einzelheiten
- Gesamtanordnung
  - Winkelprofile
  - Lukenrahmen (Tennebaum)
  - Am Lukenrahmen angenieteter Haken
  - Zurückgebogener Teil des Winkelprofils
  - Lukendeckel
  - Verschlusslasche
  - Loch für den Verbindungsbolzen
  - Zollplombe
  - Handgriff



## VI

*Clôture des écoutilles par le dessus (voir article 11)*

*Oberschluss der Ladeluken (siehe Artikel 11)*

## Français

—

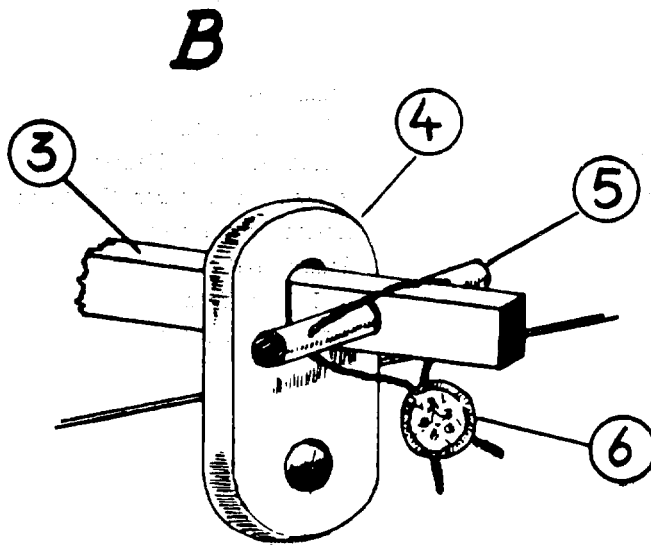
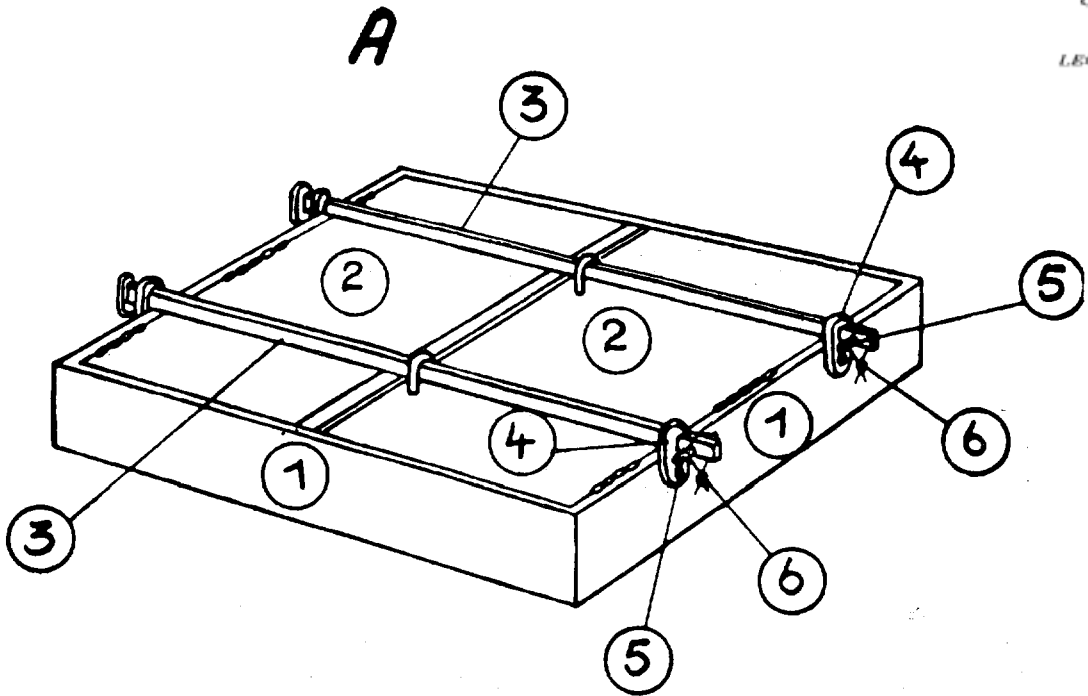
- A. Clôture d'une cale par le dessus
- B. Détail de la clôture, au moyen de goupilles
  - 1. Surbau
  - 2. Panneau d'écoutille
  - 3. Tringles
  - 4. Oeillets
  - 5. Goupille
  - 6. Scellé de douane

## Deutsch

—

- Oberschluss einer Ladeluke
- Detail des Verschlusses mittels Querbolzen
  - Lukenrahmen
  - Lukendeckel
  - Verschlussstangen
  - Oesen
  - Bolzen
  - Zollsiegel oder Zollplombe

—



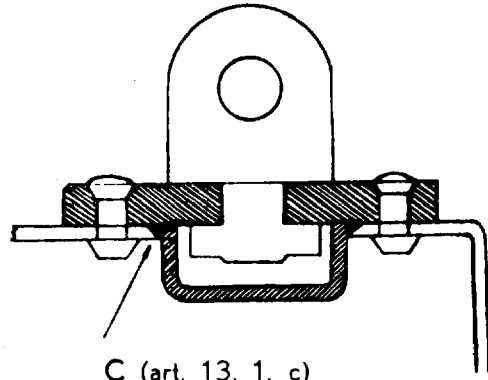
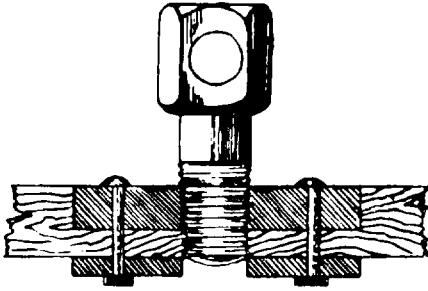
## VII

*Clôture par bâchage (voir article 13)*  
*Verschluss durch Deckkleider (siehe Artikel 13)*

