RECUEIL DE DOCUMENTS

RELATIFS

À LA LIBERTÉ DE NAVIGATION

DU DANUBE

PUBLIÉS PAR

D. STURDZA

SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'ACADÉMIE ROUMAINE.

AVEC HUIT CARTES ET DIAGRAMMES.

BERLIN 1904.

PUTTKAMMER & MÜHLBRECHT

Buchhandlung für Staats- und Rechtswissenschaft.

64 UNTER DEN LINDEN.

Inv. 5780. Inv. 1850

RECUEIL DE DOCUMENTS

RELATIFS

À LA LIBERTÉ DE NAVIGATION

DU DANUBE

FUNDAȚIUNEA UNIVERSITARĂ CAROL I

PUBLIÉS PAR

D. STURDZA

SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'ACADEMIE ROUMAINE.

Donațiunea Maiorescu

AVEC HUIT CARTES ET DIAGRAMMES.

132021

BIBLIOTECA CENTRALĂ
UNIVERSITARĂ
BUCUREȘTI

BERLIN 1904.
PUTTKAMMER & MÜHLBRECHT
Buchhandlung für Staats- und Rechtswissenschaft.
64 UNTER DEN LINDEN.

BIBLIOTECA CENTRALĂ UNIVERSITARĂ
BUCUREȘTI
COTA 5780

RS 108/04

B.C.U.Bucuresti
C132021

À SA MAJESTÉ

LE ROI

CHARLES I

FONDATEUR

DU ROYAUME DE ROUMANIE

La règlementation de la navigation des fleuves internationaux préoccupe vivement les nations depuis plus d'un siècle et a poussé les Etats vers l'organisation en commun d'un travail pacifique, aux vues larges, aux horizons lointains, aux effets bienfaisants pour tous.

La réunion en un volume des principaux documents relatifs à l'œuvre accomplie sur le Danube a pour but de faciliter, aux érudits et aux hommes d'Etat, l'étude d'une question à laquelle les besoins croissants de la civilisation ont donné naissance et qui s'imposent par les relations de plus en plus étroites des Etats policés.

Cet ouvrage est dédié au Souverain dont le cœur élevé, les idées généreuses, la rare clairvoyance, l'infatigable labeur ont créé sur le Bas-Danube un Royaume, auquel Il a su donner, en moins d'un demi-siècle, une position des plus honorables et une forte impulsion vers un progrès constant.

Quelques allocutions prononcées à certaines occasions dans le sein de la Commission Européenne du Danube serviront de préface à cette publication. Elles caractérisent les résultats obtenus jusqu'à ce jour par cette grande institution européenne, ainsi que les points de vue de la Roumanie.

1.

PROCÈS-VERBAL

de la Commission européenne du Danube en date du 19 mai 1894, à l'occasion de l'inauguration de la coupure du bras de Soulina du $8^1/_2$ au 18ème milliaire.

Le 17 mai, à huit heures du matin, Azarian Effendi, Délégué ottoman à la Commission du Danube et Président de la dernière session; M. M. Percy Sanderson, Délégué de la Grande-Bretagne; le Chevalier de Gsiller, Délégué d'Autriche-Hongrie; le Chevalier Tesi, Délégué d'Italie; A. Raffauf, Délégué d'Allemagne; G. Cogordan, Délégué de France; N. de Lodygensky, Délégué de Russie, et le général Pencovicï, Délégué de Roumanie, en uniforme, réunis sur le pont du débarcadère établi sur le quai extérieur des docks de Galatz pour le bateau à vapeur de la Compagnie danubienne «Orient», reçoivent Sa Majesté le Roi de Roumanie accompagné de Ses Ministres et de Sa Maison militaire. Azarian Effendi Lui souhaite la bienvenue et Le remercie d'avoir daigné accepter de présider les fêtes d'inauguration de la grande coupure. Le général Pencovicï présente les femmes de ses collègues et, au nom de celles-ci, Madame Cogordan offre à Sa Majesté un bouquet.

Puis Sa Majesté monte à bord de l'«Orient», suivie des Membres de la Commission.

S'embarquent en même temps: LL. EE. MM. Lascar Catargi, Président du Conseil des Ministres, et Madame L. Catargi; A. Lahovary, Ministre des Affaires étrangères; P. Carp, Ministre de l'Agriculture, des Domaines, de l'Industrie et du Commerce; Olanesco, Ministre des Travaux publics; Ghermani, Ministre des Finances; MM. Ghyka Brigadir, Secrétaire général du Ministère des Affaires étrangères; A. Floresco, chef du cabinet du Ministre des Affaires étrangères; Kalindero, Administrateur général des Domaines de la Couronne; le général Vladesco, Chef de la Maison Militaire de Sa Majesté; les colonels Beresteano et Priboiano, aides-de-camp de Sa Majesté; Gr. N. Mano, Directeur général de la Régie des Monopoles de l'Etat; Robesco, préfet de Covurlui, et Madame Robesco;

le général Barozzi, commandant du 3ème corps d'armée; le général Murgesco, commandant de la flottille.

Se trouvaient déjà à bord de l'«Orient», LL. EE. MM. de Coutouly, Ministre de France, et Madame de Coutouly ; le comte de Goluchowski, Ministre d'Autriche-Hongrie, et Madame la Comtesse Goluchowska; le comte Courtopassi, Ministre d'Italie ; Chemsuddin Bey, Ministre de Turquie; le comte Leyden, Ministre d'Allemagne; de Weede, Ministre des Pays-Bas, et Madame de Weede; Mijatovitch, Ministre de Serbie ; MM. T'Serstevens, Chargé d'Affaires de Belgique; le baron Wrangel, Chargé d'Affaires de Russie; MM Walter Townley, Chargé d'Affaires de S. M. Britannique, et G. Wiet, Consul de France à Galatz ;

MM. le colonel Sturdza, Préfet de Toulcea ;

Mademoiselle O. Tesi et M. L. Tesi ;

MM. Ciuntu, Président du Comité permanent du district de Covurlui et Membre de la Chambre de commerce ; Auguste Dall'Orso, banquier à Galatz ; S. Mendl, de la Maison L. Mendl et Cº., et Madame S. Mendl ; Youell, armateur, Madame et Mademoiselle Youell ;

Sir Charles Hartley, Ingénieur-consultant de la Commission européenne du Danube ; MM. Eagle, Directeur de la Comptabilité centrale de la Commission européenne du Danube, et Madame Eagle; Gauvain, Secrétaire de la Commission européenne du Danube.

MM. de Ullmann, Directeur général de la Compagnie Danubienne, et Kuh, Inspecteur de la même Compagnie.

Dès que Sa Majesté et Sa suite sont montées à bord, l'«Orient» se met en marche, précédé de la canonnière roumaine «Siretul » Le yacht de la Commission «Carolus Primus» devance de plusieurs milles le convoi officiel. Derrière l'«Orient», en ordre régulier et à 400 mètres les uns des autres, suivent le «Bassaraba», bateau de la Régie des Monopoles ; le «Friedrich», de la Compagnie danubienne ; les remorqueurs «Raphael» et «Luigi», de la maison L. Mendl et Cº.; les remorqueurs «Ferdinando», «Ida» et «Mary», des frères B. Mendl, de Braïla ; «Prutul», de la Cie. Zamfiresco, Popovicï et Youell ; «Omonia», de M. Gherassimo Focà Populato ; «Xénophon», de M. X. Carusso ; «Constantza» et «Toulcea» de M. Dimitriu, et le paquebot «Apollo» du Lloyd autrichen. La canonnière roumaine «Bistriza» ferme la marche.

A midi, l'«Orient» accoste à Toulcea, où Sa Majesté débarque afin

de recevoir les hommages des autorités et des habitants de la ville.

Après avoir passé en revue les troupes de la garnison, le Roi remonte à bord, accompagné du colonel Livezeano, commandant les troupes du district. M. Kühl, Ingénieur-résidant de la Commission, monte également à bord. A midi et quart, l'«Orient» reprend sa course et le déjeuner est servi dans le grand salon du bateau, tandis que joue la musique du 11e régiment de Dorobantzi.

Vers quatre heures, l'«Orient» arrive au 18e mille, à l'entrée de la nouvelle coupure. Le long de la rive droite, les stationnaires de la Grande-Bretagne, d'Autriche-Hongrie, d'Allemagne et de France sont alignés dans l'ordre suivant: «Cockatrice», «Taurus», «Loreley», «Pétrel». A la bifurcation de l'ancien chenal et du nouveau est mouillé le brick roumain «Mircea». Les matelots sont rangés debout dans les vergues, les équipages poussent des hourras, le «Mircea» tire une salve de 21 coups de canon. Le «Siretul» s'efface devant l'«Orient», qui prend la tête et s'avance pour rompre le câble qui ferme l'entrée de la coupure. A ce moment, tous les hôtes de la Commission sont réunis sur le pont, à l'avant du bateau. Azarian Effendi présente à Sa Majesté une coupe en vieil argent ciselé remplie de champagne et porte le toast suivant:

«*Sire,*

«La Commission européenne du Danube est heureuse et fière d'inaugurer aujourd'hui, sous les auspices de Votre Majesté, cette grande coupure qu'elle a mis quatre ans à exécuter.

«La Haute sollicitude que Votre Majesté a daigné témoigner à l'exécution de cette œuvre considérable, ainsi que l'appui que Son Gouvernement a bien voulu lui prêter, ont été le véritable soutien de la Commission européenne, et la présence de Votre Auguste Personne à cette cérémonie est la plus belle récompense de ceux qui l'ont menée à bonne fin.

«Permettez-moi, Sire, de soumettre respectueusement à Votre Majesté notre profonde gratitude et de Lui souhaiter un long règne heureux et prospère.

«Vive S. M. le Roi,

«Vive S. M. la Reine,

«Vive l'Auguste Famille royale,

«Vive la Roumanie!».

Sa Majesté répond dans les termes que voici:

«Bien touché de vos aimables paroles, Je vous remercie des bons vœux que vous M'exprimez au nom de la Commission européenne.

«Depuis Ma première visite aux bouches du Danube, il y a vinpt-sept ans, J'ai suivi avec la plus vive attention les travaux de la Commission et Je Me suis réjoui de chaque progrès réalisé. Aujourd'hui, Je ressens une véritable satisfaction en inaugurant la grande coupure dans le bras de Soulina, qui est une nouvelle et importante facilité apportée à la navigation du Bas-Danube.

«Je félicite les ingénieurs de la conception et de la réussite d'une œuvre aussi remarquable, et Je lève cette magnifique coupe, que Je conserverai comme un précieux souvenir de cette journée intéressante, en souhaitant à la Commission désormais encore des succès aussi brillants dans l'accomplissement de la grande et belle tâche que l'Europe lui a confiée».

De chaque côté de la coupure s'élèvent, de place en place, des portiques ornés de pavillons et de feuillage, près desquels se tiennent placés les ouvriers qui ont participé aux travaux.

Au 3ème mille, le chef-pilote de la barre monte à bord de l'«Orient». A cinq heures, le bateau entre dans le port de Soulina, passe entre une double rangée de navires de commerce couverts de pavois, salué d'une salve de coups de canon par le croiseur «Elisabeta», dont les matelots sont debout dans les vergues. Il va faire son évitée au courant entre les deux digues parallèles et revient accoster en face de la Cathédrale, dont les abords sont superbement décorés.

Là, Sa Majesté le Roi débarque, reçoit le pain et le sel traditionnels des mains du maire; Son Excellence M. Alex. Lahovary présente au Roi les Consuls étrangers et les chefs de service de la Commission européenne. Tandis que Sa Majesté va assister à un te-Deum solennel célébré par Sa Sainteté l'Evêque du Bas-Danube, l'«Orient» redescend le fleuve jusqu'au quai du palais de la Commission, devant lequel s'élèvent deux arcs de triomphe.

Les Délégués réunis à la porte de l'Hôtel de la Commission attendent l'arrivée du Roi pour Le conduire aux appartements qui Lui ont été préparés.

A huit heures, un dîner de gala, servi dans un pavillon érigé spécialement pour la circonstance et tapissé d'étoffes aux couleurs roumaines et à celles de la Commission, réunit tous les passagers de l'«Orient,» auxquels ont été invités à se joindre :

MM. Morousi, administrateur de Soulina ; Obedenko, maire ; Noveleano, juge de paix ; le lieut-colonel Draghicesco, commissaire maritime de Soulina ; S. S. Parthenie, Evêque du Bas-Danube, et un de ses assistants ;

MM. Demsar, Consul d'Autriche-Hongrie ; Vecqueray, Consul de S. M. Britannique ; Kartamyschew, Vice-Consul de Russie, et Madame Kartamyschew ; Zia Bey, Vice-Consul de Turquie ;

MM. les officiers du croiseur «Elisabeta» : colonel Urseano, commandant supérieur ; le major Koslinsky, commandant, et Madame Koslinsky ; les capitaines Catuneano et Crivetz ; les lieutenants Popesco et Grecesco ;

MM. les officiers du brick «Mircea» : major Eustatiu, commandant ; capitaine Ponici, commandant en second ; capitaine Balesco ;

MM. les officiers de la canonnière «Grivitza» : capitaine Popovetz, commandant ; le lieutenant Ciudin ;

M. le capitaine Iorgulesco, commandant de la canonnière «Siretul» ;

M. le capitaine Genoveano, commandant de la canonnière «Bistritza» ;

MM. les officiers de la «Cockatrice», aviso anglais : Rason, commandant ; Mac Lachlan, lieutenant ; docteur Draper, médecin ; Ferguson, officier-payeur ; Wheattley, ingénieur ; Konopacki, interprète ;

MM. les officiers du «Taurus», aviso austro-hongrois : Hermann, capitaine de corvette, commandant ; Lengnick, lieutenant de vaisseau ; comte de Firmian, Stahlberger, de Camerloher, enseignes de vaisseau ; docteur Hiersche, médecin ; Weigelt, mécanicien ; baron de Hulmershofen, commissaire-adjoint ;

MM. les officiers du «Loreley», aviso allemand : Grolp, capitaine de covette, commandant ; Hopmann et von Bülow, lieutenants ; docteur Mathiolius, médecin ;

MM. les officiers du «Pétrel», aviso français : Serpette de Berseaucourt, commandant ; Loyer, commandant en second ; docteur Gauran, médecin de 1ère classe ; Latapis et Ribes, enseignes de vaisseau ;

MM. Kühl, Ingénieur-résidant, et Madame Kühl ; Magnussen,

aide-Ingénieur, et Madame Magnussen ; Pavlovich, capitaine de port ; Velasty, Directeur de la Caisse de navigation ; Dethier, Inspecteur de la navigation ; Docteur Petresco H. Stoïca, Directeur de l'Hôpital de la marine ; Gemmell, Inspecteur-mécanicien, de la Commission européenne du Danube.

Au dessert, Azarian Effendi prononce le discours suivant :

«*Sire*,

«Je suis chargé par mes collègues d'exprimer très respectueusement à Votre Majesté toute la reconnaissance de la Commission pour la nouvelle preuve qu'Elle a bien voulu nous accorder de l'intérêt qu'Elle porte à nos travaux en daignant honorer de Sa présence l'inauguration de la grande coupure entre les 8-me et 18-me milles en amont de Soulina.

«Votre Majesté me permettra de tracer en peu de mots le progrès des travaux entrepris par la Commission.

«C'est en 1861 que la Commission a inauguré les travaux d'amélioration entrepris à l'embouchure, travaux au moyen desquels un chenal dangereux de 9 pieds de fond en moyenne a été converti en une passe facile de 17 pieds de profondeur ; amélioration déjà très sensible, mais qui ne devait pas s'arrêter là ; graduellement, la profondeur s'est augmentée et, à partir du mois de septembre 1879, il n'y a jamais eu moins de $20^1/_2$ pieds d'eau sur la passe à l'embouchure.

«Aujourd'hui, la Commission cherche à approfondir encore cette passe à l'aide de travaux dans le port et d'une puissante drague déjà commandée et qu'on espère voir à l'œuvre dans l'automne de cette année. En ce qui regarde le fleuve, à part son embouchure il fallait agir d'abord avec une extrême prudence, de peur que les améliorations accomplies sur un point n'exerçassent sur un autre point une action imprévue et nuisible.

«Du reste, les finances de la Commission ne lui permettaient pas de se lancer dans de grandes entreprises.

«Jusqu'à la fin de l'année 1879, les soins de la Commission ont été plutôt portés sur le maintien, au moyen d'éperons et de revêtements, de la profondeur de 13 pieds aux eaux les plus basses, ce qui représentait déjà 5 pieds de gagnés sur la profondeur originaire, de 8 pieds seulement.

«Toutefois, une petite coupure fut exécutée au 23-ème milliaire en amont de Soulina, ainsi que les travaux importants qui règlent le débit des eaux au Tchatal d'Ismaïl, également au bénéfice des deux bras dans lesquels le Danube se divise à ce point. C'est à partir de 1880 qu'a commencé la série des grands travaux, coupures avec leur complément de revêtements et d'éperons, qui ont porté la profondeur dans le fleuve jusqu'à son état actuel. La coupure que Votre Majesté a si gracieusement daigné inaugurer aujourd'hui est la plus grande qui ait été entreprise jusqu'à présent.

«Sa longueur dépasse 5 milles marins, elle supprime 3 courbes difficiles et raccourcit le chemin de 4 milles et 1/4. Commencée en 1890, elle a été achevée en 3 ans 1/2, c'est-à-dire 2 ans 1/2 plus tôt qu'il n'avait été prévu au commencement. En résumé, à partir de 1880, six coupures ont déjà été exécutées, supprimant 13 courbes difficiles et raccourcissant le chemin de 6 milles marins. En 1893, le minimum de la profondeur utilisable a été de 17 pieds 1/4.

«Comme à l'embouchure, également dans le fleuve la Commis sion cherche à obtenir plus de profondeur ; en attendant, les pro grès des dix dernières années se démontrent par les chiffres suivants : En 1883, la profondeur minimum était de 14 1/4 pieds, le nombre des bâtiments de 1.157 et leur tonnage de registre de 505.000 tonnes environ ; en 1893, profondeur minimum 17 1/4 pieds, nombre de bâtiments 1.577, tonnage de registre plus de 1.500.000 tonnes.

«La grandeur en moyenne des bâtiments fréquentant le Danube a plus que doublé, la totalité du tonnage a plus que triplé et, pendant ce temps, la Commission a été à même de faire des réductions très sensibles dans le tarif des droits de navigation.

«Il ne m'appartient pas, Sire, de faire à cette occasion l'éloge de nos ingénieurs ; du reste, ce sont les travaux eux-mêmes qui sont leurs meilleurs témoins.

«Je ne chercherai pas non plus à passer en revue tout ce qui a pu contribuer aux résultats déjà obtenus; mais il y a des éléments tellement essentiels au bien-être de la Commission, que je ne saurais les passer sous silence.

«Je parle de la Haute protection de Votre Majesté et du concours bienveillant de Son Gouvernement.

«Cette protection, Votre Majesté a toujours bien voulu la lui accorder. L'appui du Gouvernement roumain ne lui a jamais man-

qué. C'est aujourd'hui mon privilège d'exprimer toute la reconnaissance de la Commission européenne du Danube en portant un toast

«A la santé de Votre Majesté,
«A la santé de Sa Majesté la Reine,
«A la santé de la Famille royale».

Sa Majesté le Roi répond :

«La belle fête que la Commission européenne du Danube a bien voulu M'offrir restera à tout jamais gravée dans Mon souvenir.

«Je la remercie bien sincèrement, ainsi que pour les aimables attentions qu'elle a eues à Mon égard.

«J'ai assisté avec un vif plaisir à l'inauguration de la grande coupure dans le bras de Soulina, et J'apprécie hautement les éminents services que la Commission a rendus par ses travaux au commerce et à la navigation du Bas-Danube.

«C'est surtout la Roumanie qui en retire les avantages, ayant le débouché de ses richesses agricoles assuré.

«Je suis donc l'interprète fidèle des sentiments de Mon pays en remerciant la Commission européenne de l'activité bienfaisante qu'elle développe depuis une trentaine d'années et en portant la santé des Souverains et des Chefs d'Etat représentés dans ce moment, non seulement par le Corps diplomatique accrédité auprès de Moi et les Membres de la Commission, mais encore par les stationnaires et bâtiments de guerre, dont la présence donne un éclat tout particulier à cette fête.

«Je salue avec sympathie et respect les pavillons qui flottent aujourd'hui aux embouchures du Danube, de ce majestueux fleuve auquel se rattachent les souvenirs de Ma jeunesse et les destinées de Ma vie, et dont les sources arrosent le berceau de Ma Famille.

«A la santé des Souverains et Chefs d'Etat des Grandes Puissances!».

Après le dîner, Sa Majesté S'entretient quelques instants avec les convives dans le salon précédant la salle du banquet. Puis Elle Se rend au Palais de la Commission, pour assister, du haut du balcon du premier étage, aux illuminations du port et de la ville. A 10 heures, un feu d'artifice est tiré sur la digue du Nord ; l'«Orient»

et l'«Elisabeta» sont splendideme éclairés à la lumière électrique; le «Friedrich», couvert de lampi s et de lanternes vénitiennes, évolue lentement dans le port, avec une musique à bord.

Vers minuit, Sa Majesté le Roi Se retire dans Ses appartements.

Le lendemain matin, à 7 heures, Sa Majesté le Roi, accompagné des Délégués, va visiter l'Hôpital de la marine et ses dépendances, ainsi que le nouvel hôpital en construction, la mosquée et l'église grecque.

Il passe quelques minutes sur le «Bassaraba», de la Régie des Monopoles, puis monte à bord de l'«Orient», d'où Il assiste aux manœuvres des marins sauveteurs sur le bateau de sauvetage de la Commission.

A 8 heures, l'«Orient» part pour la remonte, portant les mêmes passagers que la veille et suivi des mêmes bâtiments. Le Roi passe en revue les canonnières roumaines et étrangères rangées le long des quais et dont les équipages, montés dans les vergues, poussent des hourras.

A 6 heures, l'«Orient» accoste le quai de Galatz. Azarian Effendi ainsi que ses Collègues remercient de nouveau Sa Majesté d'avoir daigné présider les fêtes qui viennent d'être si heureusement célébrées.

Sa Majesté, après avoir adressé des paroles gracieuses à chacun des Délégués, quitte le bord, accompagnée de Ses Ministres et de la plupart des Membres du corps diplomatique, qu'un train spécial ramène le soir même à Bucarest.

2.

PROCÈS-VERBAL

de la Commission européenne du Danube en date du 14 octobre 1902, à l'occasion de l'inauguration de la coupure du bras de Soulina du 18e au 27e milliaire.

Le 19 octobre, à huit heures du matin, M. de Borhek, Délégué d'Autriche-Hongrie et Président de la session ; Azarian Effendi, Délégué de Turquie ; MM. le Général Pencovici, Délégué de Rou-

manie ; le Colonel Trotter, Délégué de la Grande-Bretagne ; le Marquis Pappalepore, Délégué d'Italie ; le Prince Lobanow de Rostow, Délégué de Russie ; Marhenecke, Délégué d'Allemagne, et Marcellin Pellet, Délégué de France, en uniforme, réunis sur le pont du débarcadère établi sur le quai extérieur des docks de Galatz pour le paquebot «Principessa Maria», du Service Maritime Roumain, reçoivent Leurs Altesses Royales le Prince et la Princesse Ferdinand de Roumanie, accompagnés de Leurs Maisons civile et militaire.

Le Président de la Commission souhaite la bienvenue à Leurs Altesses Royales, qui montent à bord du «Principessa Maria» suivies de LL. EE. MM. D. A. Sturdza, Président du Conseil des Ministres, Ministre de la Guerre et Ministre des Affaires étrangères par intérim ; E. Costinesco, Ministre des Finances ; C. I. Stoicesco, Ministre des Travaux publics, et de plusieurs hauts fonctionnaires roumains.

Se trouvaient déjà à bord : les femmes des Délégués à la Commission européenne du Danube ;

Les Chefs de Missions étrangères accrédités à Bucarest ;

Les Attachés militaires des Puissances représentées à Bucarest ;

Les hauts fonctionnaires et les représentants du commerce de Galatz ;

Le Préfet de Toulcea, et plusieurs autres invités.

Le «Principessa Maria» se met en marche, précédé du yacht de la Commission, le «Carolus Primus» ; le «Principessa Maria» est suivi de l'«Orientul», qui porte les membres de la presse et divers invités, d'une canonnière roumaine et de plusieurs paquebots et remorqueurs.

En vue de Toulcea, M. Kühl, Ingénieur-résidant de la Commission, accompagné du personnel supérieur du service technique, monte à bord du «Principessa Maria».

Après le déjeuner, des plans du bras de Soulina indiquant toutes les coupures exécutées par la Commission depuis 1868 sont distribués à tous les invités.

Vers deux heures, le «Principessa Maria» arrive au 19e milliaire (ancien 27e). A l'entrée de la nouvelle coupure, elle trouve rangés le long de la rive droite les stationnaires suivants : «Elisabeta» (roumain), «Scout» (anglais), «Vautour» (français), «Sesia» (italien), «Taurus» (austro-hongrois) et «Loreley» (allemand), dont

les canons tirent des salves et dont les équipages poussent des hourras.

Au moment où le «Principessa Maria» rompt de son étrave le ruban tendu en travers de l'entrée de la coupure, le Président de la Commission présente des coupes en argent ciselé à Leurs Altesses Royales et s'exprime en ces termes :

«*Altesses Royales,*

«Il y a huit ans, Sa Majesté le Roi Charles Ier daignait honorer de Sa présence l'inauguration de la grande coupure entre les 8e et 18e milliaires du bras de Soulina. Aujourd'hui, la Commission européenne du Danube est heureuse et fière d'ouvrir à la navigation, sous les auspices de Vos Altesses Royales, la seconde partie de ce grand travail, qui, faisant directement suite à la première, constitue maintenant un chenal en ligne droite de plus de vingt kilomètres.

«La présence de Vos Altesses Royales à cette cérémonie est un nouveau et précieux témoignage du bienveillant intérêt avec lequel la Maison royale suit tous les développements d'une œuvre déjà longue, tout entière consacrée à la prospérité de la navigation internationale.

«Cette haute sollicitude et l'appui constant du Gouvernement de Sa Majesté ont été pour la Commission européenne du Danube le plus puissant encouragement dans l'accomplissement de la mission que l'Europe lui a confiée.

«Que Vos Altesses Royales me permettent d'en exprimer devant Elles notre profonde reconnaissance et d'adresser respectueusement à l'Auguste personne du Roi et à toute la Famille royale nos vœux les plus chaleureux.»

Le Prince de Roumanie répond de la manière suivante :

«C'est avec une vive satisfaction que J'inaugure au nom du Roi, mon bien-aimé Oncle, cette nouvelle coupure, qui complète l'œuvre grandiose que la Commission européenne a entreprise pour enlever tous les obstacles qui entravaient la navigation dans le bras de Soulina.

«Le magnifique canal qui s'ouvre devant nos yeux est un véritable monument que la Commission s'est élevé et qui restera

comme un témoignage de ses efforts persistants pour assurer la traversée des grands bateaux de mer.

«En félicitant la Commission européenne de ce nouveau et remarquable travail, et en vous remerciant de vos aimables paroles, Je bois à la santé des Délégués des grandes Puissances».

Le Président offre alors à Leurs Altesses Royales des médailles commémoratives en or, et chacun des invités reçoit une médaille en argent.

Des deux côtés de la coupure, les ouvriers qui ont participé aux travaux sont groupés le long d'arcs de triomphe rustiques et saluent de leurs hourras le convoi officiel.

Au 3e mille, le chef-pilote de la barre monte à bord du «Principessa Maria», qu'il conduit dans le port à travers une double rangée ininterrompue de navires de commerce couverts de pavois. Le «Principessa Maria» va faire son évitée en mer et revient accoster en face du Palais de la Commission. Au débarcadère, Leurs Altesses Royales reçoivent les hommages des Chefs de service de la Commission et des fonctionnaires roumains de la ville.

A sept heures et demie, un dîner de gala, servi dans un pavillon spécial, réunit tous les passagers du «Principessa Maria», les états-majors des stationnaires, les membres du corps consulaire de Soulina, les principaux fonctionnaires de Soulina, les ingénieurs et les chefs de service de la Commission.

Au dessert, le Président de la Commission prononce le discours suivant :

«*Altesses Royales*,

«La nouvelle coupure que Vos Altesses Royales ont si gracieusement daigné inaugurer aujourd'hui est le couronnement d'une série de travaux entrepris dans le bras de Soulina pour supprimer les coudes gênants et les bas-fonds et pour augmenter la profondeur du chenal navigable. Elle fait disparaître la boucle supérieure de ce grand M qui créait tant de difficultés à la navigation

et dont la boucle inférieure avait été déjà redressée par la coupure ouverte le 17 mai 1894 en présence de Sa Majesté le Roi Charles.

«Mais depuis cette cérémonie, qui a laissé à la Commission européenne un souvenir ineffaçable, ce n'est pas le seul travail du même genre qui ait été mené à bonne fin dans le bras de Soulina.

«Deux autres coupures, exécutées, l'une de 1894 à 1897 entre le 31e et le 37e milliaire, et l'autre de 1897 à 1898 entre le 40e et le 42e milliaire, ont procuré à la navigation des avantages importants, en mettant de côté cinq coudes difficiles et plusieurs bas-fonds persistants. La coupure qui vient d'être achevée est la plus longue de toutes ; elle se développe sur plus de dix kilomètres, raccourcit le chemin de plus de sept kilomètres et supprime trois coudes.

«En résumé, depuis 1894 le chenal navigable a été raccourci de plus de dix kilomètres et débarrassé des derniers obstacles qui constituaient encore une gêne pour les navires.

«Aujourd'hui, du Tchatal de St. Georges à Soulina, le Danube présente un chenal régulier presque droit, d'une profondeur moyenne de 18 pieds à l'étiage, au lieu du cours capricieux et sinueux profond de huit pieds seulement, que les bateaux devaient suivre en courant des risques de toute sorte, avant que les Puissances eussent confié à la Commission européenne le soin de l'améliorer.

«Vos Altesses Royales me pardonneront la sécheresse de ces énumérations. Je dois Leur demander encore la permission de Leur dire que nos efforts ne se sont point bornés depuis 1894 à continuer la régularisation du bras de Soulina. A l'embouchure, une drague puissante est employée depuis l'automne de 1894 à déblayer la passe.

«Grâce à son mécanisme perfectionné ainsi qu'à la construction de digues parallèles entre les jetées de Soulina, la profondeur de la passe a pu être portée, dès le mois de septembre 1895, de 20 pieds et demi à 24 pieds, et cette profondeur est maintenue au moyen de dragages permanents.

«Enfin, la direction de la passe, naturellement contournée, a été rectifiée, de sorte que le port de Soulina est devenu facilement accessible aux bateaux de très fort tonnage.

«La Commission a trouvé sa meilleure récompense dans l'em-

pressement qu'a mis la navigation internationale à profiter de ces divers travaux. Le nombre et le tonnage total des navires dépendent forcément de l'abondance des récoltes dans le bassin du bas et du moyen Danube. Il faut pourtant constater que, de 1894 à 1902, la moyenne actuelle du tonnage de registre s'est élevée de 944 à 1.297 tonnes.

«Depuis 1894 également, le nombre des bateaux de plus de 1.500 tonnes a plus que doublé. Les bateaux de plus de 3.000 tonnes commencent à fréquenter le Bas-Danube ; l'an dernier, «l'Apollo», de 3 596 tonnes, est entré à Soulina ; cette année, «l'Arad», de 3.502 tonnes, a remonté le fleuve jusquà Galatz. Soulina est devenu un port de premier ordre de la mer Noire.

«Les résultats acquis sont certainement dus, dans une mesure que je ne saurais apprécier ici, à la longue expérience, à la perspicacité, à la science et à l'énergie de nos ingénieurs. Mais je dois, avant tout, exprimer, au nom de mes collègues, la reconnaissance infinie de la Commission pour la Haute protection dont l'a honorée Sa Majesté le Roi et pour l'appui invariable qu'elle a rencontré près de Son Gouvernement.

«Vos Altesses Royales, à Leur tour, ont ajouté à notre dette de gratitude une part dont nous sentons tout le prix. Si le caractère spécial de nos travaux, qui corrigent et violentent la nature, rend toujours leur succès un peu aléatoire, nous voyons dans la gracieuse présence de Son Altesse Royale la Princesse Marie le plus heureux des augures pour notre dernière entreprise et pour l'avenir de la Commission.

«C'est le plus agréable de mes devoirs d'adresser nos respectueux remerciements à Vos Altesses Royales et de porter un toast à Sa Majesté le Roi, à Sa Majesté la Reine, à Leurs Altesses Royales le Prince et la Princesse Héritiers et à la Maison Royale de Roumanie».

S. A. R. le Prince de Roumanie répond:

«Je ressens une vive joie que le Roi, Mon oncle bien-aimé, M'ait chargé de Le représenter à la belle fête que la Commission européenne a l'amabilité de Nous offrir. Nous vous en exprimons les plus sincères remerciements pour les vœux que vous formez pour Nous.

«Le Roi et nous tous apprécions hautement l'activité bien-

faisante de la Commission européenne, les travaux importants qu'elle exécute depuis de longues années et qui viennent d'être complétés par un nouveau canal. La Roumanie les envisage avec d'autant plus de satisfaction qu'elle y voit un puissant moyen pour son développement économique. Aussi est-elle pleine de reconnaissance pour les services considérables que la Commission a rendus au commerce et à la navigation.

«Au nom du Roi, Je souhaite aux Délégués des grandes Puissances qu'ils puissent assurer et développer la belle œuvre entreprise depuis près d'un demi-siècle et Je bois à la santé des Souverains et Chefs d'Etats représentés ici».

Après le dîner, Leurs Altesses Royales montent dans le grand salon du Palais de la Commission, d'où Elles assistent aux illuminations du port et de la ville et aux feux d'artifice. Vers 11 h. Elles rentrent à bord du «Principessa Maria» et, à 1 h. du matin, partent pour Constantza avec Leur suite.

3.

EXTRAIT DU PROTOCOLE No. 527

de la séance de la Commission européenne du Danube du 24 mai 1894.

§ 1er.

Le Président donne lecture de la dépêche suivante, qu'il vient de recevoir:

Bucarest, 23 mai 1894.

«Sa Majesté le Roi me charge de transmettre à la Commission européenne du Danube, par votre entremise, tous Ses remerciements pour les vœux qu'elle a bien voulu Lui transmettre et l'assurance qu'Il Se souviendra toujours de la réception si brillante qui Lui a été faite à l'occasion de l'inauguration de la grande coupure de Soulina».

Signé: Ministre *Alex. Lahovary.*

4.

PROCÈS-VERBAL

de la Commission européenne du Danube en date du 30 octobre 1897 à l'occasion de l'inauguration de la coupure du 31½ au 37e milliaire.

Le 26 octobre 1897, à 8 h. ½ du matin, les Membres de la Commission européenne du Danube, présidés par M. de Lodygensky, Délégué de Russie, Président de la dernière session, et le Secrétaire de la Commission reçoivent à bord de l'«Orient», accosté au quai de Galatz, LL. EE. MM. D. Sturdza, Président du Conseil des Ministres de Roumanie, et I. Bratiano, Ministre des Travaux publics, accompagnés de MM. le Général Murgesco, Commandant de la flottille roumaine; Démètre I. Ghica, Secrétaire Général du Ministère des Affaires étrangères; Tzeruseano, Président du Conseil technique des Travaux publics; le Major Coanda, Sous-Directeur du Service maritime; Baïcoyano, Inspecteur des domaines; Stefanesco, Directeur des docks de Galatz; Chiriac, Inspecteur des chemins de fer; Vartic-Colesco, Secrétaire de l'Académie roumaine; von Engelbrechten, publiciste; Kleser, publiciste.

Dès que tous les invités son montés à bord, l'«Orient» se met en marche, précédé d'une canonnière roumaine et suivi du brick roumain «Mircea» et du yacht «Carolus Primus». Les bâtiments de guerre roumains mouillés dans le port saluent le départ des ministres d'une salve d'artillerie.

A midi et demi, au Tchatal de St. Georges, l'«Orient» stoppe pour prendre à bord M. Kühl, Ingénieur-résidant de la Commission, ainsi que MM. Magnussen, aide-Ingénieur, Gemmell, Inspecteur-mécanicien, et Henriksen, hydrographe de la Commission.

A une heure de l'après-midi, l'«Orient» arrive au 37e mille, à l'entrée de la nouvelle coupure. Un peu en amont, le long de la rive droite, sont mouillés le stationnaire britannique «Cockatrice» et le stationnaire russe «Psezouapé». A la bifurcation de l'ancien et du nouveau chenal sont également mouillés deux canonnières

roumaines et le bateau de l'Inspection «Prince Ferdinand de Roumanie».

Les canonnières tirent une salve de coups de canon et l'«Orient» s'avance pour rompre le câble qui ferme l'entrée de la coupure. A ce moment, tous les hôtes de la Commission sont réunis sur le pont à l'avant du bateau. Des coupes de champagne sont présentées à chacun d'eux et le Président de la Commission porte le toast suivant:

«La Commission européenne du Danube, soucieuse de persévérer dans la tâche d'améliorer de plus en plus les conditions de navigabilité des embouchures du Danube, a continué, depuis la grande coupure, inaugurée en présence de S. M. le Roi Charles, les travaux jugés encore nécessaires.

«Aujourd'hui, la Commission se félicite de ce que Votre Excellence et Son Exc. le Ministre des Travaux publics avez bien voulu accepter de prendre part à l'inauguration de ce canal, qui est un pas de plus dans l'œuvre de perfectionnement poursuivie depuis plus de quarante ans.

«Veuillez, M. le Président du Conseil, et M. Bratiano, Ministre des Travaux publics, agréer l'expression de notre vive gratitude pour avoir bien voulu répondre à l'invitation de la Commission européenne du Danube».

S. Exc. M. D. Sturdza répond en ces termes:

«*Messieurs,*

«Nous sommes conviés à fêter un nouvel exploit de la Commission européenne du Danube, qui s'est donné une courte, mais énergique devise: «Toujours en avant!».

«En effet, si nous jetons nos regards vers les débuts de cette belle institution, représentant le travail uni à la science et produisant le progrès, nous constatons qu'elle trouvait notre grand et majestueux fleuve dans un état déplorable. A peine des navires de 500 tonnes pouvaient-ils arriver à Galatz et à Braïla, et cela non sans difficultés, non sans affronter souvent de véritables dangers. Le problème à résoudre était lui-même des plus ardus et les sommités de la science n'étaient pas d'accord sur les solutions à donner.

On doutait même que des mesures quelconques pouvaient atteindre le but proposé.

«La Commission se mit à l'œuvre et, bientôt, on constata des résultats inattendus. La navigation fut assurée non seulement pour les navires du faible tonnage que je viens de mentionner, mais chaque problème résolu en créait un autre, qui devenait à son tour une réalité.

«Il y a dix ans, Sir Charles Hartley ne croyait pas à la possibilité de voir flotter sur le bras de Soulina un bateau de 5.000 tonnes. Aujourd'hui, il pense certainement aux travaux devenus nécessaires pour faire naviguer des navires surpassant ce tonnage.