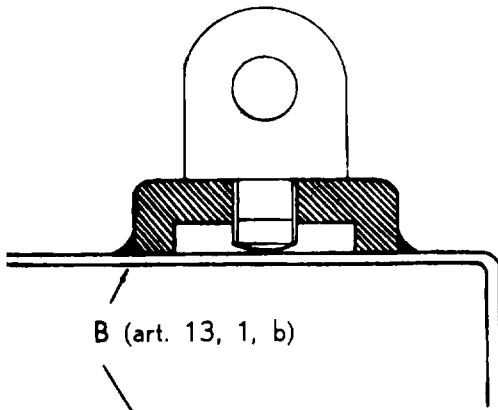
Français	Deutsch
—	—
A. Piton de clôture avec oeillet	Verschlussöse mit Schraubengewinde
B. Clôture par brides en fer plat avec oeillet	Verschluss durch Bügel aus Flacheisen und Verschlussösen
C. Clôture par piton avec double tenon	Verschluss durch Verschlussöse mit doppelseitigem Bart
D. Bâche avec oeillets	Deckkleid mit metallenen Augen
E. Assemblage au moyen de coutures	Zusammennähen der Bahnen
1. Vue de l'extérieur	Ansicht von aussen
1° Fil normal	Normaler Nähfaden
2. Vue de l'intérieur	Ansicht von innen
1° Fil normal	Normaler Nähfaden
2° Fil de couleur différente (visible seulement de l'intérieur)	Andersfarbiger Nähfaden (nur von innen sichtbar)
3. Coupe a-a'	Schnitt a-a'
1° Fil normal	Normaler Nähfaden
2° Fil de couleur différente	Andersfarbiger Nähfaden
F. Assemblage par soudure	Aneinanderfügen durch Verschweissen
1. Vue de l'extérieur	Ansicht von aussen
2. Coupe a-a'	Schnitt a-a'
1° Ruban en matière plastique	Kunststoffband
3. Vue de l'intérieur	Ansicht von innen



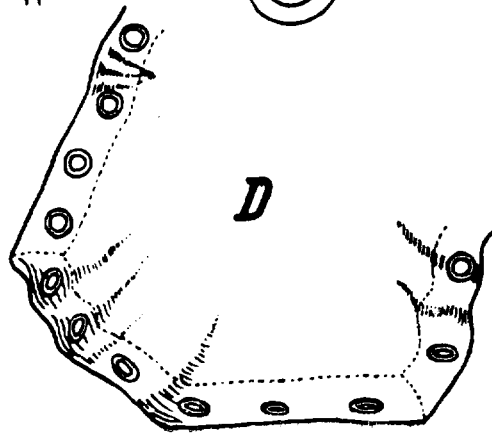
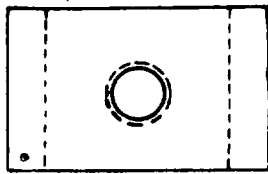
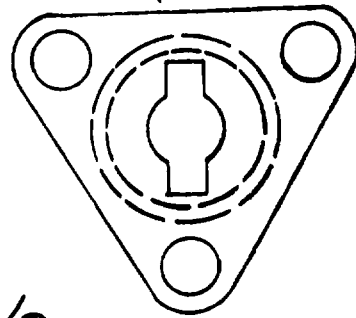
A° (art. 13, 1, a)



C (art. 13, 1, c)

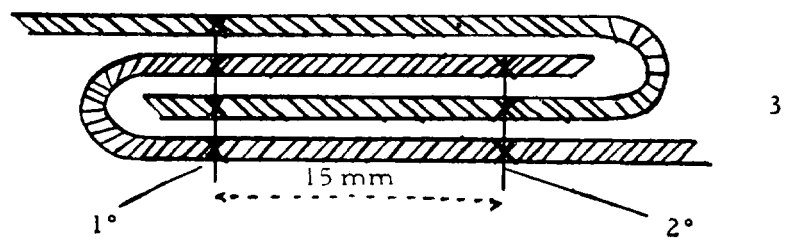
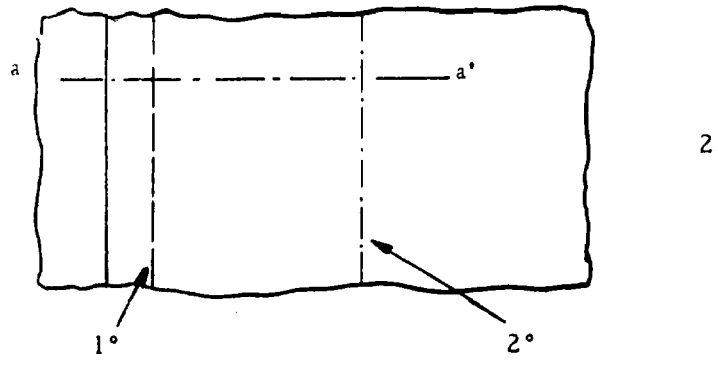
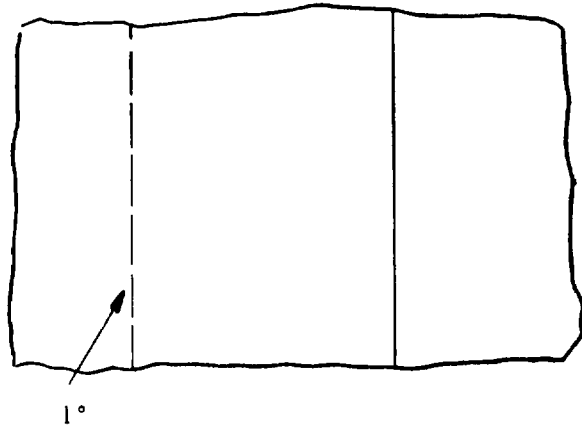


B (art. 13, 1, b)