«Permettez-moi, Messieurs les Délégués, de dire le fond de ma pensée. La Commission européenne du Danube, dont vous êtes les membres éminents, est une des plus belles institutions créées par la civilisation du XIXème siècle. On ne peut que l'admirer et souhaiter que son activité poursuive la marche commencée.

«N'est-ce pas, en effet, admirable de voir réunis les Etats les plus puissants et les plus éclairés du globe à une œuvre éminemment de paix?

«N'est-ce pas d'un heureux présage pour l'avenir de la vie commune des nations qu'une pareille institution ait pu durer sans interruption pendant quarante années?

«N'est-ce pas une création qui inspire le plus grand respect par la sûreté de ses procédés, tous couronnés d'un succès complet?

«N'est-ce pas une œuvre représentant une grande idée humanitaire, celle d'aider, avec un désintéressement absolu, à la prospérité des autres? Car ce n'est pas la Roumanie qui niera que c'est elle qui profite le plus des travaux accomplis par la Commission européenne du Danube.

«Mais il y a un autre point remarquable, que vous me permettrez de signaler: c'est que les travaux de la Commission sont un monument vivant et impérissable de ce que peut le travail intelligent, assidu et constant, ce que peuvent les forces unies des peuples puissants qui sont à la tête de la civilisation, ce que ces forces unies donnent de mouvement au progrès général.

«Aussi la Roumanie éprouve-t-elle une grande satisfaction d'être associée à la grande œuvre européenne qui s'accomplit sur le Bas-Danube, non seulement parce que cette œuvre est bienfaisante pour ses intérêts matériels, mais bien plus encore parce qu'elle représente un travail d'une haute portée générale, dépassant le cercle

restreint d'intérêts locaux. La Roumanie est fière d'être unie aux grandes et puissantes nations dans un travail d'un ordre élevé, moral et humanitaire.

«Les beaux travaux accomplis par la Commission, les problèmes nouveaux qu'elle ne cesse de poser pour les résoudre sont la meilleure preuve de la nécessité de son existence.

«Sa Majesté le Roi Charles, qui connaît dans ses moindres détails les besoins et les nécessités de Son pays et qui poursuit avec attention les progrès accomplis et à accomplir, Sa Majesté le Roi Charles a salué en 1894 l'inauguration de la grande coupure comme un éminent service rendu par la Commission européenne à la navigation et au commerce du Bas-Danube par sa conception et par sa réussite.

«Je suis heureux de pouvoir aujourd'hui, au nom du Gouvernement royal, vous prier de vider vos verres à la prospérité de la Commission européenne du Danube, qui a su si parfaitement mettre la haute science au service de grands intérêts matériels, d'intérêts moraux non moins importants.

«Je vous prie de boire à la durée de cette institution, qui, par son travail paisible et constant, est une des gloires de notre siècle.

«Je vous prie de vider vos verres à la santé des Membres de cette grande institution et de remercier, en même temps, Monsieur le Président de Lodygensky de l'amabilité avec laquelle il nous a accueillis.

«Vive la Commission européenne du Danube,

«Vivent les grandes Puissances européennes, qui ont fondé cette belle institution internationale.

«Vivent les Membres de la Commission européenne du Danube, ainsi que ses éminents ingénieurs, en premier lieu Sir Charles Hartley, ainsi que M. Kühl et ses aides pleins de science et d'ardeur !».

De chaque côté de la coupure s'élèvent, de place en place, des portiques ornés de pavillons, près desquels sont alignés les ouvriers qui ont participé aux travaux et qui poussent des hourras au passage de l'«Orient».

A 4 h. de l'après-midi, l'«Orient» arrive dans le port de Soulina, entre deux rangées de bateaux de commerce couverts de pavois, et il accoste l'un des débarcadères de la Commission, salué de salves de coups de canon par plusieurs canonnières roumaines.

A 7 h. 1/2, un dîner de gala réunit tous les passagers de l'«Orient», auxquels ont été invités à se joindre MM. les officiers des stationnaires britannique et russe, les chefs de service et l'aide-Ingénieur de la Commission.

Au dessert, le Président de la Commission prononce le toast suivant:

«*Monsieur le Président du Conseil,*
«*Monsieur le Ministre des Travaux publics,*

«Je remplis avec empressement le devoir qui m'incombe de remercier Vos Excellences, au nom de la Commission européenne du Danube, d'avoir bien voulu participer à la solennité de ce jour.

«Nous y voyons une preuve nouvelle de l'intérêt que le Gouvernement royal témoigne à l'œuvre qui nous est confiée par les Puissances.

«Nous sommes fiers de ce que le nouveau travail technique — conçu et exécuté avec tant de science et de talent par les éminents ingénieurs Sir Charles Hartley et M. Kühl—ait été mené à bonne fin, en dépit des formidables obstacles que les éléments ont opposés à leurs efforts.

«Sans se livrer à des prévisions présomptueuses, on peut s'attendre à ce que ce nouveau travail rendra des services signalés tant à la navigation internationale qu'au développement économique du Royaume de Roumanie.

«Tel est notre souhait le plus ardent et sa realisation sera pour la Commission européenne un nouvel encouragement à parachever sa tâche par l'ouverture du neuvième canal, actuellement en cour d'exécution, et, enfin, par le percement de la seconde moitié du grand M. La Commission européenne pourra alors se féliciter d'avoir été à la hauteur de sa mission.

«L'inauguration de ce jour nous reporte en pensée à la solennité qui avait lieu ici même, il y a trois ans, et qui était rehaussée par l'Auguste présence du Roi Charles Ier.

«La Commission a remercié respectueusement alors Sa Majesté de l'honneur qui lui était fait.

«Elle vous prie aujourd'hui, Monsieur le Président du Conseil et Monsieur le Ministre des Travaux publics, d'être les interprètes des vœux les plus sincères que nous formons pour la santé de Sa

Majesté le Roi et de Sa Majesté la Reine, ainsi que de Leurs Altesses Royales le Prince et la Princesse de Roumanie,

«et pour la prospérité du Royaume de Roumanie».

S. Exc. M. Sturdza répond par un toast en l'honneur des Souverains et Chefs d'Etat représentés à la Commission européenne du Danube.

Le lendemain, les hôtes de la Commission visitent ses ateliers, ses établissements et ses hôpitaux et assistent à des manœuvres des marins sauveteurs.

Le 28 octobre, à 8 h. du matin, l'«Orient» part pour la remonte, portant les mêmes passagers que l'avant-veille et suivi de deux torpilleurs. Vers quatre heures, il accoste le quai de Galatz. Le Président de la Commission et ses collègues remercient de nouveau LL. EE. MM. le Président du Conseil et le Ministre des Travaux publics d'avoir bien voulu prendre part à l'inauguration de la nouvelle coupure.

5.

EXTRAIT DU PROTOCOLE No. 583

de la séance de la Commission européenne du Danube du 11 mai 1898.

§ 4.

Le Délégué de Roumanie communique le télégramme suivant qu'il vient de recevoir de S. Exc. M. D. Sturdza, Président du Conseil, Ministre des Affaires étrangères :

«Je félicite la Commission européenne du Danube pour la décision prise de terminer la coupure du grand M, dont le succès augmentera sa gloire».

6.

EXTRAIT DU PROTOCOLE No. 630

de la sèance de la Commission européenne du Danube du 13 mai 1901.

§ 1er.

Le Président ouvre la séance en ces termes :

«Je crois être le fidèle interprète de tous les Membres de la Commission en souhaitant la bienvenue à M. Sturdza, Président du Conseil et Ministre des Affaires étrangères.

«La Commission est particulièrement honorée de l'intérêt que Son Excellence a de tout temps témoigné à ses travaux et se félicite de ce que M. le Président du Conseil ait bien voulu assister à notre séance d'aujourd'hui».

Le Président du Conseil des Ministres répond de la manière suivante:

«*Messieurs*,

«C'est pour la troisième fois que je viens à Soulina admirer l'œuvre de la Commission européenne du Danube. Ayant l'honneur d'assister aujourd'hui à une de vos séances, un devoir supérieur m'impose de vous dire tout ce que je pense de cette grande institution internationale.

«Elle est jeune encore, car elle ne compte pas un demi-siècle d'existence ; mais son œuvre est devenue immortelle au point de vue de la conception technique, de l'exécution des travaux, des résultats obtenus, des effets économiques produits, et j'ajouterai de l'esprit élevé qui a guidé les premiers membres de la Commission et qui s'est transmis à leurs successeurs.

«La conception technique appartient à un homme doué d'un coup d'œil perçant, aidé par la puissance de la science et guidé par une élévation d'esprit et de sentiments qui n'est que l'apanage des hommes d'élite. Sir Charles Hartley a su inspirer dès l'origine assez de confiance pour vaincre des difficultés sérieuses et nombreuses.

«Il a su maintenir et consolider cette confiance et nous pouvons dire en ce moment que son autorité a si bien grandi qu'elle

s'étend des embouchures du Danube à tous les points du globe où de grands travaux fluviaux et maritimes ont été établis.

«L'exécution des travaux de la Commission se confond avec les résultats obtenus. Le Bas-Danube n'était accessible, il y a quarante-cinq ans, qu'aux bateaux du plus faible tonnage et présentait à la navigation des difficultés et des dangers presque insurmontables. L'endroit où Sir Charles Hartley a échoué avec la «Persia» en juin 1856, trouvant un abri certainement plus inhospitalier que n'était Tomis du temps d'Ovide, a été transformé en un port digne de ce nom et le bras de Soulina, qui à cause de ses deux douzaines de sinuosités avait l'aspect d'un serpent malfaisant, est devenu un canal tout droit, donnant un accès facile et sûr à des bâtiments dépassant six mille tonnes de poids.

«Quant aux effets économiques, qui saurait les nier? Les frais de navigation ont constamment baissé, grâce à l'esprit large qui a de tout temps caractérisé les conceptions de la Commission européenne et qui a donné un si puissant essor au commerce des pays arrosés par le beau fleuve du Danube.

«Ce qui est pourtant tout aussi remarquable dans cette œuvre de la Commission, c'est l'esprit de suite, c'est le sentiment humanitaire et supérieur dont la Commission ne s'est pas éloignée un seul instant, c'est cette merveilleuse entente qui a toujours régné au sein de cette institution.

«C'est ainsi que la Commission européenne du Danube est devenue une institution internationale à racines profondes, représentant la tendance universelle d'assurer aux peuples les bienfaits de la paix et de la civilisation; tendance si généreusement interprétée par l'Auguste promoteur des Conférences de la Haye.

«Créée pour n'avoir qu'une durée passagère, la Commission européenne du Danube est devenue une nécessité pour la vie économique et les progrès des Etats et des peuples de ces contrées Il y a plus encore. La permanence de cette institution s'impose comme une conséquence naturelle d'une des grandes et belles œuvres de la civilisation, et il faut espérer qu'envisagée aussi sous cet aspect la Commission européenne du Danube dépassera son demi-siècle et atteindra son siècle.

«Je vous remercie, Messieurs, de votre bon accueil et je suis heureux d'assister à une de vos séances, où tant de belles et utiles décisions ont été prises».

7.

EXTRAIT DU PROTOCOLE No. 643

de la séance de la Commission européenne du Danube du 13 mai 1902.

§ 1er.

Le Président ouvre la séance en ces termes:

«Au nom de tous les Membres de la Commission européenne, je souhaite la bienvenue la plus chaleureuse à M. Sturdza, Président du Conseil des Ministres de Roumanie. C'est pour la seconde fois que Son Excellence nous fait l'honneur d'assister à nos séances techniques, et la Commission lui est profondément reconnaissante de cette nouvelle marque de l'intérêt qu'elle a toujours porté à ses travaux».

Le Président du Conseil des Ministeres répond de la manière suivante:

«Chaque fois qu'on a devant soi une œuvre parfaite, le sentiment qu'on éprouve est l'admiration, dont on s'efforce de retenir le souvenir le plus longtemps possible et qui crée le désir que l'objet de cette satisfaction puisse vaincre l'instabilité des choses humaines.

«Chaque fois que vous me procurez le plaisir de visiter avec vous les travaux entrepris aux embouchures du beau fleuve qui arrose ces contrées, j'éprouve ce sentiment d'admiration, et j'ajouterai d'une admiration non troublée, pour une œuvre qui représente la réunion dans un faisceau des volontés et des efforts des plus grands et des plus puissants Etats du globe, qui ont associé aussi la Roumanie à leur travail.

«L'œuvre de la Commission européenne représente en réalité, sous le rapport technique, une œuvre bien conçue dès l'abord, admirablement exécutée à la suite, puisqu'on peut calculer aujourd'hui avec une précision mathématique les effets que produira chaque nouveau projet.

«Cette situation a créé pour vous la possibilité d'établir dans votre œuvre un développement constant. On a commencé par fonder le port de Soulina à l'aide des deux grandes digues lancées

dans la mer. Puis sont venues des coupures de peu d'importance, mais absolument nécessaires pour écarter des obstacles sérieux rencontrés par la navigation.

«On a abordé ensuite des coupures de plus en plus considérables et on est arrivé, finalement, à l'idée de changer le cours serpentin du canal de Soulina en une ligne droite, pour raccourcir la route des bateaux et donner au fleuve la possibilité de creuser un chenal assez profond pour recevoir des bâtiments d'un tonnage de plus en plus élevé.

«C'est ainsi que Soulina est devenu un port remarquable et que Galatz et Braïla ont été transformés en ports maritimes.

«Dans le développement de l'œuvre de la Commission, chaque progrès accompli, qui semblait clore la série de ses entreprises, a donné naissance à de nouveaux projets ayant pour but une amélioration sensible de la navigation, mise au niveau des exigences nouvelles et croissantes de la science et du commerce.

«C'est ainsi que la Commission européenne du Danube travaille aujourd'hui en véritable artiste. La coupure à travers le lac d'Obretin en est une preuve.

«Non seulement un canal navigable traversera dans quelques mois le lac, mais les digues qui renferment le canal se présenteront comme de véritables travaux d'art.

«Votre œuvre a un autre côté d'une grande portée, c'est la partie humanitaire et d'éducation s'exerçant par le personnel dirigeant. Les résultats sont moins visibles à l'œil, mais d'autant plus profondément sentis comme stimulants civilisateurs.

«C'est la quatrième fois que je viens à Soulina. Chaque fois, j'ai vu de nouveaux travaux exécutés. Chaque fois, j'ai vu la Commission préoccupée de nouvelles et utiles conceptions.

«Aussi puis-je assurer les Membres de la Commission que le Gouvernement roumain, sous l'impulsion donnée par Sa Majesté le Roi, mon Auguste Maître, poursuit avec le plus vif intérêt vos travaux et donnera toujours son appui le plus sincère et le plus actif à votre belle œuvre ; car le canal de Soulina est devenu et restera l'artère principale de notre commerce. La Roumanie est reconnaissante aux fondateurs de cette œuvre, dont elle tire le plus grand et le principal avantage.

«Personnellement, je suis heureux d'assister de nouveau à une de vos séances, toujours pleines d'intérêt et contenant le germe de décisions utiles au progrès général des peuples.

«J'exprime le sentiment de tout bon Roumain en adressant à la Commission européenne du Danube le souhait sincère : *Vivat, Crescat, Floreat*».

8.

EXTRAIT DU PROTOCOLE No. 660

de la séance de la Commission européenne du Dauube du 8 mai 1903.

§ 2.

Le Président ouvre la séance en ces termes :

«Au nom de la Commission européenne du Danube, j'adresse les plus vifs remerciements à M. le Président du Conseil des Ministres qui, pour la troisième fois, nous fait l'honneur d'assister à nos séances techniques. Nous sommes tous profondément touchés de l'intérêt constant qu'il veut bien porter à nos travaux et de l'appui bienveillant que la Commission n'a cessé de trouver près de lui et du Gouvernement royal».

M. D. Sturdza, Président du Conseil des Ministres, répond de la manière suivante :

«Je suis heureux d'assister de nouveau, à Soulina, à une séance de la Commission européenne du Danube et je remercie les membres de cette Commission de leur accueil toujours si hospitalier et si bienveillant.

«Etablie à ses débuts pour un terme de deux années, sa durée a été prolongée en 1858, 1866, 1871 et 1883, les limites de ses travaux gagnant successivement d'étendue.

«La dernière grande coupure, inaugurée l'automne passé, a raccourci la longueur du canal de Soulina et contribuera aussi à son approfondissement ; mais cette nouvelle amélioration apportée à la navigation de notre beau fleuve ne représente certainement pas le dernier terme du but qui a été assigné à la Commission lors de son institution — celui de mettre la partie du Bas-Danube confiée à ses soins dans les meilleures conditions possibles de navigabilité C'est là le caractère de to.tes les grandes œuvres, que leurs ho-

rizons s'élargissent au fur et à mesure des progrès qu'elles engendrent.

«Il est donc naturel que la Commission s'intéresse vivement depuis quelques années à «l'établissement d'un port d'observation sanitaire» à Soulina.

«Le délégué de Russie, M. de Lodygenski, a proposé dans la session d'automne 1901 de mettre cette question à l'étude et Sir Charles Hartley a présenté, dans la session du printemps 1902, son rapport indiquant trois solutions assez coûteuses «pour le cas où «il serait constaté que la création d'un port quarantenaire fût indis«pensable, coûte que coûte».

«Néanmoins, aucune décision n'a été prise jusqu'à ce moment.

«Le Gouvernement royal a déclaré dès lors, par l'organe de son délégué, «qu'il considérait comme son devoir de protéger les pays «contre l'invasion des épidémies et qu'il ferait les sacrifices néces«saires pour contribuer à la solution de la question mise à l'ordre «du jour».

«A Soulina, les plaintes de la navigation portent sur le fait que les navires provenant d'un port contaminé doivent rester pendant plusieurs jours en observation, exposés au mauvais temps, hors du port, en rade ouverte, et subir des pertes considérables à cause de l'interruption et de l'irrégularité de leurs courses.

«La convention sanitaire de Venise de 1897 établit «que la «durée de l'arrêt à Soulina des navires, non infectés, provenant d'un «port contaminé et remontant le Danube ne dépassera pas six jours» et que «les bateaux entrant en Roumanie par le Danube seront «retenus jusqu'à la visite médicale et jusqu'à parachèvement des «opérations de désinfection».

«Les opérations de désinfection sont assez longues, désagréables et totalement insuffisantes.

«Les progrès de la science ont poussé, depuis, l'Allemagne, l'Angleterre et la France à des solutions qui conviennent mieux aux nécessités actuelles du commerce et exigeront à bref délai la revision des mesures vexatoires pour le commerce, mesures d'ailleurs inutiles au point de vue de l'hygiène internationale. L'attention a été particulièrement concentrée sur la désinfection rapide et complète des navires et les résultats obtenus sont concluants. Ils sont appliqués avec un succès croissant à la Nouvelle-Orléans contre la fièvre jaune, à Londres, Liverpool, Dunkerque et Bremerhaven contre la peste et le choléra.

«De nombreuses et méthodiques expériences, faites à Paris par les professeurs Proust, Langlois et le dr. Faivre, du service sanitaire maritime français, à Lille par le professeur Calmette, ont prouvé que le but — consistant à détruire rapidement et complètement à bord même du navire, la cargaison restant sur place, les rats, puces et microbes, principaux propagateurs des maladies pestilentielles, sans endommager les marchandises ou le bâtiment lui-même — a été atteint d'une manière parfaite par l'emploi de l'acide sulfureux, qui a une grande force de pénétration dans les ballots et tue tous les êtres vivants qui s'y trouvent, sans altérer les aliments et les autres articles les plus divers—grains, viandes, peaux, tissus, étoffes et papiers peints, livres, etc.

«L'opération elle-même est très rapide. Elle nécessite pour un navire de 5.000 tonneaux six heures, qui représentent par conséquent le temps d'immobilisation du navire. Le même jour, l'équipage du bateau peut donc reprendre sa place.

«Voici, d'ailleurs, les conclusions du rapport adressé par le professeur Calmette au Gouvernement français:

«Nous devons conclure que l'emploi du gaz sulfureux sec pro-«duit sous pression avec l'appareil Clayton, dans les conditions où «nous l'avons employé et avec des concentrations atteignant au «moins 8%, est parfaitement efficace pour la désinfection des navires «lorsqu'il s'agira de rendre inoffensifs des objets souillés par les «microbes de la fièvre typhoïde, du choléra ou de la peste.

«Ce procédé, permettant de détruire avec certitude tous les «rats et insectes, tels que puces, punaises, cafards ou cancrelats, «etc., sans altérer sensiblement les marchandises les plus déli-«cates, telles que les cuirs et peaux, les céréales, les sucres, les «viandes, les fruits, et sans causer le moindre dommage aux objets «métalliques, ainsi que nous avons pu nous en assurer nous-«même, après beaucoup d'autres expérimentateurs, nous croyons «devoir conclure que son adoption s'impose à tous les navires «soucieux de sauvegarder la santé de leurs passagers et de leurs «équipages. Il nous paraît nécessaire que tous les services sanitaires «maritimes de France soient mis, dans le plus bref délai, en mesure «de l'employer pour éviter aux navires marchands les quarantaines «de longue durée, qui portent le plus grave préjudice au commerce «international, et pour mettre nos ports à l'abri de l'invasion, tou-«jours redoutable et actuellement très menaçante, de la peste et du «choléra.

«Les grandes Compagnies de navigation auraient, sans aucun «doute, le plus grand intérêt à faire installer un de ces appareils à «bord de chacune des unités importantes de leur flotte et les cham-«bres de commerce maritimes elles-mêmes trouveraient avantage à «s'en pourvoir pour la désinfection et la destruction des rats à «bord des petits navires et dans les docks de marchandises».

«Une chaloupe à vapeur de dimensions moyennes, sur laquelle serait installé un appareil désinfecteur et qui se rendrait au contact du navire à désinfecter, suffit donc pour arrêter dans un port la propagation des maladies pestilentielles, en y adjoignant un hôpital pour l'isolement rigoureux des malades débarqués.

«Le Gouvernement royal est donc décidé à fournir au port de Soulina, dans le courant même de cette saison, une chaloupe à appareil désinfecteur. C'est à la Commission européenne du Danube à fixer la place, dans l'intérieur du port, où la désinfection aurait lieu, à mon avis le plus à proximité de l'entrée du port, et de s'entendre avec le Gouvernement royal pour le fonctionnement régulier de l'installation».

Le Président remercie le Président du Conseil des Ministres pour son importante communication, qui est une nouvelle preuve de l'intérêt du Gouvernement royal pour l'œuvre de la Commission européenne. La Commission verra avec reconnaissance toutes les mesures propres à faciliter la navigation, en particulier celles qui auront pour effet de faire disparaître les entraves mises au commerce par les quarantaines et les observations médicales.

Le Délégué de la Grande-Bretagne, en qualité de représentant de la moitié de la navigation du Bas-Danube, se permet d'offrir au Président du Conseil, au nom de son Gouvernement, ses félicitations et ses remerciements les plus chaleureux pour la décision prise par le Gouvernement royal, mesure si importante et si avantageuse pour le commerce.

Le Délégué de Russie déclare que, comme c'est son prédécesseur qui a soulevé la question de l'établissement d'un port d'observation sanitaire, avant de se prononcer il en référera à son Gouvernement.

Les autres Délégués disent qu'ils en réfèreront également à leurs Gouvernements.

I.

Traité de Paris du 30 mai 1814 entre la France, l'Autriche, la Grande-Bretagne, la Prusse, la Suède, le Portugal et l'Espagne.

Art. 5. La navigation sur le Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer, et réciproquement, sera libre, de telle sorte qu'elle ne puisse être interdite à personne et l'on s'occupera, au futur Congrès, des principes d'après lesquels on pourra règler les droits à lever par les Etats riverains, de la manière la plus égale et la plus favorable au commerce de toutes les nations.

Il sera examiné et décidé de même, dans le futur Congrès, de quelle manière, pour faciliter les communications entre les peuples et les rendre toujours moins étrangers les uns aux autres, la disposition ci-dessus pourra être également étendue à tous les autres fleuves qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents États.

Articles séparés et secrets.

Art. 3. ... La liberté de navigation sur l'Escaut sera établie sur le même principe qui a réglé la navigation du Rhin dans l'article 5 du présent Traité.

II.

Acte du Congrès de Vienne du 9 Juin 1815.

Art. 108.

Les Puissances dont les Etats sont séparés ou traversés par une même rivière navigable s'engagent à règler d'un commun accord tout ce qui a rapport à la navigation de cette rivière. Elles nommeront, à cet effet, des commissaires qui se réuniront au plus tard six mois après la fin du Congrès, et qui prendront pour bases de leurs travaux les principes établis dans les articles suivants.

Art. 109.

La navigation dans tout le cours des rivières indiquées dans l'article précédent, du point où chacune d'elles devient navigable jusqu'à son embouchure, sera entièrement libre et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne ; bien entendu que l'on se conformera aux règlements relatifs à la police de cette navigation, lesquels seront conçus d'une manière uniforme pour tous et aussi favorables que possible au commerce de toutes les nations.

Art. 110.

Le système qui sera établi, tant pour la perception des droits que pour le maintien de la police, sera, autant que faire se pourra, le même pour tout le cours de la rivière et s'étendra aussi, à moins que des circonstances particulières ne s'y opposent, sur ceux de ses embranchements et confluents qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents Etats.

ART. 111.

Les droits sur la navigation seront fixés d'une manière uniforme, invariable et assez indépendante de la qualité différente des marchandises pour ne pas rendre nécessaire un examen détaillé de la cargaison autrement que pour cause de fraude et de contravention. La quotité de ces droits, qui, en aucun cas, ne pourront excéder ceux existants actuellement, sera déterminée d'après les circonstances locales, qui ne permettent guère d'établir une règle générale à cet égard. On partira néanmoins, en dressant le tarif, du point de vue d'encourager le commerce en facilitant la navigation, et l'octroi établi sur le Rhin pourra servir d'une norme approximative.

Le tarif une fois réglé, il ne pourra plus être augmenté que par un arrangement commun des Etats riverains, ni la navigation grevée d'autres droits quelconques outre ceux fixés dans le règlement.

ART. 112.

Les bureaux de perception, dont on réduira autant que possible le nombre, seront fixés par le règlement et il ne pourra s'y faire ensuite aucun changement que d'un commun accord, à moins qu'un des Etats riverains ne voulût diminuer le nombre de ceux qui lui appartiennent exclusivement.

ART. 113.

Chaque Etat riverain se chargera de l'entretien des chemins de halage qui passent par son territoire et des travaux nécessaires pour la même étendue dans le lit de la rivière, pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation.

Le règlement futur fixera la manière dont les Etats riverains devront concourir à ces derniers travaux, dans le cas où les deux rives appartiennent à différents gouvernements.

ART. 114.

On n'établira nulle part des droits d'étape, d'échelle ou de relâche forcée. Quant à ceux qui existent déjà, ils ne seront con-

servés qu'en tant que les Etats riverains, sans avoir égard à l'intérêt local de l'endroit ou du pays où ils sont établis, les trouveraient nécessaires ou utiles à la navigation et au commerce en général.

ART. 115.

Les douanes des Etats riverains n'auront rien de commun avec les droits de navigation. On empêchera, par des dispositions règlementaires, que l'exercice des fonctions des douaniers ne mette des entraves à la navigation; mais on surveillera, par une police exacte sur la rive, toute tentative des habitants de faire la contrebande à l'aide des bateliers.

ART. 116.

Tout ce qui est indiqué dans les articles précédents sera déterminé par un règlement commun, qui renfermera également tout ce qui aurait besoin d'être fixé ultérieurement. Le règlement, une fois arrêté, ne pourra être changé que du consentement de tous les Etats riverains et ils auront soin de pourvoir à son exécution d'une manière convenable et adaptée aux circonstances et aux localités.

ART. 117.

Les règlements particuliers relatifs à la navigation du Rhin du Neckar, du Mein, de la Moselle, de la Meuse et de l'Escaut, tels qu'ils se trouvent joints au présent acte, auront la même force et valeur que s'ils y avaient été textuellement insérés.

III

Congrès d'Aix-la-Chapelle.

Protocole de la Conférence du 15 novembre 1818.

Les ministres d'Autriche, de France, de Grande-Bretagne, de Prusse et de Russie, à la suite de l'échange des ratifications de la Convention signée le 9 octobre, relativement à l'évacuation du territoire français par les troupes étrangères, et après s'être adressé de part et d'autre les notes ci-jointes en copie, se sont réunis en Conférence pour prendre en considération les rapports qui, dans l'état actuel des choses, doivent s'établir entre la France et les Puissances consignataires du traité de paix du 20 novembre 1815 rapports qui, en assurant à la France la place qui lui appartient dans le système de l'Europe, la lieront étroitement aux vues pacifiques et bienveillantes que partagent tous les Souverains, et consolideront ainsi la tranquillité générale.

Après avoir mûrement approfondi les principes conservateurs des grands intérêts qui constituent l'ordre de choses rétabli en Europe, sous les auspices de la Providence divine, moyennant le Traité de Paris du 30 mai 1814, le recès de Vienne et le Traité de paix de l'année 1814, les Cours signataires du présent acte ont unanimement reconnu et déclarent en conséquence :

1. Qu'elles sont fermement décidées à ne s'écarter ni dans leurs relations mutuelles, ni dans celles qui les lient aux autres Etats, du principe d'union intime qui a présidé jusqu'ici à leurs rapports et intérêts communs, union devenue plus forte et indissoluble par les liens de fraternité chrétienne que les Souverains ont formés entre eux ;

2. Que cette union, d'autant plus réelle et durable qu'elle ne tient à aucun intérêt isolé, à aucune combinaison momentanée, ne

peut avoir pour objet que le maintien de la paix générale, fondée sur le respect religieux pour les engagements consignés dans les traités et pour la totalité des droits qui en dérivent ;

3. Que la France, associée aux autres Puissances par la restauration du pouvoir monarchique, légitime et constitutionnel, s'engage à concourir désormais au maintien et à l'affermissement d'un système qui a donné la paix à l'Europe et qui seul peut en assurer la durée ;

4. Que si, pour mieux atteindre le but ci-dessus énoncé, les Puissances qui ont concouru au présent acte jugeaient nécessaire d'établir des réunions particulières, soit entre les Augustes Souverains eux-mêmes, soit entre leurs ministres et plénipotentiaires respectifs, pour y traiter en commun de leurs propres intérêts, en tant qu'ils se rapportent à l'objet de leurs délibérations actuelles, l'époque et l'endroit de ces réunions seront, chaque fois, préalablement arrêtés au moyen de communications diplomatiques, *et que dans le cas où ces réunions auraient pour objet des affaires spécialement liées aux intérêts des autres Etats de l'Europe, elles n'auront lieu qu'à la suite d'une invitation formelle de la part de ces Etats que les dites affaires concerneraient, et sous la réserve expresse de leur droit d'y participer directement ou par leurs Plénipotentiaires.*

5. Que les résolutions consignées au présent acte seront portées à la connaissance de toutes les Cours européennes, par la déclaration ci-jointe, laquelle sera considérée comme sanctionnée par le Protocole et en faisant partie.

Fait quintuple et réciproquement échangé en original entre les Cabinets signataires.

Aix-la-Chapelle, le 15 novembre 1818.

(signé): *Richelieu, Metternich, Castlereagh, Wellington, Bernstorff, Nesselrode, Capo d'Istria, Hardenberg.*

IV.

Convention de St. Pétersbourg, du 13/25 juillet 1840, entre la Russie et l'Autriche pour la navigation sur le Danube.

Au nom de la Très-Sainte et Indivisible Trinité,

S. M. l'Empereur de toutes les Russies, Roi de Pologne, et S. M. l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, animés du désir de faciliter, d'étendre et d'accroître de plus en plus les relations commerciales entre leurs Etats respectifs, en donnant un plus grand développement à la navigation du Danube, et persuadés qu'ils ne sauraient mieux atteindre ce but qu'en appliquant à ce fleuve les mêmes principes que le congrès de Vienne a établis pour la libre navigation des rivières qui séparent ou traversent différents pays, ont résolu d'un commun accord de règler par une convention spéciale tout ce qui a rapport à cet objet d'un intérêt réciproque. A cet effet, Leurs dites Majestés ont nommé des Plénipotentiaires, savoir, S. M. l'Empereur de toutes les Russies: le Comte Charles-Robert de Nesselrode, son conseiller privé actuel, vice-chancelier, etc., et le Comte Michel Woronzow, son général, membre du conse ilde l'Empire, etc., et S. M. l'Empereur d'Autriche le Comte Charles-Louis de Ficquelmont, grand'croix de l'ordre royal de St. Etienne de Hongrie, etc., lesquels, après s'être communiqué réciproquement leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont arrêté et signé les articles suivants :

Art. I.

La navigation sur tout le cours du Danube, tant à partir du point où il touche le territoire russe jusqu'à son embouchure dans la mer Noire, que sur toute l'étendue où il baigne les Etats de

S. M. I. et R. Apostolique, sera entièrement libre, soit en descendant, soit en remontant; elle ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne, soumise à aucune entrave, ni sujette à un péage quelconque, et il ne sera payé pour cette navigation d'autres redevances, que celles qui seront fixées ci-après.

ART. II.

Les navires marchands autrichiens, ainsi que ceux de toute autre nation, ayant le droit de naviguer dans la mer Noire et qui est en paix avec la Russie, pourront entrer librement dans les embouchures du Danube, le remonter, le descendre et en sortir, sans pour cela être soumis à aucun droit de douane ou de passage, sauf les redevances mentionnées ci-après. De la même manière, les bâtiments marchands russes pourront librement remonter et descendre le Danube sur toute l'étendue où il baigne les Etats de S. M. Impériale et Royale Apostolique, sans être soumis pour cela à une rétribution quelconque.

ART. III.

Les navires et bâtiments autrichiens naviguant sur le Danube auront le droit de se faire haler le long du fleuve et sur toute l'étendue des îles de St. Georges, de Léti et de Tchatal, en suivant les chemins de halage établis par le Gouvernement impérial de Russie sur l'une ou l'autre rive, selon l'exigence des précautions sanitaires, adoptées conformément aux règles de quarantaine, la surveillance qu'elles imposent ne devant d'ailleurs mettre aucune entrave à la navigation. Pour ce qui concerne plus particulièrement le halage le long du quai de la ville de Réni, les deux parties contractantes rechercheront en commun les moyens à adopter pour rendre ce halage praticable, sans compromettre le maintien des règlements sanitaires et l'état de libre pratique de la ville de Réni.

ART. IV.

Les navires autrichiens ne seront assujettis à aucune visite, ni à leur entrée dans l'embouchure du Danube, ni à leur sortie. Ils ne pourront, à leur entrée dans l'embouchure de Soulina, être arrêtés que le temps nécessaire pour que l'officier du bâtiment de

garde puisse se faire exhiber les papiers de bord. Dès qu'ils auront rempli cette formalité et satisfait aux règlements sanitaires, il leur sera permis de continuer leur route, sans qu'ils puissent être retenus davantage dans cet endroit. Les mêmes facilités seront accordées aux navires et bâtiments russes naviguant dans la partie du Danube qui traverse ou baigne les Etats de S. M. I. et R. Apostolique.

ART. V.

Le Gouvernement impérial de Russie s'engage à faire commencer le plus tôt possible les travaux nécessaires pour arrêter les progrès de l'ensablement de l'embouchure de Soulina et pour rendre cette passe praticable, de telle sorte qu'elle ne puisse plus opposer aucun obstacle à la navigation. Ces travaux seront repris et poursuivis toutes les fois qu'ils seront jugés nécessaires et que la saison et le temps le permettront, afin d'empêcher un nouvel ensablement de la dite embouchure de Soulina.

ART. VI.

Le Gouvernement impérial de Russie s'engage, de plus, à faire construire dans le plus bref délai possible un phare sur l'emplacement le plus convenable à l'embouchure de Soulina et à y faire établir un fanal d'après les meilleurs principes suivis aujourd'hui, avec de forts réflecteurs. Ce fanal sera allumé régulièrement au 1-er mars n. st. de chaque année et il fonctionnera jusqu'au mois de décembre.

ART. VII.

Pour contribuer aux frais des travaux de curage et d'entretien stipulés à l'article V, ainsi qu'à ceux que nécessiteront la construction et l'entretien du fanal, établi également dans l'intérêt commun de la navigation des deux empires, les navires autrichiens passant par l'embouchure de Soulina, chargés ou sur lest, paieront en une seule fois, pour l'entrée et la sortie, les droits stipulés ci-après d'une manière fixe et invariable, savoir: pour frais de curage, les bâtiments à trois mâts, trois piastres d'Espagne ou talaris; comme droit de fanal, tous les bâtiments autrichiens, sans distinc-

tion de grandeur et de tonnage, paieront un talari ou piastre d'Espagne. L'une et l'autre redevance ne seront perçues qu'à la sortie des bâtiments de l'embouchure du Danube, et non à leur entrée, afin que les navires n'y soient point arrêtés et qu'ils puissent profiter du vent favorable pour remonter le fleuve sans perte de temps. Le prélèvement de droits pour le curage aura lieu à dater de l'époque où les travaux en seront commencés. Cependant, tout navire autrichien qui, à dater de l'année 1842, serait dans la nécessité d'employer des allèges pour entrer dans le Danube ou pour en sortir, serait par ce fait même affranchi du droit pour le curage. Le droit pour le fanal sera payé dès le moment où celui-ci sera allumé.

ART. VIII.

Pour faciliter encore les relations commerciales entre les pays situés le long du Danube et les ports russes de la mer Noire, le Gouvernement impérial de Russie consent à assimiler la navigation à vapeur autrichienne du Danube, sous le rapport des précautions sanitaires, à celle de la mer Noire par les Dardanelles, en admettant que les marchandises expédiées de Vienne ou de la Hongrie par le Danube à bord des pyroscaphes autrichiens soient traitées à Odessa ou dans les autres ports russes à l'instar de celles arrivant de Trieste, de Livourne et d'autres ports de la Méditerranée, toutes les fois que ces marchandises et les paquets, ou balots qui les renferment seront munis du sceau de l'ambassade de Russie à Vienne ou de celui du consulat de Russie à Orsova.

ART. IX.

Les deux hautes parties contractantes, en reconnaissant ainsi comme permanent le maintien du principe de la libre navigation du Danube, sont convenues que les stipulations de la présente convention resteront en vigueur et auront leur plein et entier effet pendant l'époque de dix ans, à compter du jour de l'échange des ratifications.

ART. X.

La présente convention sera ratifiée et les ratifications seront échangées à St.-Pétersbourg dans deux mois, ou plus tôt si faire se peut. En foi de quoi, etc.

Fait à St.-Pétersbourg le 13 (25) juillet 1840.

(L. S.) Le Comte de Ficquelmont.

(L. S.) Charles Comte de Nesselrode.

(L. S.) C. M. Woronzov.

Ratifié à Peterhoff, le 25 juillet, 1840.

V.

Protocoles des Conférences de Vienne de 1855

RELATIFS AU DANUBE.

Protocole 4, du 21 mars 1855.

MM. les Plénipotentiaires ont pris en considération le second des quatre principes établis, qui a pour objet d'assurer, par des moyens efficaces et sous le contrôle d'une autorité syndicale permanente, la liberté de la navigation du Danube.

M. le Baron Prokesch a lu le travail ci-joint en copie, dans lequel il expose ses idées sur l'application pratique de ce principe.