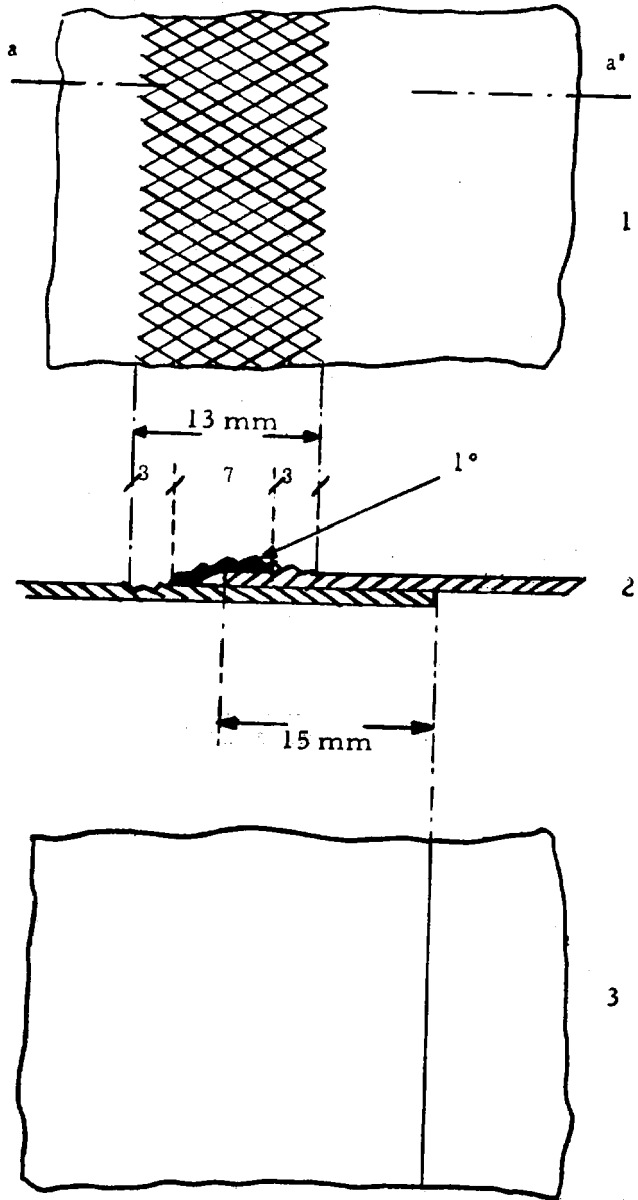


D

E



F





**Certificat d'aptitude à la clôture douanière  
Anerkenntnis über die Zollverschlussfähigkeit**

---

N°

Nom du bâtiment :

Changement de nom :

Name des Fahrzeugs:

Namenswechsel :

Lieu d'immatriculation, d'enregistrement ou port d'attache :

Eintragungsort oder Heimathafen :

N° et lettres caractéristiques du certificat de visite ou de jaugeage :

Nr und Buchstaben des Schiffsattestes oder des Eichscheins :

Bois

ou/et

Fer

Porteur

Chaland

Remorqueur

Holz

oder/und

Eisen

Güterboot

Schleppschiff

Schlepper

Portée en lourd ou déplacement :

Tragfähigkeit oder Wasserverdrängung :

Date d'inscription au registre douanier :

Datum der Einschreibung im Zollregister :

Autorité douanière compétente :

Zuständige Zollbehörde :

Annexes :

Anlagen :

Cachet

Stempel

Le présent certificat est valable jusqu'au

Dieses Anerkenntnis ist gültig bis zum

Visite renouvelée le

Neue Prüfung am

à

in

par le Bureau de Douane de

durch das Hauptzollamt

Observations :

Bemerkungen :

L'Agent chargé de la visite :

Der mit der Prüfung beauftragte Beamte :

La validité du présent certificat est prorogée jusqu'au  
Die Gültigkeit dieses Anerkennnisses wird verlängert bis zum

par le bureau de Douanes de Observations :  
durch das Hauptzollamt in Bemerkungen :  
  
A , le  
, den

---

Visite renouvelée le à  
Neue Prüfung am in  
par le Bureau de Douane de Observations :  
durch das Hauptzollamt Bemerkungen :

L'Agent chargé de la visite  
Der mit der Prüfung beauftragte Beamte

---

La validité du présent certificat est prorogée jusqu'au  
Die Gültigkeit dieses Anerkennnisses wird verlängert bis zum

par le bureau de Douane de Observations :  
durch das Hauptzollamt Bemerkungen :  
  
A , le  
, den

---

Annexe 5

**Livret de clôture douanière**

---

(Pages 1 et 2)

Livret de clôture douanière n°  
Zollverschlussbuch Nr

du bâtiment (nom et catégorie) :  
des Schiffes (Name und Art) :

Propriétaire :  
Schiffseigner :

Certificat de clôture douanière n° délivré par , le 19  
Verschlussanerkennnis Nr , ausgestellt durch , den 19

Ce livret contient pages  
Dieses Buch enthält Seiten

Validé par l'autorité douanière compétente :  
Bestätigt durch die zuständige Zollbehörde :

1. Le livret de clôture douanière est divisé en trois parties :

Partie I. Constats relatifs aux examens complets des dispositifs de clôture et aux inspections ultérieures.

Partie II. Observations relatives aux dispositifs de clôture.

Partie III. Appositions, modifications, remplacements et retraits des scellés de douane.

2. Dans la partie I, doivent être mentionnés le premier examen complet et les examens ultérieurs,

3. Les inscriptions portées dans les colonnes 3 et 4 de la partie III doivent toujours préciser l'état des scellés de tout le bâtiment.

En cas d'enlèvement ou de remplacement des scellés de certaines cales, il y a lieu d'inscrire dans les colonnes 3 et 4 le dispositif des nouvelles fermetures, ainsi que le nombre et la nature des scellés maintenus et les cales auxquelles ils se trouvent.

4. Lorsqu'un bâtiment est contrôlé par un fonctionnaire d'un poste de douane fluviale, la vérification doit faire l'objet, dans la partie III du livret, d'une mention particulière.

5. Les déficiences constatées à l'occasion des contrôles visés aux chiffres 2 à 4, sont inscrites dans la partie II, avec l'indication du délai dans lequel elles doivent être éliminées.

Ces observations seront faites sous signature des fonctionnaires avec l'indication de leur poste d'affectation. Le délai fixé pour éliminer les déficiences sera souligné en rouge. Des renvois à ces observations seront portés dans les parties I (colonne 3) et III (colonne 13).

6. Le propriétaire ou conducteur du bâtiment doit reconnaître et accepter :

a) dans la partie I (colonne 5), le résultat des examens complets ;

b) dans la partie II (colonne 6), les critiques aux dispositifs de fermeture et les délais pour s'y conformer ;

c) dans la partie III (colonne 7), le nombre des scellés apposés.

1. Das Verschlussbuch ist in drei Abteilungen zu führen :

Abt. I. Nachweis der Vollprüfungen der Verschlusseinrichtung.

Abt. II. Beanstandungen.

Abt. III. Anlegen, Ändern, Ersetzen und Entfernen der Verschlüsse.

2. In Abt. I sind die erstmalige Vollprüfung und die nachträglichen Prüfungen zu vermerken.

3. Die Eintragungen in Abt. III, Sp. 3/4 müssen jeweils den Zustand des Verschlusses des ganzen Schiffes ausweisen.

Bei Entfernen und Erneuerung von Verschlüssen einzelner Laderäume ist in Sp. 3/4 unter der Angabe der neuangelegten Verschlüsse auch die Zahl und Art der belassenen Verschlüsse und der Räume, an denen sie sich befinden, anzugeben.

4. Wird ein Schiff durch Beamte der Zoll-Schiffstationen überholt, so ist die Überholung in Abt. III des Verschlussbuches mit besonderer Eintragung zu vermerken.

5. Bei den Prüfungen zu 2-4 festgestellte Mängel sind unter Angabe der Frist, innerhalb welcher diese Mängel zu beseitigen sind, in Abt. II zu vermerken.

Die Vermerke sind von den Beamten unter Angabe ihrer Dienststelle unterschrieben zu vollziehen. Die zur Beseitigung der Mängel gestellte Frist ist mit Rotstift zu unterstreichen. In Abt. I, Sp. 3, und Abt. III, Sp. 13, ist auf diese Vermerke zu verweisen.

6. Der Schiffseigner oder Schiffsführer hat anzuerkennen :

a) in Abt. I (Sp. 5), das Ergebnis der Vollprüfungen ;

b) in Abt. II (Sp. 6), die Beanstandungen der Verschlusseinrichtung und die Frist zu ihrer Beseitigung ;

c) In Abt. III (Sp. 7), die Zahl der angelegten Verschlüsse.

7. Le propriétaire ou conducteur du bâtiment doit faire disparaître dans les délais fixés les défauts constatés et consignés dans la partie II.
8. Le livret de clôture douanière, placé avec le certificat d'aptitude dans une couverture imperméable, doit se trouver à bord du bâtiment, pour être présentés immédiatement à toute réquisition des fonctionnaires de l'Administration des Douanes.

7. Der Schiffseigner oder Schiffsführer hat dafür zu sorgen dass die in Abt. II vermerkten Beanstandungen innerhalb der gestellten Frist beseitigt werden.

8. Das Verschlussbuch ist an Bord des Schiffes stets greifbar in einer wasserdichten Umschliessung mit dem Anerkenntnis über die Verschlussfähigkeit aufzubewahren und den Beamten der Zollverwaltung auf Anfordern vorzulegen. Ist das Verschlussbuch aufgebraucht oder durch Beschädigung unbrauchbar geworden, so ist es rechtzeitig durch ein neues zu ersetzen.

Lorsque le livret est rempli ou détérioré, il doit être remplacé en temps opportun. Les mentions relatives aux défauts auxquelles il n'a pas encore été remédié seront transcrites à la partie II et les inscriptions relatives au dernier examen complet à la partie I du nouveau livret. Dans le délai d'un mois, l'ancien livret est, soit adressé au bureau des douanes qui a délivré le certificat d'aptitude, soit remis pour transmission à ce bureau à l'un des postes de douane intéressés au trafic des bâtiments du Rhin.

Es ist, nachdem die unerledigten Vermerke über Beanstandungen in Abt. II und die Eintragungen über die letztmalige Vollprüfung in Abt. I in das neue Verschlussbuch übertragen worden sind, innerhalb eines Monats die Zollbehörde, die das Verschlussanerkennnis ausgestellt hat, zu übersenden oder zur Weiterleitung an diese einer am Rheinschiffsverkehr beteiligten Zollstelle zu übergeben.

**Partie I**  
**Teil I**

(Page 3)  
(Seite 3)

*Attestations relatives aux examens complets et aux inspections ultérieures (art 2, 5, 6 et 8 du règlement)*  
*Nachweis der Vollprüfungen und der nachträglichen Prüfungen (Art 2, 5, 6 und 8 der Ordnung)*

(Pages 4 à n)  
(Seiten 4 bis n)

**Partie I. — Attestations relatives aux examens complets et aux inspections ultérieures**  
**Teil I. — Nachweis der Vollprüfungen und der nachträglichen Prüfungen**

Numéro d'ordre — Laufd. Nr — 1	Date — Datum — 2	Résultats de l'examen — Ergebnis der Prüfung — 3	Nom de l'agent sceau — Name des Prüfungsbeamten, Dienststempel — 4	Visa du propriétaire ou conducteur — Anerkennung des Schiffseigners oder Führers — 5
--	------------------------------	--	--	--

Chaque fois que cela sera possible, les annotations apportées dans les colonnes du livret devront indiquer les articles de l'annexe 2 du règlement relatif à la clôture douanière qui sont visés.