Cette lecture finie, M. le Prince Gortchakoff a développé à ce sujet quelques observations générales. Il a dit que la question en instance présentait deux côtés, le côté politique et le côté commercial et pratique. Au point de vue politique, il a établi que la Russie, n'ayant jamais contesté et ne contestant pas la question de droit, celle-ci se trouvait complètement vidée et il a rappelé à ce propos que la Russie seule, entre toutes les grandes Puissances, avait il y a déjà un quart de siècle, stipulé la liberté de la navigation dans la mer Noire en faveur de tous les pavillons marchands. Quant au côté commercial de la question, il a dit que la nature avait créé, soit dans le cours du Danube, soit à ses embouchures, des obstacles plus ou moins graves, et que l'intention de la Russie avait été et était encore de faire tout ce qui serait en son pouvoir pour les enlever aussi complètement que la nature le permettrait.

M. le Baron Prokesch a répondu qu'il était loin de sa pensée de mettre en doute les bonnes intentions du gouvernement impérial de Russie à ce sujet, mais que, d'un autre côté, il était in-

contestable que les résultats avaient été en désaccord avec ses intentions.

M. le Prince Gortchakoff a itérativement assuré que le concours le plus loyal de la Russie était acquis à toutes les mesures ayant pour but d'affranchir la navigation du Danube de tous les obstacles et M. de Titoff a complètement adhéré à cette déclaration de son collègue.

Après ces observations, M. le Baron de Prokesch a repris la lecture de son projet, article par article.

Les trois premiers articles n'ont pas rencontré d'opposition.

A l'article 4, où il est dit que les délégués des Puissances contractantes, agissant en syndicat européen, établiront, pour la navigation du Bas-Danube, les bases de la législation fluviale et maritime, MM. les Plénipotentiaires russes ont objecté à l'emploi du terme «syndicat», parce qu'il ne présentait pas une idée claire et précise et qu'il était d'ailleurs tout à fait inusité dans les relations internationales.

M. le Prince Gortchakoff a dit que le second des quatre principes établis avait pour but d'assurer la liberté complète de la navigation du Danube ; que la Commission régulatrice qu'on appelait du nom de «syndicat» aurait un caractère scientifique et technique; que la question se rattachait au commerce et qu'il importait de ne pas y mêler des considérations politiques.

M. le Baron de Bourqueney a fait observer qu'on ne pouvait dépouiller de tout caractère politique une question qui avait été élevée à la hauteur d'une garantie européenne; que quelque sincères qu'eussent été les intentions du gouvernement russe au sujet de la liberté de la navigation du Danube, les résultats tout opposés auxquels on était notoirement arrivé étaient de nature à justifier même un surcroît de précautions et que le syndicat ne devait être autre chose que le représentant des intérêts de tous.

M. le Prince Gortchakoff a déclaré que si le mot «syndicat» impliquait l'exercice d'un droit de souveraineté quelconque, il devait s'y opposer.

Le dernier alinéa de l'article 4, où il est dit que chacune des Puissances contractantes aura le droit de faire stationner un ou deux bâtiments de guerre aux embouchures du Danube, a donné lieu à MM. les Plénipotentiaires de Russie de réserver leur opinion jusqu'à la discussion de la revision du traité du 13 juillet 1841, puisque le principe de la fermeture des détroits, consacré

par ce traité, subsistait encore à l'heure qu'il est, et que ce principe s'opposait à ce que des bâtiments de guerre pénétrassent dans la mer Noire par les Dardanelles.

M. le Baron de Bourqueney a jugé très utile de déposer dès à présent au protocole le principe de la surveillance des bâtiments de guerre aux embouchures du Danube, sauf à mettre ce principe en harmonie avec les traités.

MM. les Plénipotentiaires de Grande-Bretagne ont adhéré à l'opinion émise par le Baron de Bourqueney.

MM. les Plénipotentiaires russes ont maintenu leur réserve.

MM. les Plénipotentiaires autrichiens se sont rangés à l'avis des Plénipotentiaires de France et de Grande-Bretagne. Ils ont, de plus, fait observer que sa position géographique offrait à l'Autriche le moyen de faire parvenir des bâtiments de guerre jusqu'aux embouchures du Danube sans qu'ils eussent besoin de passer les Dardanelles, mais qu'ils n'en devaient pas moins se prononcer pour l'adoption du principe que toutes les Puissances contractantes fussent à même de contrôler efficacement l'exécution des stipulations arrêtées.

A l'article 5 du Mémorandum, où il est établi que les délégués des Etats riverains, réunis en Commission, d'après l'analogie des stipulations du Congrès de Vienne, constitueront le pouvoir exécutif du syndicat européen, Lord John Russell a énoncé le désir de son gouvernement d'être aussi représenté dans la Commission exécutive, l'Angleterre ayant sur le Danube d'importants intérêts de commerce européen.

MM. les Plénipotentiaires d'Autriche ont répondu à cela que, selon l'acte du Congrès, les Commissions de navigation ne devaient être composées que des délégués des Etats riverains et que l'Autriche, en tant que cela concernait la partie du Danube qui traverse son territoire, tenait à l'application stricte de cette stipulation.

M. le Prince Gortchakoff, en adhérant au principe établi par M. le Comte de Buol, a demandé qu'il fût appliqué également à la Russie. Il a, à ce propos, posé la question si les Etats allemands dont le territoire est traversé par le Danube, et nommément la Bavière, ne seraient pas représentés dans la commission.

M. le Baron de Prokesch a répondu qu'entre l'Autriche et la Bavière il y avait des stipulations spéciales sur la navigation de la partie supérieure de ce fleuve et qu'il ne s'agissait maintenant que de règler la navigation du Bas-Danube.

L'idée, énoncée à l'article 6, de neutraliser le Delta du Danube, autant que l'exigerait la liberté de mouvement et d'action de la Commission permanente, a rencontré de l'opposition de la part de MM. les représentants de la Russie.

M. le Prince Gortchakoff a dit qu'il ne consentirait point à une combinaison qui avait l'air d'une expropriation indirecte.

A propos de l'idée mise en avant d'accorder aux membres de la Commission permanente le privilège de l'exterritorialité, M. le Prince Gortchakoff a fait observer que ce serait faire valoir au sujet de la Russie un principe qui n'était appliqué qu'aux Echelles du Levant.

Lord John Russell ayant fait observer que, si ni l'une ni l'autre de ces combinaisons n'était admise, il serait indispensable de définir et d'énumérer exactement les attributions et les droits de la Commission permanente, le Prince Gortchakoff a dit qu'il concourrait volontiers à une entente à ce sujet, tout comme il tenait à constater que toutes les observations qu'il avait été dans le cas de présenter dans le cours de la discussion n'avaient nullement pour but d'entraver, en quoi que ce soit, la liberté de la navigation du Danube, que la Russie désirait, au contraire, voir arriver à un développement complet.

Le Plénipotentiaire ottoman a fait à l'égard des questions discutées dans cette séance la même réserve qu'il avait déjà formulée à la dernière conférence.

Annexe.

Mémorandum du Comte de Prokesch Osten.

1. L'acte du congrès de Vienne, auquel la Sublime-Porte n'a pas pris part, ayant établi, par les articles 108 à 116, les principes qui doivent régir la navigation sur les communications fluviales qui traversent différents Etats, les Puissances contractantes conviennent réciproquement de stipuler qu'à l'avenir ces principes seront également appliqués à la partie inférieure du Danube du point où ce fleuve devient commun à l'Autriche et à l'Empire ottoman jusqu'à la mer. Cet arrangement formera désormais partie du droit public européen et sera garanti par toutes les parties contractantes.

2. L'application de ces principes doit avoir entièrement pour but de faciliter le commerce et la navigation de telle sorte que la

navigation sur cette partie du Danube ne soit soumise à aucun obstacle ni péage qui ne soit pas expressément établi par les stipulations ci-après; toutefois, les privilèges et immunités basées sur des traités anciens ou sur d'anciennes capitulations avec les Etats riverains de cette partie du fleuve seront maintenus intacts dans l'avenir.

En conséquence, il ne sera perçu sur tout le parcours du Danube ci dessus indiqué aucun péage fondé exclusivement sur le fait de la navigation sur le fleuve, ni aucun droit sur les marchandises à bord des navires et il ne sera apporté aucune entrave quelconque à la libre navigation.

Les mesures de précaution qu'il pourrait être nécessaire d'adopter, en ce qui concerne la douane et la quarantaine, seront limitées à ce qui est strictement nécessaire et seront mises en harmonie avec les besoins de la libre navigation.

3. Dans le but de faire disparaître l'obstacle le plus incessant à la navigation du Danube inférieur, les travaux nécessaires seront entrepris et achevés dans le plus bref délai possible, tant dans le but d'affranchir l'embouchure du Danube des bancs de sable qui l'obstruent, que dans le but de faire cesser les autres entraves matérielles qui gênent la navigation du fleuve sur d'autres points plus en amont; de sorte que le passage des navires marchands du plus haut tonnage jusqu'à Galatz et Braïla soit exempt des dangers, des entraves et des pertes contre lesquels il a fallu lutter jusqu'à présent

Dans le but de couvrir les dépenses que nécessiteront ces ouvrages et les établissements indispensables pour assurer et faciliter la navigation, des droits, fixés à un taux convenable, pourront être perçus sur les navires naviguant sur le Bas-Danube, à la condition expresse que, sous ce rapport comme sous tout autre, les pavillons de toutes les nations seront traités sur le pied d'une parfaite égalité.

4. L'exécution et le contrôle des stipulations établies aux articles qui précèdent seront placés sous la garantie de l'Europe; les Puissances contractantes nommeront immédiatement après la conclusion de la paix des délégués qui, après avoir examiné les localités, présenteront aux représentants des dites Puissances, assemblés en conférence, un rapport exact et circonstancié sur les obstacles qui maintenant entravent la libre navigation du Bas-Danube et sur les travaux à faire et les moyens à employer pour les faire disparaître. Ces délégués, agissant en qualité de syndicat européen, éta-

bliront également les bases d'une législation régulière et d'une police fluviale et maritime, lesquelles, après avoir été sanctionnées par les Puissances contractantes, auront pour l'avenir force de loi en ce qui concerne la navigation du Danube inférieur.

Chacune des parties contractantes aura le droit d'établir en station un ou deux navires de guerre à l'embouchure du fleuve.

5. Le syndicat européen, en tant qu'il sera appelé à agir comme autorité exécutive, sera composé, conformément aux stipulations du Congrès de Vienne, de délégués des Etats riverains du fleuve. Cette Commission exécutive sera permanente et portera le titre de: *Commission pour la navigation du Danube inférieur.*

Cette Commission sera chargée, de commun accord et conformément à des mesures prises en commun, de l'exécution des actes approuvés par les Puissances pour l'abolition des obstacles à la libre navigation du fleuve sur son parcours ci-dessus indiqué, de même que de l'application des principes d'ordre et de police. Elle y sera investie des pouvoirs nécessaires pour qu'elle puisse accomplir sa tâche de la façon la plus complète, sans difficulté ni délai. La manière dont cette Commission permanente, agissant au nom de l'Europe, sera constituée, de même que la mission qu'elle sera appelée à remplir seront spécifiées dans un acte spécial et les arrangements que cet acte aura établis seront obligatoires pour les trois Etats riverains du fleuve.

132021

6. Dans le but de faciliter et d'assurer l'action efficace de la Commission permanente, la Russie, qui possède les îles formant le Delta du Bas-Danube, consentira à ne pas rétablir sur le canal de Sulina la ligne de quarantaine qu'elle y avait établie autrefois. Elle consentira également à ne pas maintenir ni élever sur ce point de nouveaux établissements militaires, qui entraveraient les bâtiments naviguant sur le fleuve. Elle déclare en outre, en tant que cela sera requis par l'action de la Commission permanente, dont elle formera elle même une partie intégrante, qu'elle est disposée à considérer comme territoire neutre les îles susdites formant le Delta du Danube, se réservant toutefois sa juridiction sur ses sujets qui y sont établis.

Protocole No. 5, du 23 mars 1855.

M. le Baron de Bourqueney fait observer que puisque le Prince Gortchakoff avait revendiqué pour la Russie seule l'honneur d'avoir

BIBLIOTECA Centrală Universitară Bucureşti

stipulé en faveur de la marine marchande de toutes les nations la liberté de la navigation dans la mer Noire, il ne lui semblait pas hors de propos de réclamer aussi pour la Sublime Porte une juste part dans une disposition à laquelle elle avait concouru. Quant à la France, en particulier, il a constaté que le Traité d'Andrianople n'avait rien ajouté à la liberté de navigation dont sa marine marchande avait déjà joui, avant cette époque, dans la mer Noire.

Aarifi Effendi a donné son entière adhésion à cette observation.

On a repris la discussion du Mémorandum produit à la dernière séance par M. le Baron de Prokesch et ayant pour objet le développement de la seconde base.

L'article 1 a été définitivement adopté.

Sur l'observation faite par M. le Plénipotentiaire ottoman que les anciens traités, mentionnés à l'article 2, avaient souvent donné lieu aux autorités russes de mettre des entraves au commerce turc sur le Danube, Lord John Russell a proposé de préciser davantage les privilèges découlant des anciens traités qui seraient à maintenir, en y ajoutant les mots: «Qui ne sont pas en opposition avec le principe de la liberté de la navigation».

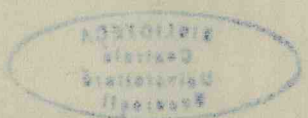
Cet amendement a été adopté, de même que l'article 3 tout entier.

Arrivant à l'article 4, M. le Baron de Prokesch a proposé de substituer à son texte primitif une rédaction plus succincte et plus précise des attributions des deux commissions appelées, chacune dans sa sphère d'autorité, à réaliser le principe de la libre navigation du Danube.

La discussion s'est engagée sur ce nouveau texte et nommément sur la valeur du mot «syndicat».

M. le Prince Gortchakoff ayant déclaré que les objections qu'il avait élevées contre ce terme ne portaient nullement sur l'institution elle-même et n'avaient pour but que de trouver un mot plus adapté à l'idée qu'il s'agissait d'exprimer, on est tombé d'accord de substituer au terme «syndicat», celui de «Commission européenne».

Lord John Russell a itérativement énoncé le désir de son gouvernement d'être représenté et dans la Commission européenne et dans la Commission riveraine; à l'appui de ce désir, il fait valoir la considération que les obstacles physiques que rencontrait la navigation du Danube, comme par exemple les bancs de sable, étaient variables de leur nature; qu'il fallait donc, pour pouvoir les écarter



en tout temps, une surveillance et une action constantes ; qu'enfin, si la Commission exécutive, ainsi qu'on le lui avait fait observer, ne devait, d'après l'analogie des stipulations du Congrès de Vienne, être composée que de délégués des États riverains, il désirait pour le moins que la Commission européenne, ayant pour mission d'exercer un contrôle sur la liberté de la navigation du Danube à ses embouchures et jusque dans la mer, restât en permanence.

Quelques objections ayant été élevées contre la nécessité et l'utilité de cette permanence, Lord John Russell, appuyé par Lord Westmoreland, a proposé de statuer que la Commission européenne «ne sera disssoute que d'un commun accord».

Cet amendement a réuni tous les suffrages, de même que le reste de l'article 4, conçu ainsi qu'il suit: — «Pour réaliser les stipulations contenues dans l'article précédent, les Puissances contractantes, en considération de l'intérêt européen qui s'attache à l'ouverture complète du Danube dans ses branches navigables ou à rendre navigables jusque dans la mer, en assumeront, d'un commun accord, dans les limites tracées par l'acte final du Congrès de Vienne, la direction et la garantie de l'exécution, tout comme elles se chargeront du contrôle suprême pour le maintien du principe de l'ouverture du Danube; à cet effet, elles détermineront, à l'aide d'une Commission Européenne, composée de délégués de chacune d'elles, l'étendue des travaux à exécuter et celle des moyens à employer pour faire disparaître les obstacles physiques et autres qui s'opposent jusqu'à cette heure à la libre navigation dans la partie du fleuve comprise entre Galatz et la mer. Cette Commission Européenne, qui ne sera dissoute que d'un commun accord, élaborera les bases d'un règlement de navigation et de police fluviale et maritime applicable au Danube dans son parcours sus-indiqué et adressera les instructions pour servir de guide et de norme à une Commission riveraine exécutive, composée de délégués des trois États riverains, savoir de l'Autriche, de la Russie et de la Turquie». —

Le dernier alinéa de cet article est conçu ainsi qu'il suit dans le projet du Baron de Prokesch :—«Chacune des Puissances contractantes aura le droit de faire stationner un ou deux bâtiments de guerre aux embouchures du fleuve». —

Cette clause a provoqué un débat prolongé, au début du quel les Plénipotentiaires de l'Autriche, de la France, de la Grande-Bretagne et de la Turquie, s'étant unanimement prononcés en faveur

du principe qu'elle établit, MM. les Plénipotentiaires de Russie ont déclaré réserver la discussion du principe et du fait jusqu'à l'examen de la troisième base de la négociation.

La nouvelle rédaction proposée par le Baron de Prokesch pour l'article 5 a été adoptée.

En examinant le sixième et dernier article, les Plénipotentiaires de l'Autriche, de la France et de la Grande-Bretagne ont appuyé sur le non-rétablissement de la quarantaine qui avait autrefois existé à l'embouchure de Soulina.

Les plénipotentiaires de Russie ont exprimé le vœu que l'intérêt de la santé publique, qui était aussi un intérêt européen, ne donnât jamais lieu à regretter cette disposition. Ils y ont consenti toutefois, en considération des développements présentés par le Baron de Prokesch concernant la presque impossibilité de combiner la facilité de naviguer par le Sulina avec l'existence d'une quarantaine sur ce bras du fleuve.

Les plénipotentiaires de France et de Grande-Bretagne ont touché la question de la délimitation entre la Russie et la Turquie telle qu'elle avait été fixée par l'article 3 du Traité d'Andrianople, aujourd'hui annulé entre les belligérants par l'effet de la guerre.

M. le Comte de Westmoreland a émis à ce sujet l'opinion que, puisqu'il s'agissait d'appliquer au Bas-Danube les principes établis par le Congrès de Vienne, il serait désirable que la règle que le thalweg forme la frontière — règle faisant loi dans le reste de l'Europe partout où des fleuves séparent deux Etats — fût aussi mise en pratique lors de la nouvelle délimitation entre la Russie et la Turquie.

M. le Comte de Buol ayant fait ressortir, de son côté, l'importance qu'il y aurait, dans l'intérêt de la navigation et du commerce du Danube, à voir apporter des modifications à certaines clauses restrictives du Traité d'Andrianople, qui interdisent aux Turcs de former aucun établissement sur une partie de la rive droite du fleuve, et le plénipotentiaire ottoman ayant adhéré à cette opinion, M. de Titoff a appuyé sur le caractère bilatéral des stipulations auxquelles M. le Comte de Buol venait de faire allusion et qui avaient été parfaitement motivées par les circonstances locales à l'époque dont il était question. Aujourd'hui où ces circonstances, grâce à la voie de réforme dans laquelle la Sublime Porte était entrée, avaient en partie changé, il n'y aurait peut-être pas d'inconvénient à prendre en considération jusqu'à quel point les stipulations dont

il s'agit étaient susceptibles de modification. Cet examen, selon lui, serait toutefois prématuré à l'heure qu'il est.

La discussion s'étant établie sur les garanties personnelles et locales qui seraient indispensables pour assurer aux Commissions européenne et riveraine la liberté de mouvement et d'action dont elles auront besoin pour pouvoir remplir leur tâche, MM. les plénipotentiaires de Russie ont déclaré qu'ils ne se refuseraient à aucune combinaison dont la nécessité leur serait démontrée pour atteindre le but de la complète liberté de la navigation du Danube, mais qu'ils s'opposaient à des arrangements tels que la neutralité du Delta, qui, dans leur opinion, dépassait de beaucoup ce but, et serait même, à certains égards, contraire à sa réalisation.