Sofern dies möglich ist, sind in den Eintragungen die betreffenden Paragraphen der Anlage 2 zur Zollverschlussordnung zu erwähnen.

(Pages n + 2 et suivantes paires jusqu'à m)  
(Seiten n + 2 und folgende gerade bis m)

*Observations relatives aux dispositifs de clôture*

(Côté gauche)  
(Linke Seite)

**Partie II.** — *Observations relatives*  
**Teil II.** — *Beanstandungen an*

Numéro d'ordre — Laufd. Nr — 1	Date — Datum — 2	Observations — Beanstandungen — 3	Délai pour la remise en état — Beseitigungsfrist — 4	Nom de l'agent, sceau — Name des Zollbeamten Dienststempel — 5

Chaque fois que cela sera possible, les annotations apportées dans les colonnes du livret devront indiquer les articles de l'annexe 2 du règlement relatif à la clôture douanière qui sont visés.

Sofern dies möglich ist, sind in den Eintragungen die betreffenden Paragraphen der Anlage 2 zur Zollverschlussordnung zu erwähnen.

Partie III

*Appositions, modifications, remplacements et retraits des scellés*

(Pages m + 2 et suivantes paires)  
(Seiten m + 2 und folgende gerade)  
(Côté gauche)  
(Linke Seite)

**Partie III.** — *Appositions, modifications*  
**Teil III.** — *Anlegen, Andern, Ersetzen*

A. — Appositions de scellés (Rempl.)  
A. — Anbringung der Verschlüsse (Ersetzung)

Numéro d'ordre — Laufd. Nr — 1	Date — Datum — 2	a) Numéro des cales a) Raum Nummer — b) Pontée b) Decklast 3	Nombre de scellés — Anzahl der Bleie — 4	Modèle et numéro des pinces — Modell und Nummer der Zange — 5	Nom de l'agent sceau — Name des Zollbeamten Dienststempel — 6	Visa du conducteur — Anerkennung durch den Schiffsführer — 7



(Page n+1)

(Seite n+1)

*Beanstandungen an der Verschlusseinrichtung*

(Pages n+3 et suivantes impaires jusqu'à m)

(Seiten n+3 und folgende ungerade bis m)

*aux dispositifs de clôture  
der Verschlusseinrichtung*

(Côté droit)

(Rechte Seite)

Visa du conducteur — Anerkennung durch den Schiffsführer — 6	La remise en état a été constatée Die Beseitigung der Mängel ist festgestellt			Observations — Beanstandungen — 10
	Numéro d'ordre — Laufd. Nr. — 7	Date — Datum — 8	Nom de l'agent sceau — Name des Zollbeamten Dienststempel — 9	

Chaque fois que cela sera possible, les annotations apportées dans les colonnes du livret devront indiquer les articles de l'annexe 2 du règlement relatif à la clôture douanière qui sont visés.

Sofern dies möglich ist, sind in den Eintragungen die betreffenden Paragraphen der Anlage 2 zur Zollverschlussordnung zu erwähnen.

Teil III

(Page m+1)

—

(Seite m+1)

*Anlegen, Andern, Ersetzen und Entfernen der Verschlüsse**remplacements et retraits des scellés  
und Entfernen der Verschlüsse*

(Pages m+3 et suivantes impaires)

(Seiten m+3 und folgende ungerade)

(Côté droit)

(Rechte Seite)

B. — Retraits de scellés  
B. — Abnahme der Verschlüsse

Numéro d'ordre — Laufd. Nr. — 8	Date — Datum — 9	a) Numéro des cales a) Raum Nummer — b) Pontée b) Decklast — 10	Nombre et état des scellés — Anzahl und Beschaffenheit der Bleie — 11	Nom de l'agent, sceau — Name des Zollbeamten, Dienststempel — 12	Observations — Beanstandungen — 13

**IV. ACCORD ENTRE LES ETATS RIVERAINS DU RHIN ET LA BELGIQUE, DU 16 MAI 1952, RELATIF  
AU REGIME DOUANIER ET FISCAL DU GASOIL CONSOMME COMME AVITAILLEMENT DE BORD  
DANS LA NAVIGATION RHENANE**

—  
Article 1<sup>er</sup>

Les Etats riverains du Rhin et la Belgique ne percevront ni droit de douane ni autres taxes sur le gasoil consommé régulièrement comme avitaillement des bateaux naviguant sur le Rhin et ses affluents ou sur les voies d'eau visées à l'article 2 de l'Acte de Mannheim.

Cette exemption s'applique :

- a) au gasoil importé par le Rhin à bord de ces bateaux comme avitaillement de bord ;
- b) au gasoil souté dans des dépôts agréés, approvisionnés par des importations étrangères sous douane ;
- c) au gasoil en provenance de raffineries indigènes souté dans des dépôts agréés, étant entendu que, dans ce cas, les Etats contractants ne s'engagent pas à exempter le gasoil des taxes qui frappent en principe toutes les marchandises et les services à l'intérieur du pays.

La Belgique sera liée par l'accord en ce qui concerne l'Escaut jusqu'à Anvers et le canal de Terneuzen jusqu'à Gand.

Les modalités de contrôle de la consommation du gasoil à bord des bâtiments et les conditions d'acquisition de ce gasoil auprès des dépôts agréés sont soumises aux dispositions applicables dans chaque Etat, sans discrimination de pavillon.

Article 2

Les Etats riverains du Rhin et la Belgique ne prendront aucune mesure et n'en laisseront prendre aucune, dans le cadre de leur législation, qui aurait pour but ou qui pourrait avoir comme conséquence que le gasoil destiné à la navigation rhénane soit vendu à des prix supérieurs ou inférieurs à ceux qui s'établissent entre partenaires indépendants suivant les lois du marché. La formation des prix de ce gasoil ne doit pas être influencée par des mesures discriminatoires ou préférentielles.

Article 3

Les Etats riverains du Rhin et la Belgique se prêteront mutuellement assistance pour assurer le ravitaillement de la navigation rhénane internationale en gasoil, selon les stipulations du présent accord.

Article 4

Les questions qui se poseraient au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent accord seront soumises à la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

Article 5

Le présent accord sera ratifié par les Etats riverains du Rhin et la Belgique aussitôt que possible.

Il entrera en vigueur trente jours après la date de la clôture du procès-verbal de dépôt des ratifications au Secrétariat de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

Article 6

Le présent accord pourra être dénoncé par chacun des Etats contractants moyennant préavis d'un an à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1956.

Toutefois, si la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, sur la plainte d'un Gouvernement, venait à constater, à la majorité des voix, une infraction grave aux stipulations des articles un ou deux du

présent accord, celui-ci pourrait être exceptionnellement dénoncé sous préavis d'un mois endéans les trente jours de la décision de la Commission Centrale, à moins qu'il n'ait été mis fin à l'infraction dans ce délai de trente jours.

L'accord pourrait également être dénoncé sous préavis d'un mois au cas où la Commission Centrale n'aurait pas statué sur la plainte dans le délai d'un mois à compter de son dépôt, à moins qu'il n'ait été mis fin à l'infraction dans ce délai.

Les dénonciations éventuelles du présent accord devront être notifiées au Secrétariat de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

---

**Règlement du Gouvernement en conseil du 29 mai 1964 modifiant et complétant le règlement du Gouvernement en conseil du 9 janvier 1964 sur les conditions et les modalités d'allocation d'une prime d'astreinte aux fonctionnaires de l'Etat.**

ERRATUM

Dans le deuxième alinéa du préambule il y a lieu de lire «de la loi du 26 mai 1954» au lieu de «de la loi du 26 mai 1964».

---

**Règlement ministériel du 4 février 1965 ayant pour objet de prévenir la destruction des oiseaux et des nids d'oiseaux.**

ERRATUM

A la page 89 du Mémorial, Recueil de Législation, A — N° 8 du 18 février 1965, il y a lieu de lire à l'art. 1<sup>er</sup> sous b)

« de défricher, de tailler ou d'incinérer les haies vives, les taillis ou broussailles »  
au lieu de

« de défricher, de tailler ou d'incinérer les haies vives des taillis ou broussailles ».

---

**Accord entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République Fédérale d'Allemagne relatif au contrôle frontalier en commun et à la création de gares communes et d'échange à la frontière germano-luxembourgeoise, signé à Bonn, le 16 février 1962 (Mémorial 1963, Recueil de Législation, p. 772).**

**Echange de lettres des 10 janvier et 5 février 1965 au sujet de l'installation d'un contrôle douanier juxtaposé germano-luxembourgeois sur la rive de la Moselle à Wasserbillig et à Apach-Schengen.**

Ambassade du Luxembourg

Cologne, le 10 janvier 1965

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence qu'un Arrangement est intervenu entre les Ministres compétents du Grand-Duché de Luxembourg et de la République Fédérale d'Allemagne au sujet de l'installation d'un contrôle douanier juxtaposé germano-luxembourgeois sur la rive de la Moselle, dans les termes suivants :

## I.

En application de l'article 1<sup>er</sup> de la Convention du 16 février 1962 entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République Fédérale d'Allemagne des bureaux à contrôles nationaux juxtaposés sont installés :

- a) à Wasserbillig, pour le trafic fluvial et le trafic par bacs,
- b) dans la zone de l'écluse à nacelles d'Apach-Schengen et du pont sur la Moselle à Schengen, pour le trafic fluvial.

## II.

Les zones visées à l'article 3 de la Convention précitée sont situées en territoire luxembourgeois et comprennent :

- a) à Wasserbillig :  
les installations sur la rive et les embarcadères y comprises la rue de la Moselle allant de l'embouchure de la Sûre et suivant la Moselle en amont jusqu'au point où la rue Steil débouche dans la rue de la Moselle, ainsi que la voie de communication directe entre le pont-route sur la Sûre et les embarcadères précités,
- b) dans la zone de l'écluse à nacelles d'Apach-Schengen et du pont sur la Moselle à Schengen :
  1. sur la Moselle la section allant de la frontière franco-luxembourgeoise jusqu'au commencement du condominium germano-luxembourgeois,
  2. les embarcadères, les installations sur la rive et les ouvrages de l'écluse situés sur le tronçon de la Moselle allant de la frontière terrestre franco-luxembourgeoise jusqu'au point kilométrique 241,7 y comprises la route riveraine ainsi que la voie de communication la plus courte située au nord du pont de Schengen et reliant ce pont avec la route riveraine.

Le Gouvernement luxembourgeois propose que cet arrangement devienne effectif à partir du 10 janvier 1965. Si le Gouvernement allemand peut marquer son accord sur ce qui précède, la présente lettre et la réponse de Votre Excellence constitueront la confirmation de l'Arrangement prévue à l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 4 de l'Accord du 16 février 1962 entre le Grand-Duché de Luxembourg et la République Fédérale d'Allemagne relatif au contrôle frontalier en commun et à la création de gares communes et d'échange à la frontière germano-luxembourgeoise.

Je saisis cette occasion, Monsieur le Ministre, pour renouveler à Votre Excellence les assurances de ma très haute considération.

(s.) J. P. Kremer

Son Exc. Monsieur Gerhard Schröder  
Ministre des Affaires Etrangères de  
la République Fédérale d'Allemagne  
BONN

Der Staatssekretär des Auswärtigen Amts  
Seiner Exzellenz  
dem Grossherzoglich-Luxemburgischen Botschafter  
Herrn Dr. Jean-Pierre Kremer  
KÖLN

Bonn, den 5. Februar 1965

Herr Botschafter !