M. le Baron de Prokesch, en discutant le sens de ce mot et son application au cas spécial, a établi qu'en l'introduisant dans sa première rédaction il n'y avait attaché aucune portée politique, ce qui résultait suffisamment de la réserve faite en faveur de la juridiction de la Russie. Il a ajouté que si, dans son appréciation, la neutralité et même l'abandon du Delta eussent été indispensables pour assurer la libre action des Commissions, il n'aurait pas cru, en formulant une proposition analogue dans une intérêt européen, reconnu en principe par la Russie, sortir des bornes d'une modération conciliante, d'autant plus que ces îlots ne semblaient avoir pour la Russie aucune valeur réelle.

Après avoir examiné différentes variantes, on tomba finalement d'accord sur la rédaction du dernier alinéa, en adoptant l'amendement proposé par les plénipotentiaires d'Autriche.

Le texte du développement de la seconde base de négociation, tel qu'il a été définitivement arrêté, est annexé au protocole.

Annexe.

Développement du second point.

1. L'Acte du congrès de Vienne, auquel la Sublime-Porte n'a pas pris part, ayant établi, par les articles 108 à 116, les principes destinés à règler la navigation des fleuves traversant plusieurs Etats, les Puissances contractantes conviennent entre elles de stipuler qu'à l'avenir ces principes seront également appliqués au cours inférieur du Danube, à partir du point où ce fleuve devient commun à l'Autriche et à l'Empire ottoman, jusque dans la mer.

Cette disposition fera désormais partie du droit public de l'Europe et sera garantie par toutes les Puissances contractantes.

2. L'application à faire de ces principes doit être tout entière dans le sens de faciliter le commerce et la navigation de telle sorte que la navigation de cette partie du Danube ne pourra être assujettie à aucune entrave ni redevance qui ne serait pas expressément prévue par les stipulations qui vont suivre et que dès lors aussi les privilèges et immunités fondés dans les anciens traités et les anciennes capitulations avec les Etats riverains de la partie du fleuve dont il s'agit, qui ne sont pas en opposition avec le principe de la liberté de la navigation, seront maintenus intacts.

En conséquence, il ne sera perçu sur tout le parcours susmentionné du Danube aucun péage basé uniquement sur le fait des marchandises qui se trouvent à bord des navires et il ne sera apporté aucun obstacle, quel qu'il soit, à la libre navigation.

Les mesures de précaution qu'on pourrait vouloir adopter sous le rapport des douanes et sous celui des quarantaines devront être limitées au strict nécessaire et mises en harmonie avec ce qu'exigera la liberté de la navigation.

3. Afin de faire disparaître l'obstacle le plus important qui pèse sur la navigation du Bas-Danube, on entreprendra et on achèvera dans le plus bref délai les travaux nécessaires tant pour dégager l'embouchure du Danube des sables qui l'obstruent que pour écarter les autres inconvénients physiques qui diminuent la navigabilité du fleuve sur d'autres points en amont de son cours, à tel point que la circulation jusqu'à Galatz et Braïla des bâtiments de marine commerciale du tonnage le plus fort soit délivrée des périls, empêchements et pertes avec lesquels elle a eu à lutter jusqu'à ce jour.

Pour couvrir les frais de ces travaux et établissements ayant pour objet d'assurer et de faciliter la navigation, des droits fixes d'un taux convenable pourront être prélevés sur les navires parcourant le Bas-Danube, à la condition expresse que, sous ce rapport comme sous tout autre, les pavillons de toutes les nations seront traités sur le pied d'une parfaite égalité.

4. Pour réaliser les stipulations contenues dans l'article précédant, les Puissances contractantes, en considération de l'intérêt européen qui s'attache à l'ouverture complète du Danube dans ses branches navigables ou à rendre navigables jusque dans la mer, en assumeront, de commun accord, dans les limites traitées par

l'Acte final du Congrès de Vienne, la direction et la garantie de l'exécution, tout comme elles se chargeront du contrôle suprême pour le maintien du principe de l'ouverture du Danube. A cet effet, elles détermineront, à l'aide d'une Commission européenne composée de délégués de chacune d'elles, l'étendue des travaux à exécuter, et celle des moyens à employer pour faire disparaître les obstacles, physiques et autres, qui s'opposent jusqu'à cette heure à la libre navigation dans la partie du fleuve comprise entre Galatz et la mer. Cette Commission européenne, qui ne sera dissoute que d'un commun accord, élaborera les bases d'un règlement de navigation et de police fluviale et maritime applicable au Danube dans son parcours sus-indiqué et dressera les instructions pour servir de guide et de norme à une Commission riveraine exécutive, composée de délégués des trois Etats riverains, savoir de l'Autriche, de la Russie et de la Turquie.

5. La Commission riveraine appelée à agir au nom de l'Europe comme autorité exécutive sera permanente. Elle sera munie des pouvoirs nécessaires pour remplir sa tâche de la manière la plus efficace et la plus complète.

6. La Russie consentira à ne plus rétablir sur le bras de Sulina la ligne de quarantaine qu'elle y avait établie autrefois. Elle veillera à ce qu'aucun de ses établissements militaires situés depuis le confluent du Pruth avec le Danube, jusqu'au point où le bras de Saint Georges se sépare de celui de Sulina, ne puisse gêner les navires passant le fleuve. Quant à la partie du fleuve entre le point de l'embranchement susmentionné et les embouchures de Saint Georges et de Sulina il n'y aura aucune fortification.

Désirant assurer pour sa part, avec un empressement égal à celui des autres Puissances contractantes, la libre navigation du Danube, la Russie s'engage à seconder de tous ses moyens l'action de la Commission permanente.

VI.

Projet des Préliminaires de paix du 1 février 1856

signé à Vienne par les représentants de l'Autriche, de la France, de la Grande-Bretagne, de la Russie et de la Turquie.

II. Danube.

La liberté du Danube et de ses embouchures sera efficacement assurée par des institutions européennes, dans lesquelles les Puissances contractantes seront également représentées, sauf les positions particulières des riverains, qui seront réglées sur les principes établis par l'acte du Congrès de Vienne en matière de navigation fluviale.

Chacune des Puissances contractantes aura le droit de faire stationner un ou deux bâtiments de guerre légers aux embouchures du fleuve, destinés à assurer l'exécution des règlements relatifs à la liberté du Danube.

VII

Congrès de Paris.

Extrait des délibérations relatives au Danube.

Protocole No. 2, du 28 février 1856.

M. le Comte Walewski donne lecture, par paragraphe, des propositions de paix acceptées par les Puissances contractantes comme bases de la négociation, et qui se trouvent consignées dans le document joint au Protocole signé à Vienne le 1-er février dernier.

M. le Comte Walewski, après avoir donné lecture du quatrième et dernier paragraphe du premier point, passe au deuxième point, qui ne comprend qu'un seul paragraphe.

M. le Comte Orloff fait remarquer que la présence aux bouches du Danube des bâtiments de guerre portant le pavillon de Puissances non riveraines de la mer Noire constituera une atteinte au principe de la neutralisation.

M. le Comte Walewski répond qu'on ne saurait donner à une exception convenue par les parties contractantes le caractère d'une infraction au principe.

M. le Comte de Buol fait observer que les navires des Puissances non riveraines, destinés à stationner aux embouchures du Danube, pourront, cependant, librement circuler dans la mer Noire; que la nature et les exigences du service dont ils seront chargés ne permettaient pas qu'il puisse subsister un doute à cet égard.

M. le Baron de Brunow rappelle que l'objet de leur mission demeure toutefois défini.

Protocole No. 5, du 6 mars 1856.

Le Congrès passe au développement du deuxième point.

M. le premier Plénipotentiaire de la France rappelle que la

Conférence de Vienne avait étudié avec soin toutes les questions qui se rattachent à la navigation du Danube, et qu'il y aurait lieu, par conséquent, de tenir compte des travaux qu'elle avait préparés.

M. le Comte de Buol donne lecture de l'annexe au Protocole de Vienne No. V.

M. le comte **Walewski propose la rédaction** des six paragraphes suivants:

«L'acte du Congrès de Vienne ayant établi les principes destinés à règler la navigation des fleuves *traversant plusieurs Etats*, les Puissances contractantes stipulent entre elles qu'à l'avenir ces principes seront également appliqués au Danube et à ses embouchures; elles déclarent que cette disposition fait désormais partie du droit public de l'Europe et la prennent sous leur garantie».

«La navigation du Danube ne pourra être assujettie à aucune entrave, ni redevance, qui ne serait pas expressément prévue par les stipulations qui suivent. En conséquence, il ne sera perçu aucun péage basé uniquement sur le fait de la navigation du fleuve, ni aucun droit sur les marchandises qui se trouvent à bord des navires et il ne sera apporté aucun obstacle, quel qu'il soit, à la libre navigation».

«La Sublime-Porte prend l'engagement de fair exécuter, d'accord avec l'administration locale dans les Principautés, les travaux qui sont dès à présent ou qui pourraient devenir nécessaires, tant pour dégager l'embouchure du Danube des sables qui l'obstruent, que pour mettre le fleuve dans les meilleures conditions de navigabilité possibles sur d'autres points en amont de son cours, notamment entre les ports de Galatz et de la Braïla».

«Pour couvrir les frais de ces travaux, ainsi que des établissements ayant pour objet d'assurer et de faciliter la navigation, des droits fixes d'un taux convenable, pourront être prélevés sur les navires parcourant le Bas-Danube, à la condition expresse que, sous ce rapport comme sous tous les autres, les pavillons de toutes les nations seront traités sur le pied d'une parfaite égalité».

«Dans le but de réaliser les dispositions de l'article précédent une Commission, qui ne pourra être dissoute que d'un commun accord, et composée de . . . . , sera chargée de déterminer l'étendue des travaux à exécuter et d'élaborer les bases d'un règlement de navigation et de police fluviale et maritime. Elle dressera également les instructions destinées à servir de guide à une Commission exécutive».

«En conformité avec les stipulations du traité de Vienne, cette

Commission exécutive sera composée de . . . . . en qualité d'Etats riverains; elle sera permanente. En cas de désaccord relativement à l'interprétation à donner aux règlements établis, il en sera référé aux Puissances contractantes».

M. le Comte Walewski fait remarquer que le Congrès aura à s'occuper ultérieurement de la composition des deux Commissions dont il est parlé dans les deux derniers paragraphes, mais que la Commission exécutive devant comprendre des délégués de toutes les Puissances riveraines du Danube, il y aura lieu d'inviter la Bavière à s'y faire représenter.

M. le Comte de Buol fait observer que le règlement dont cette Commission devra surveiller l'exécution ne peut toucher qu'aux intérêts de la navigation dans le Bas-Danube; que la navigation du Bas-Danube n'a soulevé aucun conflit entre les intéressés et qu'il n'y aurait nulle raison de donner à l'autorité de la Commission une extension que rien ne justifierait.

M. le premier Plénipotentiaire de la France répond que le Congrès est saisi d'une question générale intéressant la navigation du fleuve; qu'elle a été posée ainsi dans le document qui sert de base à la négociation et que du moment où il est convenu que la Commission dite exécutive doit être composée des riverains, on ne saurait en exclure la Bavière; il ajoute que, d'ailleurs, le texte des articles proposés ne prête pas à l'ambiguité et indique suffisamment la nature des attributions de cette Commission.

M. le Comte Walewski donne lecture du septième et dernier paragraphe, qui est ainsi conçu:

«Afin d'assurer l'exécution des règlements qui auront été arrêtés d'un commun accord d'après les principes ci-dessus énoncés, chacune des Puissances contractantes aura le droit de faire stationner un ou deux bâtiments légers aux embouchures du Danube».

Le congrès ajourne à une prochaine séance la rédaction définitive de ces divers paragraphes.

Protocole No. 8, du 12 mars 1856.

Le Congrès reprend la discussion du projet de rédaction du second point, qui a fait l'objet de ses délibérations dans la séance du 6 mars.

M. le Comte de Buol expose que les principes établis par le Congrès de Vienne, et destinés à règler la navigation des fleuves qui

traversent plusieurs Etats, posent, comme règle principale, que les Puissances riveraines seront exclusivement appelées à se concerter sur les règlements de police fluviale et à en surveiller l'exécution; que la Commission européenne, dont il est fait mention dans la rédaction insérée au Protocole No. V, comprendra, outre les délégués des Puissances riveraines du Danube, des délégués des Puissances non riveraines; que la Commission permanente, qui lui sera substituée, sera chargée d'exécuter les résolutions prises par elle: dès lors, et pour rester dans l'esprit comme dans les termes de l'Acte du Congrès de Vienne, l'une et l'autre Commission devront borner leurs travaux au Bas-Danube et à ses embouchures.

M. le Comte Walewski rappelle les bases de la négociation acceptées par toutes les Puissances contractantes et portant que la liberté du Danube et de ses embouchures sera efficacement assurée; qu'il a été entendu, par conséquent, qu'il sera pourvu à la libre navigation de ce fleuve.

M. le Comte de Clarendon ajoute que, s'il en était autrement, l'Autriche, restant seule en possession du Haut-Danube et participant à la navigation de la partie inférieure du fleuve, acquerrait des avantages particuliers et exlusifs que le Congrès ne saurait consacrer.

MM. les Plénipotentiaires de l'Autriche répondent que tous les efforts de leur gouvernement, comme ses tendances en matière commerciale, ont pour objet d'établir et de propager sur tous les points de l'Empire les principes d'une entière liberté et que la libre navigation du Danube est naturellement comprise dans les limites des améliorations qu'il se propose; mais qu'il se trouve à cet égard en présence d'engagements antérieurs, de droits acquis, dont il est obligé de tenir compte; que ses intentions répondent donc au vœu déposé dans les préliminaires de paix; que, néanmoins, ils ne peuvent reconnaître aux Commissions qu'il s'agit d'instituer une autorité, qui ne saurait leur appartenir sur le Haut-Danube.

M. le premier Plénipotentiaire de la France dit qu'il y a lieu, en effet, de distinguer entre deux résolutions également admises en principe, mais ayant, l'une et l'autre, un objet parfaitement distinct; que, d'une part, le Congrès doit pourvoir à la libre navigation du Danube, dans tout son parcours, sur les bases établies par le Congrès de Vienne; et, de l'autre, aviser aux moyens de faire disparaître les obstacles qui entravent le mouvement commercial

dans la partie inférieure du fleuve et à ses embouchures ; que c'est uniquement cette dernière tâche qui sera dévolue aux commissaires qu'on se propose d'instituer ; mais qu'il n'est pas moins essentiel de s'entendre sur le développement du principe général, afin de compléter l'œuvre que les Puissances contractantes ont eu en vue en stipulant, comme il est dit dans les préliminaires, que la navigation du Danube et de ses embouchures sera efficacement assurée en réservant les positions particulières des riverains, qui seront, réglées sur les principes établis par l'acte du Congrès de Vienne en matière de navigation fluviale.

Protocole No. 10, du 18 mars 1856.

M. le Comte de Buol annonce qu'il a reçu les instructions de sa Cour sur le deuxième point concernant le Danube; il déclare que l'Autriche adhère à l'entière application des principes établis par l'acte du Congrès de Vienne au Haut comme au Bas-Danube pourvu toutefois que cette mesure soit combinée avec les engagements antérieurs pris *bona fide* par les États riverains. Il propose, en conséquence, une rédaction nouvelle qui a pour objet de répondre pleinement au principe de libre navigation posé dans les préliminaires, en tenant compte, pendant un terme déterminé, de ces mêmes engagements.

Protocole No. 16, du 27 mars 1856.

M. le comte Walewski reprend la lecture des articles du Traité général, interrompue à la fin de la précédente séance; ses articles sont successivement adoptés dans les termes suivants:

ART. 15.

«L'acte du Congrès de Vienne ayant établi les principes destinés à régler la navigation des fleuves qui séparent ou traversent plusieurs Etats, les Puissances contractantes stipulent entre elles qu'à l'avenir ces principes seront également appliqués au Danube et à ses embouchures. Elles déclarent que cette disposition fait désormais partie du droit public de l'Europe, et la prennent sous leur garantie.

«La navigation du Danube ne pourra être assujettie à aucune entrave, ni redevance, qui ne serait pas expressément prévue par les stipulations contenues dans les articles suivants. En conséquence, il ne sera perçu aucun péage basé uniquement sur le fait de la navigation du fleuve, ni aucun droit sur les marchandises qui se trouvent à bord des navires. Les règlements de police et de quarantaine à établir pour la sûreté des Etats séparés ou traversés par ce fleuve, seront conçus de manière à favoriser, autant que faire se pourra, la circulation des navires. Sauf ces règlements, il ne sera apporté aucun obstacle, quel qu'il soit, à la libre navigation.

ART. 16.

«Dans le but de réaliser les dispositions de l'article précédent, une Commission, dans laquelle l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, la Prusse, la Sardaigne et la Turquie seront chacune représentées par un délégué, sera chargée de désigner et de faire exécuter les travaux nécessaires depuis Toulcea, pour dégager les embouchures du Danube, ainsi que les parties de la mer y avoisinantes, des sables et autres obstacles qui les obstruent, afin de mettre cette partie du fleuve et les dites parties de la mer dans les meilleures conditions possibles de navigabilité.

«Pour couvrir les frais de ces travaux, ainsi que des établissements ayant pour objet d'assurer et de faciliter la navigation aux bouches du Danube, des droits fixes d'un taux convenable, arrêtés par la Commission à la majorité des voix, pourront être prélevés, à la condition expresse que, sous ce rapport comme sous tous les autres, les pavillons de toutes les nations seront traités sur le pied d'une parfaite égalité».

MM. les Plénipotentiaires de la Turquie déclarent que la Sublime-Porte fera volontiers les avances nécessaires à l'exécution des travaux, dont il est fait mention dans l'article ci-dessus.

ART. 17.

«Une Commission sera établie et se composera de délégués de l'Autriche, de la Bavière, de la Sublime-Porte et du Würtemberg (un pour chacune de ces puissances), auxquels se réuniront les commissaires des trois Principautés Danubiennes, dont la nomination aura été approuvée par la Porte. Cette Commission, qui

sera permanente: 1° élaborera les règlements de navigation et de police fluviale; 2° fera disparaître les entraves de quelque nature qu'elles puissent être, qui s'opposent encore à l'application au Danube des dispositions du Traité de Vienne; 3° ordonnera et fera exécuter les travaux nécessaires sur tout le parcours du fleuve; et 4° veillera, après la dissolution de la Commission européenne, au maintien de la navigabilité des embouchures du Danube et des parties de la mer y avoisinantes.

ART. 18.

«Il est entendu que la Commission Européenne aura rempli sa tâche, et que la Commission riveraine aura terminé les travaux désignés dans l'article précédent sous les N-os 1 et 2, dans l'espace de deux ans. Les Puissances signataires réunies en conférence, informées de ce fait, prononceront, après en avoir pris acte, la dissolution de la Commission Européenne; et, dès lors, la Commission riveraine permanente jouira des mêmes pouvoirs que ceux dont la Commission Européenne aura été investie jusqu'alors.

ART. 19.

«Afin d'assurer l'exécution des règlements qui auront été arrêtés d'un commun accord, d'après les principes ci-dessus énoncés, chacune des Puissances contractantes aura le droit de faire stationner en tout temps deux bâtiments légers aux embouchures du Danube».

VIII.

Traité de Paris du 30 mars 1856.

Art. 15.

L'acte du Congrès de Vienne ayant établi les principes destinés à règler la navigation des fleuves qui séparent ou traversent plusieurs États, les Puissances contractantes stipulent entre elles *qu'à l'avenir ces principes seront également appliqués au Danube et à ses embouchures. Elles déclarent que cette disposition fait désormais partie du droit public de l'Europe et la prennent sous leur garantie.*

La navigation du Danube ne pourra être assujettie à aucune entrave ni redevance qui ne serait pas expressément prévue par les stipulations contenues dans les articles suivants. En conséquence, il ne sera perçu aucun péage basé uniquement sur le fait de la navigation du fleuve, ni aucun droit sur les marchandises qui se trouvent à bord des navires. Les règlements de police et de quarantaine à établir pour la sûreté des Etats séparés ou traversés par ce fleuve seront conçus de manière à favoriser, autant que faire se pourra, la circulation des navires. Sauf ces règlements, il ne sera apporté aucun obstacle, quel qu'il soit, à la libre navigation.

Art. 16.

Dans le but de réaliser les dispositions de l'article précédent, *une Commission,* dans laquelle la France, l'Autriche, la Grande-Bretagne, la Prusse, la Russie, la Sardaigne et la Turquie seront chacune représentées par une délégué, sera chargée de désigner et de faire exécuter les travaux nécessaires, depuis Isaccea, pour dégager les embouchures du Danube, ainsi que les parties de

la mer y avoisinantes, des sables et autres obstacles qui les obstruent afin de mettre cette partie du fleuve et les dites parties de la mer dans les meilleures conditions possibles de navigabilité.

Pour couvrir les frais de ces travaux, ainsi que les établissements ayant pour objet d'assurer et de faciliter la navigation aux bouches du Danube, des droits fixes, d'un taux convenable, arrêtés par la Commission à la majorité des voix, pourront être prélevés, à la condition expresse que, sous ce rapport comme sous tous les autres, les pavillons de toutes les nations seront traités sur le pied d'une parfaite égalité.

ART. 17.

Une Commission sera établie et se composera des délégués de l'Autriche, de la Bavière, de la Sublime Porte et du Wurtemberg (un pour chacune de ces Puissances), auxquels se réuniront les commissaires des trois Principautés danubiennes, dont la nomination aura été approuvée par la Porte. Cette Commission, qui sera permanente, 1° élaborera les règlements de navigation et de police fluviale; 2° fera disparaître les entraves, de quelque nature qu'elles puissent être, qui s'opposent encore à l'application au Danube des dispositions du Traité de Vienne; 3° ordonnera et fera exécuter les travaux nécessaires sur tout le parcours du fleuve; et 4° veillera après la dissolution de la Commission Européenne, au maintien de la navigabilité des embouchures du Danube et des parties de la mer y avoisinantes.

ART. 18.

Il est entendu que la Commission Européenne aura rempli sa tâche et que la Commission Riveraine aura terminé les travaux désignés dans l'article précédent, sous les N-os. 1 et 2, dans l'espace de deux ans. Les Puissances signataires réunies en Conférence, informées de ce fait, prononceront, après en avoir pris acte, la dissolution de la Commission Européenne et, dès lors, la Commission Riveraine permanente jouira des mêmes pouvoirs que ceux dont la Commission européenne aura été investie jusqu'alors.

ART. 19.

Afin d'assurer l'exécution des règlements qui auront été arrêtés d'un commun accord, d'après les principes ci-dessus énoncés, chacune des Puissances contractantes aura le droit de faire stationner en tout temps deux bâtiments légers aux embouchures du Danube.

IX.

Convention dite des détroits, signée à Paris le 30 mars 1856, entre la France, la Grande-Bretagne, la Prusse, la Russie, la Sardaigne et la Turquie.

Art. 1.

S. M. le Sultan, d'une part, déclare qu'il a la ferme résolution de maintenir à l'avenir le principe invariablement établi comme ancienne règle de Son Empire, et en vertu duquel il a été de tout temps défendu aux bâtiments de guerre des Puissances étrangères d'entrer dans les détroits des Dardanelles et au Bosphore, et que tant que la Porte se trouve en paix, Sa Majesté n'admettra aucun bâtiment de guerre dans les dits détroits;

Et Leurs Majestés l'Empereur des Français, l'Empereur d'Autriche, la Reine du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, le Roi de Prusse, l'Empereur de toutes les Russies et le Roi de Sardaigne, d'autre part, s'engagent à respecter cette détermination du Sultan et à se conformer au principe ci-dessus énoncé.

Art. 2.

Le Sultan se réserve comme par le passé de délivrer des firmans de passage aux bâtiments légers sous pavillon de guerre, lesquels seront employés, comme il est d'usage, au service des légations des Puissances amies.

Art. 3.

La même exception s'applique aux bâtiments légers sous pavillon de guerre que chacune des Puissances contractantes est au-

torisée à faire stationner aux embouchures du Danube, pour assurer l'exécution des règlements relatifs à la liberté du fleuve, et dont le nombre ne devra pas excéder deux pour chaque Puissance.

ART. 4.

La présente Convention, annexée au Traité général, signé à Paris en ce jour, sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées dans l'espace de quatre semaines, ou plus tôt si faire se peut.

X.

Projet préliminaire du Règlement de police pour la navigation du Danube, du 16 Octobre 1857, élaboré par la Commission Riveraine du Danube, instituée conformément à l'article 17 du Traité de Paris de 1856.

TITRE PREMIER.

Construction, agrès, équipage et chargement des bâtiments.

§ 1.

Dispositions générales.

Des prescriptions particulières règleront dans chaque pays riverain les qualités spéciales à exiger du bâtiment pour qu'il soit reconnu apte à la navigation fluviale, qualités qui formeront, par conséquent, les conditions préliminaires de toute patente à délivrer à un pareil bâtiment (art. 14 de l'acte de navigation projeté).

Il est stipulé ici, d'une manière générale, que chaque bâtiment, destiné à la navigation du Danube, doit être solidement construit, muni des agrès et appareils nécessaires, convenablement disposé pour la parfaite conservation des marchandises et effets qu'il aura chargés et pourvu de l'équipage nécessaire pour le bien conduire.

Le bâtiment portera son nom et, à défaut, celui de son propriétaire sur un endroit apparent, absolument comme ce nom se trouve inscrit dans la patente du bâtiment (acte de navigation annexe A à l'art. 14), et en caractères lisibles de loin.

Pour plus de sécurité en cas d'accident, les bâtiments destinés au transport des voyageurs ou des marchandises seront toujours

accompagnés, pour le moins, d'un canot de sauvetage vide et muni des ustensiles nécessaires.

§ 2.

Bateaux à vapeur.

Concernant les bateaux à vapeur en particulier, l'article 18 de l'acte de navigation contient déjà les principes concertés pour protéger la sûreté publique.

Pour le perfectionnement du système des signaux, il est, de plus, prescrit ici que chaque bateau sera muni d'un sifflet à vapeur. Ce sifflet sera pourvu d'un poignet disposé de manière à être toujours à portée du conducteur du bateau, afin qu'il puisse le faire retentir immédiatement de sa place sur la banquette ou sur le tambour, ce qui sera fait ou par le conducteur lui-même ou, sous sa responsabilité, par d'autres. Sans en avoir été chargé ou autorisé par le conducteur, personne ne pourra toucher à ce sifflet; le mécanicien du bateau en personne sera chargé de l'entretenir dans un parfait état de propreté et de fonctionnement, en étant responsable.

§ 3.

Construction des trains de bois ou radeaux.

Les troncs d'arbres, poutres ou autres matériaux, formant un train de bois ou radeau, doivent être reliés ensemble d'une manière solide et durable; le train lui-même sera muni à ses deux extrémités de gouvernails.

Pour chaque section du fleuve, le gouvernement du territoire respectif arrêtera la longueur et la largeur permises à un pareil train de bois, l'équipage requis pour le conduire ainsi que les autres règles à observer à cet égard.

§ 4.

Revision périodique des bâtiments.

Les propriétaires des bâtiments sont obligés de se soumettre aux revisions périodiques de leurs bâtiments et de remédier immé-

diatement aux défectuosités qui seraient constatées à cette occasion.

Dans le cas d'un notable endommagement d'une embarcation en cours de voyage, la marche en sera immédiatement arrêtée et ne pourra être continuée qu'après la réparation du dommage. Les autorités chargées de la police fluviale veilleront incessamment à l'exact accomplissement de cette prescription.

§ 5.

Chargement.

Nul bâtiment ou radeau ne pourra être chargé plus fortement que ne le permettent les conditions connues de la voie navigable et la hauteur régnante des eaux.

Les radeaux portant des marchandises susceptibles de se détériorer par l'eau ne pourront jamais être chargés plus fortement qu'il n'est besoin pour que la superficie couverte du radeau apparaisse encore complètement exempte d'eau.

Les bords des bâtiments non pontés ou découverts dépasseront le niveau de l'eau d'au moins 8 pouces, soit 20 centimètres.

En cas de contravention, le conducteur sera contraint de diminuer le chargement du bâtiment jusqu'à ce que ce dernier remonte au point d'immersion voulu, sans préjudice de la peine encourue par le conducteur.

TITRE SECOND

Obligations et attributions du conducteur de bâtiment et de l'équipage.

§ 6.

Attributions du conducteur de bâtiment en général.

Le conducteur de bâtiment (V. acte de navigation, articles 11 et 16) a le commandement supérieur de l'équipage et des voyageurs et tout ce qui concerne le bâtiment, sa direction et conservation, son chargement, etc., ainsi que le maintien du bon ordre à bord; en conséquence, l'équipage et les voyageurs sont tenus de se soumettre, sans résistance, à ces dispositions sous les rapports indiqués. Cette prescription s'applique aussi aux conducteurs des

radeaux (V. acte de navigation art. 35) dans leurs rapports avec l'équipage.

Des individus insoumis, turbulents ou provoquant un désordre quelconque peuvent être éloignés du bâtiment ou radeau pendant le voyage encore et, selon les cas, mis à la disposition de l'autorité de police la plus voisine.

Le conducteur du bâtiment, par contre, est obligé non seulement d'observer envers l'équipage une conduite honnête et propre à lui concilier le respect de ses subalternes, mais aussi de ne jamais oublier les égards qu'il doit aux voyageurs, ni de les molester par des prétentions auxquelles ils ne sauraient être astreints de satisfaire en tant que voyageurs. Des services manuels, surtout, ne pourront jamais être exigés des passagers que dans des cas de danger imminent.

§ 7.

Obligations du conducteur en ce qui concerne le chargement

Le conducteur est obligé de surveiller avec la plus scrupuleuse attention les marchandises chargées et les effets des passagers ; du moment où il les a reçus, il répond de tout dommage résultant de leur disparition et de leur endommagement partiel ou total, sauf les cas où il serait prouvé que le dommage a été causé par quelque défectuosité inhérente à la marchandise, par un mauvais emballage, par un accident qu'il n'a pas dépendu du conducteur d'empêcher, etc.

§ 8.

Obligation du conducteur de rester auprès de son bâtiment.

Pendant la marche du bâtiment, le conducteur n'en doit point quitter le chargement ; dans le cas contraire, l'autorité compétente la plus rapprochée prendra, aux risques et frais du conducteur, les mesures nécessaires pour la conduite ultérieure du bâtiment. Il est, en outre, entendu que le conducteur répond de tout dommage causé aux passagers ou aux marchandises par suite d'un pareil abandon contraire à ses devoirs.

§ 9.

Responsabilité du propriétaire du bâtiment.

Les lois civiles en vigueur dans un pays riverain y décideront si le propriétaire d'un bâtiment (isolé ou collectif) peut être rendu responsable du dommage causé à des tierces personnes par la conduite du conducteur qu'il a nommé, et jusqu'où s'étend cette responsabilité.

§ 10.

Vols.

Les vols commis au préjudice du chargement, et d'autres crimes ou contraventions arrivés à bord, seront dénoncés, aussitôt leur découverte, à la police voisine par le conducteur du bâtiment qui aura soin d'en indiquer exactement toutes les circonstances.

§ 11.

Perte de la patente.

Le cas échéant où un conducteur en cours de navigation aurait perdu sa propre patente ou celle de son bâtiment, il en préviendra immédiatement l'autorité de police fluviale la plus rapprochée, laquelle, après enquête, lui délivrera un certificat constatant qu'il n'y a point eu lieu d'empêcher la continuation du voyage.

§ 12.

Défense à l'équipage de trafiquer.

Il est interdit aux gens de l'équipage d'un bâtiment ou radeau de prendre à bord quelque marchandise que ce soit pour leur propre compte, en dehors du chargement, afin d'en trafiquer.

Il n'est point permis au conducteur d'un bâtiment ou radeau de disposer de l'embarcation ni du chargement d'une manière contraire à la teneur du connaissement, à moins qu'il ne puisse justifier qu'il est le propriétaire du bâtiment ou radeau, ou du char-

gement, en tant qu'il veut en disposer : ou, enfin, qu'il en a été expressément chargé par le propriétaire du bâtiment ou radeau, ou par celui des marchandises. Nul ne peut traiter de pareilles affaires, n'importe de quelle manière, directement ou indirectement, avec les matelots ni avec le conducteur d'un bâtiment ou radeau, s'ils ne sont pas dûment autorisés à cet effet.

Les autorités chargées de la police de navigation interviendront aussitôt, lors des contraventions à cette défense, et traduiront, selon le cas, l'affaire devant l'autorité compétente pour la procédure ultérieure.

§ 13.

Conduite en cas de sinistres.

Dans le cas de danger imminent, menaçant le bâtiment ou radeau, le conducteur et l'équipage sont obligés de ne point abandonner prématurément leur embarcation et ce sous sévère punition (qui, selon les circonstances, peut entraîner pour le premier la retraite de sa patente, V. acte de navigation, art. 17). Ils sont au contraire et avant tout obligés de faire les plus grands efforts afin d'écarter le danger, si la chose est encore possible; sinon, et le danger étant pressant, de sauver d'abord les voyageurs et de mettre ensuite la cargaison de l'abri. Conducteurs et équipages des bâtiments ou radeaux quelconques, à portée de l'embarcation en détresse, sont obligés de la secourir le plus promptement possible.

Aussitôt après, on informera de l'événement l'autorité compétente et on suivra ses dispositions ultérieures; le conducteur en avisera de même le plus tôt possible le propriétaire du bâtiment et des marchandises, ainsi que les autorités du domicile des voyageurs qui auraient péri.

§ 14.

Police des passeports.

Tant les conducteurs d'embarcations que leurs équipages et passagers doivent se conformer, dans chaque pays riverain qu'ils touchent pendant leur trajet, aux prescriptions en vigueur concernant la police des passeports.

A cet égard, le conducteur est responsable de ses gens: il est, en outre, autorisé à engager les passagers à satisfaire à ces formalités.

Pour l'amélioration du service et pour favoriser la discipline à bord des bâtiments du Danube, les gouvernements riverains ordonneront, autant que les circonstances particulières le permettent, l'introduction de livrets de service ou de conduite pour l'équipage des bâtiments.

§ 15.

Règles à observer lorsqu'un bâtiment a chargé de la poudre à canon

Les conducteurs qui ont chargé de la poudre à canon, ou d'autres objets pouvant faire explosion, doivent arborer un drapeau noir sur leurs bâtiments et il ne leur est pas permis de marcher la nuit.

Ils resteront aussi éloignés que possible d'autres embarcations, surtout des bateaux à vapeur, et éviteront de se trouver dans leur vent.

Ils ne doivent pas non plus mouiller à proximité d'autres bâtiments et se tiendront convenablement éloignés des rives où se trouvent des édifices habités.

Si la quantité de la poudre chargée dépassait un quintal, le conducteur est tenu d'avertir immédiatement l'autorité de police de chaque endroit où il touche, afin que les mesures de sûreté nécessaires soient prises sans retard.

Il est absolument interdit aux bateaux à vapeur transportant des passagers de charger de la poudre à canon ou d'autres matières explosives.

Des transports plus considérables de poudre, pour l'usage militaire ou dans d'autres circonstances extraordinaires, seront soumis aux mesures de sûreté que les Etats riverains intéressés jugeront à propos de prendre, soit d'une manière générale, soit pour chaque cas particulier.

§ 16.

Règles pour le transport sur le fleuve de matières inflammables ou corrosives.

Quand un conducteur veut charger sur son bâtiment des matières inflammables ou corrosives, telles que: acides sulfurique, ni-

trique, muriatique, allumettes chimiques, etc., il est tenu d'en donner avis à la police du port où le chargement doit être opéré ; ce n'est qu'à cette dernière qu'il appartient de décider si les matières citées devront être transportées, à l'exclusion d'autres, dans des bâtiments particuliers, ou si elles peuvent être chargées sur le même bâtiment avec d'autres marchandises. Dans ce dernier cas, la police ordonnera les mesures de sûreté nécessaires et en fera en même temps mention dans le connaissement.

§ 17.

Règles pour l'expédition des poisons.

1. L'arsenic et ses préparations ne doivent être emballés qu'en barils ou caisses. Les barils doivent être confectionnés en pièces de bois saines et exactement reliées; en outre, chaque baril, dont la capacité ne dépasserait pas deux quintaux, doit être muni de 14 cerceaux de bois, de même que chaque fond entouré d'un cerceau recouvrant les joints. A l'intérieur, ces barils seront recouverts de forte toile adhérente aux parois, moyennant une colle préparée de farine ordinaire et de colle-forte. L'emballage se faisant dans des caisses, celles-ci doivent être également confectionnées de planches résistantes et serrées, munies de cerceaux et, à l'instar des barils, recouvertes intérieurement de toile collée aux parois.

2. Chaque colis portera en caractères lisibles et peints à l'huile en langue allemande et, quand il est destiné pour le Danube inférieur, en italien, le mot — «Arsenic (poison)» — ; le colis figurera sous la même dénomination dans le manifeste.

3. Le chargement doit être accompagné d'un certificat de la police du lieu de l'expédition, constatant que les règles susmentionnées ont été observées lors de l'emballage, et il ne sera permis au conducteur du bâtiment de l'accepter qu'autant qu'il lui aura été remis par la police du port d'embarquement; celle-ci devra constater préalablement que l'intégrité extérieure de l'emballage et celle de la marque «Arsenic (poison)» n'ont point souffert.

4. Lors de l'expédition des préparations mercurielles, de sublimé corrosif notamment, de précipité blanc et rouge, de sucre de saturne (acétate de plomb) et de vert-de-gris (acétate de cuivre), les conducteurs de bâtiments sont également tenus de ne point accepter le chargement qu'autant qu'il leur aura été remis par la

police du port respectif et après que celle-ci aura soigneusement examiné l'état de chaque colis. Les substances citées seront consignées, en outre, dans le manifeste, sous leurs dénominations propres, ne devant jamais être confondues sous une dénomination générale, celle de «drogues», par exemple.

5. De plus fortes quantités des substances vénéneuses citées, c'est-à-dire 50 quintaux au moins, pour le Danube supérieur, et 100 quintaux au moins pour le Danube inférieur, ne seront transportées que sur des bateaux particuliers, tandis que des quantités moindres peuvent l'être par le même bâtiment qui aurait chargé d'autres marchandises encore ; dans ce dernier cas, cependant, la police du port où le chargement s'effectue règlera le mode de séparation des substances vénéneuses du reste du chargement d'un seul et même bâtiment, et le notera dans le manifeste. Lors de cette séparation, on aura surtout égard à ce que le poison soit isolé d'objets servant directement ou indirectement à l'alimentation.

6. Lors de leur embarquement et débarquement, les marchandises en question ne pourront rester déposées à ciel découvert plus de trois heures de jour et jamais la nuit.

Les règles précédentes doivent être appliquées aussi à d'autres substances, de qualité notoirement vénéneuse, quand leur emballage ou expédition, sans ces précautions, pourrait facilement entrainer des dangers.

TITRE TROISIÈME.

Du pilotage.

§ 18.

Dans tous les endroits du Danube où une connaissance exacte des localités fluviales est nécessaire pour la sécurité du voyage, les conducteurs des bâtiments chargés, à l'exception pourtant de ceux qui seront désignés dans le § suivant, sont tenus de prendre à leur bord des pilotes légalement autorisés et y seront contraints quand ils l'omettront. Le gouvernement de chaque pays riverain fera indiquer exactement ces parties du fleuve et l'indication en sera affichée à des endroits convenables sur la rive.