Ich beehre mich, Ihnen namens des Herrn Bundesministers des Auswärtigen den Eingang Ihres Schreibens vom 10. Januar 1965 zu bestätigen, dessen Uebersetzung auf Grund gemeinsamer Abstimmung wie folgt lautet :

« Ich beehre mich Eurer Exzellenz mitzuteilen, dass zwischen den zuständigen Ministern des Grossherzogtums Luxemburg und der Bundesrepublik Deutschland eine Vereinbarung über die Errichtung einer nebeneinanderliegenden deutsch-luxemburgischen Grenzabfertigung an der Mosel folgenden Inhalts getroffen wurde:

## I.

Auf Grund des Artikels 1 des Abkommens vom 16. Februar 1962 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Grossherzogtum Luxemburg werden auf luxemburgischem Gebiet nebeneinanderliegende nationale Grenzabfertigungsstellen errichtet

- a) in Wasserbillig für den Schiffs- und Fährverkehr,
- b) im Bereich der Bootsschleuse Apach-Schengen und der Schengener Moselbrücke für den Schiffsverkehr.

## II.

Die Zonen im Sinne des Artikels 3 des vorgenannten Abkommens liegen auf luxemburgischem Gebiet und umfassen

- a) in Wasserbillig
  - die Anlegestellen und Uferanlagen einschliesslich der Moselstrasse von der Sauer mündung moselaufwärts bis zur Einmündung der Steilgasse in die Moselstrasse und des direkten Verbindungsweges von der Strassenbrücke über die Sauer bis zu den vorgenannten Anlegestellen,
- b) im Bereich der Bootsschleuse Apach-Schengen und der Schengener Moselbrücke
  1. auf der Mosel den Abschnitt von der französisch-luxemburgischen Grenze bis zum Beginn des deutsch-luxemburgischen Kondominiums,
  2. die Anlegestellen, Schleusen- und Uferanlagen an der Mosel von der französisch-luxemburgischen Landgrenze bis zum Stromkilometer 241,7 einschliesslich der Uferstrasse sowie des nördlich der Schengener Brücke gelegenen kürzesten Verbindungsweges von dieser Brücke zur Uferstrasse.

Die luxemburgische Regierung schlägt vor, dass diese Vereinbarung am 10. Januar 1965 in Kraft tritt. Falls sich die deutsche Regierung mit dem Vorstehenden einverstanden erklärt, werden dieses Schreiben und die Antwort Eurer Exzellenz die im Artikel 1 Absatz 4 des Abkommens vom 16. Februar 1962 zwischen dem Grossherzogtum Luxemburg und der Bundesrepublik Deutschland über die Zusammenlegung der Grenzabfertigung und über die Errichtung von Gemeinschafts- und Betriebswechselbahnhöfen an der deutsch-luxemburgischen Grenze vorgesehene Bestätigung der Vereinbarung darstellen. »

Ich beehre mich, Ihnen zur Kenntnis zu bringen, dass die Regierung der Bundesrepublik Deutschland den vorerwähnten Text billigt und ihr Einverständnis dazu erklärt, dass Ihr Schreiben vom 10. Januar 1965 sowie diese Antwort die in Artikel 1 Absatz 4 des genannten Abkommens vom 16. Februar 1962 vorgesehene Bestätigung der Vereinbarung darstellen und dass die Vereinbarung am 10. Januar 1965 in Kraft tritt.

Genehmigen Sie, Herr Botschafter, die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung.

(s.) Carstens

Vu pour être publié au Mémorial.

Luxembourg, le 22 février 1965.

*Le Ministre des Affaires Etrangères,*  
**Pierre Werner**

**Convention établissant une Union internationale de secours, signée à Genève, le 12 juillet 1927. — Retrait du Luxembourg.**

(Mémorial 1929, p. 141  
Mémorial 1929, p. 980)

Le Luxembourg a notifié le 20 avril 1964 au Secrétaire général de l'ONU son retrait de l'Union internationale de secours, conformément à l'article 19 de la Convention établissant une Union internationale de secours, signée à Genève, le 12 juillet 1927.

En vertu de l'article 19, les dispositions de la Convention cesseront d'être applicables au Luxembourg le 20 avril 1965.

Luxembourg, le 26 février 1965.

*Le Ministre des Affaires Etrangères,*  
**Pierre Werner**

**Traité portant interdiction des essais d'armes nucléaires dans l'atmosphère, dans l'espace extra-atmosphérique et sous l'eau, signé à Moscou, le 5 août 1963. — Ratification et entrée en vigueur.**

Le Traité désigné ci-dessus, approuvé par la loi du 6 janvier 1965 (Mémorial 1965, Recueil de Législation, p. 10 et ss.) a été ratifié et les instruments de ratification du Grand-Duché de Luxembourg ont été déposés le 10 février 1965 auprès du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et du Gouvernement de l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes.

Conformément à l'article III, al. 4 du Traité, celui-ci est entré en vigueur à l'égard du Luxembourg le 10 février 1965.

Luxembourg, le 26 février 1965.

*Le Ministre des Affaires Etrangères,*  
**Pierre Werner**

**Règlements communaux.**

(Les mentions ci-après sont faites en vertu de l'article 4 de l'arrêté royal grand-ducal du 22 octobre 1842 réglant le mode de publication des lois.)

**K e h l e n .** — Taxe sur les chiens.

Par délibération du 23 novembre 1964 le Conseil communal de Kehlen a décidé de fixer la taxe sur les chiens à 300 fr. à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1965.

Ladite taxe a été approuvée par arrêté grand-ducal en date du 1<sup>er</sup> février 1965 et ladite délibération a été publiée en due forme. — 3 février 1965.

**R e m i c h .** — Nouvelle fixation des taxes d'abattoir.

En séance du 15 décembre 1964, le conseil communal de Remich a pris une délibération portant nouvelle fixation des taxes d'abattoir à percevoir à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1965.

Ladite délibération a été approuvée par arrêté grand-ducal du 15 janvier 1965 et publiée en due forme.  
— 20 janvier 1965.

**S a n e m .** — Nouvelle fixation de la taxe à percevoir sur les représentations de cinéma.

En séance du 11 décembre 1964, le conseil communal de Sanem a pris une délibération portant nouvelle fixation de la taxe à percevoir sur les représentations de cinéma, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1964.

Ladite délibération a été approuvée par arrêté grand-ducal du 13 janvier 1965 et publiée en due forme.  
— 13 janvier 1965.

Schiffflange. — Taxe sur les chiens.

Par délibération du 31 décembre 1964 le Conseil communal de Schiffflange a décidé de fixer la taxe sur les chiens à 150 fr. à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1965.

Ladite taxe a été approuvée par arrêté grand-ducal en date du 1<sup>er</sup> février 1965 et ladite délibération a été publiée en due forme. — 3 février 1965.

Schiffflange. — Tarifs des bains et douches.

En séance du 31 décembre 1964, le conseil communal de Schiffflange a pris une délibération portant nouvelle fixation des tarifs à percevoir du chef de l'usage des bains et douches publics, à partir de l'exercice 1965.

Ladite délibération a été approuvée par décision ministérielle du 18 janvier 1965 et publiée en due forme. — 18 janvier 1965.

Schiffflange. — Nouvelle fixation des taxes d'ordures.

En séance du 31 décembre 1964, le conseil communal de Schiffflange a pris une délibération portant nouvelle fixation des taxes à percevoir du chef du ramassage des ordures, à partir de l'exercice 1965.

Ladite délibération a été approuvée par arrêté grand-ducal du 21 janvier 1965 et publiée en due forme. — 25 janvier 1965.

Schiffflange. — Nouvelle fixation de la taxe pour concessions de tombes.

En séance du 31 décembre 1964, le conseil communal de Schiffflange a pris une délibération portant nouvelle fixation des taxes à percevoir du chef de l'octroi de concessions de tombes, à partir de l'exercice 1965.

Ladite délibération a été approuvée par arrêté grand-ducal du 21 janvier 1965 et publiée en due forme. — 25 janvier 1965.

Schiffflange. — Nouvelle fixation des taxes à percevoir du chef de la confection des fosses au cimetière.

En séance du 31 décembre 1964, le conseil communal de Schiffflange a pris une délibération portant nouvelle fixation des taxes à percevoir du chef de la confection des fosses au cimetière, à partir de l'exercice 1965.

Ladite délibération a été approuvée par arrêté grand-ducal du 23 janvier 1965 et publiée en due forme. — 27 janvier 1965.

Schiffflange. Nouvelle fixation des taxes de colportage.

En séance du 31 décembre 1964, le conseil communal de Schiffflange a pris une délibération portant nouvelle fixation des taxes à percevoir sur les colporteurs et les vendeurs de crème-glace, à partir de l'exercice 1965.

Ladite délibération a été approuvée par arrêté grand-ducal du 23 janvier 1965 et publiée en due forme. — 27 janvier 1965.

Schiffflange. Nouvelle fixation des taxes d'amusement.

En séance du 31 décembre 1964, le conseil communal de Schiffflange a pris une délibération portant nouvelle fixation des taxes à percevoir du chef des amusements publics, à partir de l'exercice 1965.

Ladite délibération a été approuvée par arrêté grand-ducal du 26 janvier 1965 et publiée en due forme. — 28 janvier 1965.

Schiffflange. Nouvelle fixation des taxes du chef des raccordements à la conduite d'eau et à la canalisation. — Taxe mensuelle concernant la location des compteurs d'eau nouvellement installés.

En séance du 31 décembre 1964, le conseil communal de Schiffflange a pris une délibération portant nouvelle fixation des taxes à percevoir du chef des raccordements à la conduite d'eau et à la canalisation et fixation d'une taxe mensuelle à percevoir du chef des compteurs d'eau nouvellement installés.

Ladite délibération a été approuvée par arrêté grand-ducal du 26 janvier 1965 et publiée en due forme. — 28 janvier 1965.

Schifflange. — Nouvelle fixation de la taxe à percevoir du chef du dépôt de terre sur le terrain communal d'ordures.

En séance du 31 décembre 1964, le conseil communal de Schifflange a pris une délibération portant nouvelle fixation de la taxe à percevoir du chef du dépôt de terre sur le terrain communal d'ordures.

Ladite délibération a été approuvée par décision ministérielle du 28 janvier 1965 et publiée en due forme.

— 28 janvier 1965.

Steinfort. — Nouvelle fixation des taxes d'eau à percevoir à partir de l'exercice 1965.

En séance du 14 novembre 1964, le conseil communal de Steinfort a pris une délibération portant nouvelle fixation des taxes d'eau à percevoir à partir de l'exercice 1965

Ladite délibération a été approuvée par décision ministérielle du 22 janvier 1965 et publiée en due forme.

— 22 janvier 1965.

Strassen. — Nouvelle fixation du prix de l'eau potable.

En séance du 30 novembre 1964, le conseil communal de Strassen a pris une délibération portant nouvelle fixation de la taxe d'eau à percevoir sur les abonnés de la conduite d'eau de Strassen à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1965.

Ladite délibération a été approuvée par décision ministérielle du 5 janvier 1965 et publiée en due forme.

— 5 janvier 1965.

Wiltz. — Modification du règlement du 30 décembre 1958 concernant l'allocation de primes de construction et de primes pour améliorations hygiéniques de l'habitat.

En séance du 30 décembre 1964, le conseil communal de Wiltz a pris une délibération portant modification de son règlement du 30 décembre 1958 sur l'allocation de primes de construction et de primes pour améliorations hygiéniques de l'habitat.

Ladite délibération a été approuvée par décision ministérielle du 15 janvier 1965 et publiée en due forme.

— 15 janvier 1965.