§ 19.

Sont exemptés du pilotage obligatoire :

a) Les bâtiments à voile, de toute capacité, dont la charge est au-dessous de 600 tonnes ;

b) Tout bâtiment voyageant sans charge ;

c) Les bâtiments qui n'auraient à bord que les objets qui surnagent par suite de leur légèreté spécifique lorsque le bâtiment s'enfonce ;

d) Les allèges, dépendant de bâtiments à voiles, quand ils sont attachés sur les côtés du bâtiment principal et ne sont point trainés à la remorque ;

e) Les bateaux à vapeur qui auraient notoirement leurs propres pilotes ou des capitaines expérimentés ; quant à ces bateaux, les autorités compétentes pourront s'en rapporter à leurs conducteurs jusqu'à quel point ils voudront se servir des pilotes autorisés dans chaque pays riverain.

§ 20.

Les propriétaires de bâtiments n'ayant chargé que leurs propres biens et point de voyageurs, appartiennent à la même catégorie.

§ 21.

A la demande du conducteur du bâtiment, le pilote prendra le commandement de l'équipage (à la remonte, celui des conducteurs des chevaux) et le gouvernail. Il prendra toutes les dispositions concernant la position, la direction et la marche du bâtiment avec une incessante attention. Du moment où il s'est chargé de la direction du bâtiment et jusqu'à ce que le trajet qui le regarde soit franchi, tous droit, obligation et responsabilité, sous ces rapports, passent du conducteur au pilote, à qui l'équipage est tenu de prêter une obéissance absolue.

§ 22.

Il n'est point permis au pilote de quitter le bâtiment ou radeau avant que le trajet en question ne soit franchi.

§ 23.

Le conducteur d'un bâtiment ou du radeau qui aura besoin d'un pilote, n'en ayant pas commandé auparavant, en avisera la station, à son arrivée, par des signes ou en hélant. Tout pilote présent à la station est obligé de suivre aussitôt cet appel ; s'il n'y en avait pas momentanément, on y arborera en signe un drapeau rouge, qui restera arboré jusqu'au retour à la station d'un ou de plusieurs pilotes.

§ 24.

Tout pilote est tenu d'avoir son domicille à la station même de la partie du fleuve qui lui est assignée et ne pourra pas quitter cette station sans la permission de son chef.

§ 25.

Parmi plusieurs pilotes, simultanément présents à la station le conducteur du bâtiment ou du radeau aura le choix; sauf ce choix, les pilotes conduisent d'après un tour de rôle fixé par l'autorité compétente.

§ 26.

Les conducteurs du bâtiment ou du radeau payeront aux pilotes la taxe qui leur revient en vertu des tarifs arrêtés, qu'ils ne peuvent dépasser en aucun cas. Ces tarifs traiteront les bâtiments de toutes les nations sur le pied d'une parfaite égalité; ils seront publiés par les feuilles officielles et doivent être toujours affichés dans les bureaux respectifs.

§ 27.

Il sera délivré quittance pour chaque payement d'un droit de pilote. Ces quittances porteront: a) le numéro d'ordre; b) la date; c) le nom ou la désignation du bâtiment; d) le nom du conducteur; e) la grandeur et la capacité du bâtiment et, enfin, f) la somme payée.

§ 28.

A l'exception des personnes désignées dans le § suivant, nul ne pourra exercer à l'avenir la profession de pilote s'il n'en a obtenu la concession à la suite d'un examen régulier. Aucun pilote ne pourra, non plus, exercer le pilotage sur un trajet du fleuve autre que celui pour lequel la concession lui a été donnée, à moins qu'il n'ait justifié, pour ce trajet encore, de son aptitude et obtenu pour lui aussi une concession séparée.

§ 29.

Les personnes déjà antérieurement autorisées à l'exercice du pilotage, obtiendront pour les parties du fleuve où elles l'ont exercé jusqu'ici, la concession sans examen préalable. Mais elles sont tenues de la réclamer formellement dans les trois mois qui suivront la publication de ce règlement et, ce temps passé, elles ne pourront plus faire le service de pilote sans l'avoir obtenue.

§ 30.

A l'effet d'examiner les candidats, il sera nommé des Commissions spéciales dans chaque pays riverain. Elles se composeront de pilotes qui connaissent les localités et jouissent d'une bonne réputation; des commissaires du gouvernement les présideront.

§ 31.

Nul ne sera admis à l'examen s'il ne justifie d'une bonne conduite, d'une pratique de la navigation pendant deux années et d'un service pendant une année comme aide. Autant que possible le candidat saura encore lire et écrire.

L'examen, auquel on procèdera ensuite, aura particulièrement pour objet:

a) La connaissance la plus exacte des lieux sur la section du fleuve pour laquelle le candidat sollicite la concession d'exercer le pilotage:

b) L'habileté de manœuvrer des bâtiments de différente construction par tout vent ou temps;

c) Une parfaite connaissance des moyens de secours à employer dans des cas de danger.

La Commission examinera en outre si le candidat est capable de calculer la hauteur des eaux sur les différents bas-fonds de la section respective du fleuve, d'après des degrès donnés de l'échelle fluviale ; à cet effet, on lui fera faire le dit trajet à l'aide de ce calcul à titre d'épreuve.

Après l'obtention du certificat d'aptitude, le candidat qui n'aurait pas accompli son temps de service comme aide sur la section même du fleuve pour laquelle il sollicite la concession y exercera d'abord le pilotage pendant une année à titre d'essai et ce n'est qu'après avoir subi avec succès cette dernière épreuve que le gouvernement lui accordera la concession définitive.

§ 32.

Cette concession désignera exactement la section du fleuve pour laquelle elle a été délivrée. Le tarif des droits de pilotage lui sera annexé. Durant son service, le pilote portera constamment sur lui sa concession et le tarif, soit en original, soit en copie légalisée, pour les exhiber quand il en sera requis.

§ 33.

Le pilote est autorisé, et selon les ordres de ses préposés obglié, d'indiquer par des balises ou bouées flottantes les endroits du chenal à éviter dans la navigation, de même que de prévenir immédiatement l'autorité compétente de tous les obstacles dans le chenal ou des endommagements des chemins de halage qu'il aurait découverts.

§ 34.

Au printemps, avant la reprise de la navigation, ainsi qu'immédiatement après chaque débordement, tout pilote est tenu de parcourir le trajet qui le concerne, d'y explorer le lit du fleuve et le chenal, de visiter les chemins de halage et de se renseigner fréquemment, auprès des gouverneurs de bâtiment et auprès des haleurs, afin de connaître exactement tout changement survenu dans le chenal comme aux chemins de halage, dans l'intervalle des stations voisines.

§ 35.

Le pilote qui se chargerait de la direction d'un bâtiment dans un état d'ivresse ou s'y mettrait durant ses fonctions, qui quitterait arbitrairement le domicile qui lui a été assigné, ou contreviendrait aux prescriptions du présent règlement ou à son tarif, est passible d'une amende qui sera fixée par le gouvernement respectif; la faute étant plus grave, d'une suspension des fonctions du pilotage durant un temps proportionné à la faute. Ce temps sera doublé en cas de récidive, laquelle pourra même, dans certaines circonstances, entraîner la perte de la concession, peine qui sera toujours prononcée pour la récidive suivante. La même pénalité sera appliquée si, de la négligence d'un pilote dans l'exercice de ses fonctions, il était résulté quelque dommage pour le bâtiment ou radeau, pour le chargement, ou bien pour l'équipage ou d'autres personnes, à leur corps ou à leur bien. Quand, surtout, le dommage aurait été causé dans une intention malveillante, ou par suite d'un grossier oubli de tous les devoirs, et qu'une blessure mortelle ou la mort même, ou la submersion du bâtiment s'en seraient suivis, la perte de la concession pour le pilotage sera toujours prononcée, sans préjudice de la peine encourue d'après la législation en vigueur dans le pays riverain respectif et des prétentions de la partie lésée à des dommages-intérêts.

§ 36.

Quiconque exercera le pilotage sur une partie du fleuve autre que celle pour laquelle la concession lui a été délivrée sera passible d'une amende ou d'une peine d'emprisonnement dont la quotité ou le temps seront fixés par le gouvernement respectif.

§ 37.

Le maintien de la discipline et la première enquête, lors des contraventions des pilotes, appartiennent aux autorités qui sont ou seront commises à cet effet par les gouvernements respectifs. Chaque autorité locale est, en outre, obligée de constater préliminairement et sans retard de pareils faits et d'en aviser immédiatement l'autorité compétente la plus rapprochée.

XI.

Acte de navigation du Danube

signé à Vienne le 7 novembre 1857.

Le Traité de Paris du 30 mars 1856, ayant arrêté que les principes établis par l'acte du Congrès de Vienne, en matière de navigation fluviale, fussent également appliqués au Danube et stipulé qu'une Commission, composée des délégués des Puissances riveraines: l'Autriche, la Bavière, la Turquie et le Wurtemberg, auxquels se réuniraient les Commissaires des trois Principautés danubiennes, dont la nomination aurait été approuvée par la Sublime Porte, fût instituée dans le but de règler en conséquence la navigation du dit fleuve, ont nommé, à cet effet, pour leurs délégués :

(suivent les noms des délégués).

Les délégués susmentionnés, auxquels les Commissaires se sont réunis, s'étant constitués en Commission Riveraine, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, et se trouvant appelés à remplir avant tout la tâche qui est dévolue à cette Commission par la teneur de l'Art. XVII, Nos. 1 et 2 du Traité susmentionné, sont convenus à cet égard des dispositions suivantes:

Art. 1.

La navigation du Danube, depuis l'endroit où ce fleuve devient navigable jusque dans la mer Noire, et depuis la mer Noire jusqu'au dit endroit, sera entièrement libre sous le rapport du commerce, tant pour le transport des marchandises que pour celui des voyageurs, en se conformant toutefois aux dispositions du présent Acte de navigation, ainsi qu'aux règlements de police fluviale.

ART. 2.

Tous les privilèges exclusifs de navigation sur le Danube, ainsi que toutes les faveurs spéciales de même nature, accordés jusqu'ici soit à des sociétés ou corporations quelconques, soit à des particuliers, sont entièremeut abolis par le présent acte; et de pareils privilèges ou faveurs ne pourront désormais être concédés à qui que se soit.

Les présentes dispositions ne sont cependant pas applicables aux bacs ou autres appareils destinés aux transports entre deux rives opposées du fleuve. Il appartient aux autorités riveraines de prendre, sous ce rapport, les mesures qu'elles jugeront nécessaires.

ART. 3.

Tous les droits forcés: d'étape, de dépôt, de rompre charge, de premier achat et autre de même nature, qui peuvent avoir existé sur le Danube, sont dès à présent abolis à tout jamais. En conséquence, nul conducteur de bâtiment ne pourra être contraint à l'avenir, pour un tel motif, d'aborder, de décharger ou de transborder dans aucun port de ce fleuve, ni de s'arrêter malgré lui un certain temps dans un endroit quelconque.

ART. 4.

Relativement au droit postal, le transport des lettres et des produits de la presse périodique sera soumis, dans chaque pays riverain, aux prescriptions qui y sont établies.

Tout autre paquet ou ballot, quels que soient son poids et son volume, n'est point soumis, sur le Danube, à la réserve postale.

ART. 5.

L'exercice de la navigation de la pleine mer à chacun des ports du Danube, et de chacun de ces ports à la pleine mer, est libre pour les bâtiments de toutes les nations.

En conséquence, les dits bâtiments pourront toucher à tous les ports situés dans la direction de tels voyages, débarquer en

partie ou en totalité les marchandises et les voyageurs qu'ils transportent de la mer et prendre des marchandises et des voyageurs en destination de la mer.

Dans l'exercice de cette navigation, tous les bâtiments seront traités, sous tous les rapports, sur le pied d'une parfaite égalité.

ART. 6.

Pour les bâtiments qui viennent de la pleine mer ou y retournent, les papiers de bord dont ils doivent être munis pour la navigation maritime leur serviront aussi d'actes de légitimation pendant leurs voyages sur le Danube.

Les conducteurs de ces bâtiments seront tenus d'exhiber leurs papiers de bord à la demande des autorités fluviales chargées de la surveillance de la navigation danubienne.

ART. 7.

Les bâtiments qui proviennent d'une voie navigable communiquant indirectement avec le Danube, ou qui y retournent, seront également traités d'après les principes contenus dans les articles 5 et 6.

ART. 8.

L'exercice de la navigation fluviale proprement dite, entre les ports du Danube, sans entrer en pleine mer, est réservé aux bâtiments des pays riverains de ce fleuve.

Tous les bâtiments de cette catégorie, étant légitimés conformément à la teneur des articles suivants, ont le droit d'exercer la navigation fluviale du Danube sur le pied d'une parfaite égalité. En conséquence, ils pourront transporter des marchandises et des voyageurs entre tous les ports des pays riverains, sans exception aucune. Toutefois, dans l'exercice de la navigation intérieure de ce fleuve, entre les ports d'un seul et même pays riverain, ils seront, ainsi que leurs conducteurs, assujettis aux mêmes conditions que les nationaux.

ART. 9.

Il est permis à chaque entrepreneur de navigation appartenant à l'un des pays riverains de placer dans le territoire d'un autre sur les bords du fleuve, des agents de navigation, d'y disposer les bureaux et établissements nécessaires à l'entreprise, comme aussi d'utiliser les établissements publics, tels que lieux de débarquement, quais, etc., sur le même pied que les indigènes. La publication de tarifs pour la navigation ne sera point empêchée.

ART. 10.

Tous les avantages concédés dans un pays riverain aux bâtiments d'une nation quelconque, sous le rapport de la navigation du Danube, seront également concédés aux bâtiments de tous les riverains.

ART. 11.

Pour qu'un bâtiment soit reconnu comme appartenant à un des pays riverains et, en conséquence, admis à l'exercice de la navigation fluviale indistinctement entre tous les ports du Danube, en conformité de l'article 8, il doit être la propriété soit d'un sujet du pays riverain respectif, soit d'une compagnie ou société d'actionnaires assujettie aux lois de ce même pays, et dans lequel la société ou compagnie aurait son siège; il doit, de plus, être muni de la patente prescrite à l'article 14 et soumis à la direction spéciale d'un conducteur, légitimé par la patente prescrite à l'article 16. Ce conducteur est en première ligne responsable de la stricte observation des dispositions contenues dans le présent Acte de navigation et dans les règlements de police fluviale.

La patente de navire, ainsi que celle de conducteur, doivent être exhibées à la demande des autorités fluviales chargées de la surveillance de la navigation danubienne.

Les bâtiments, construits de manière à ne servir qu'à un seul voyage en aval du fleuve sont exempts de la patente de navire et assimilés, sous ce rapport, aux radeaux.

Les bateaux qui ne transportent que des produits à destination des marchés voisins sont exempts et de la patente de navire et de celle de conducteur.

ART. 12.

La faculté d'accorder ou de refuser à un entrepreneur particulier, ou à une compagnie ou société d'actionnaires, l'autorisation nécessaire pour l'exercice de la navigation fluviale, ainsi que celle d'en établir les conditions, sont exclusivement réservées à celui des pays riverains auquel l'entrepreneur appartient comme sujet ou dans lequel la compagnie ou la société a son siège.

Les gouvernements des pays riverains s'engagent, toutefois, à prendre les mesures nécessaires pour s'assurer que les personnes ou les compagnies auxquelles ils accordent l'autorisation d'exercer la navigation fluviale entre leurs ports et ceux des autres pays riverains présentent les garanties nécessaires pour l'observation stricte, dans toutes les stipulations, des règlements de navigation et de police fluviale.

ART. 13.

L'autorisation mentionnée dans l'article précédent pour l'exercice de la navigation fluviale à vapeur sera accordée par le gouvernement du pays riverain respectif dans la forme d'une concession spéciale pour ce genre de navigation.

Cette concession devra précéder l'expédition de la patente prescrite à l'article 14 pour chaque bateau à vapeur appartenant à l'entreprise dont il s'agit. Dans chacune de ces patentes, la concession accordée à l'entreprise doit être expressément mentionnée

ART. 14.

La patente exigée pour qu'un bâtiment soit reconnu apte à la navigation fluviale sur le Danube sera délivrée par les autorités compétentes du pays riverain auquel il appartient, suivant la formule ci-annexée sub lit. A, après qu'un examen technique aura procuré à ces autorités la conviction que le dit bâtiment possède les qualités nécessaires pour cette navigation.

ART. 15.

La patente du bâtiment perd sa validité du moment où le bâtiment cesse d'appartenir à un des sujets du pays riverain dont

elle émane, ou à la compagnie ou société concessionnaire du même pays.

L'autorité compétente du pays, où cette patente a été délivrée, doit la retirer aussi bien dans le cas sus-mentionné que dans celui où le bâtiment ne se trouverait plus dans les conditions voulues pour la navigation.

Lorsque la propriété d'un navire passe à un autre sujet ou à une autre compagnie ou société concessionnaire du même pays, il est loisible au nouveau propriétaire, ou de demander une nouvelle patente, ou de faire endosser l'ancienne à son nom auprès de l'autorité compétente.

Art. 16.

La patente nécessaire à tout conducteur pour qu'il soit reconnu apte à diriger un bâtiment dans la navigation fluviale du Danube lui sera délivrée par les autorités compétentes d'un des pays riverains, suivant la formule ci-annexée sub lit. B.

Cette patente ne sera accordée qu'à des personnes expérimentées, de bonne conduite et ayant préalablement donné, dans des examens spéciaux, subis devant des experts publics, des preuves suffisantes de leur capacité.

La patente ainsi délivrée à un conducteur autorise celui-ci à conduire tous les navires du pays riverain où elle a été délivrée et qui rentrent dans la catégorie indiquée dans cet acte de légitimation.

Il est réservé à chaque pays riverain d'admettre ou non, à la direction de ses navires, les conducteurs munis de la patente d'un autre pays riverain.

Art. 17.

La patente de conducteur perd sa validité du moment où ce dernier, ayant été sujet du pays riverain où cette patente a été délivrée, cesse de l'être.

La patente du conducteur sera retirée par les autorités compétentes du pays respectif, aussi bien dans le cas précité, que dans celui où ces autorités auraient été convaincues de l'incapacité du conducteur, ou auraient reconnu, dans l'intérêt du maintien de l'ordre



et de la sûreté publique, la nécessité de lui interdire la faculté d'exercer la navigation fluviale.

Dans ce dernier cas, aucun des pays riverains ne pourra délivrer une nouvelle patente à un tel conducteur qu'après l'entière cessation des raisons de son éloignement du service, ou l'expiration du terme qui aurait été fixé dans l'arrêt y relatif.

ART. 18.

Dans l'intérêt de la sûreté publique sur le Danube, les gouvernements des pays riverains s'engagent à prendre toutes les mesures propres à faire constater, par des épreuves préalables, que les machines et les chaudières de tous les bateaux à vapeur auxquels ils accordent les actes de légitimation nécessaires pour l'exercice de la navigation fluviale, offrent des garanties suffisantes contre tout danger, et à donner tous leurs soins afin que les dites machines et chaudières, ainsi que les autres appareils, soient toujours entretenus en bon état; de même qu'il ne soit admis au service de ces bateaux que des conducteurs, des machinistes et des gens d'équipage ayant toutes les qualités personnelles requises pour le maintien de la sécurité publique.

Outre la patente prescrite à l'article 14, chaque bateau à vapeur sera muni d'un certificat, constatant le résultat des épreuves auxquelles la chaudière aura été soumise et portera, en signe de ces épreuves, sur la soupape de sûreté de sa machine, ainsi que sur ses leviers, s'il y en a, un timbre frappé en caractères visibles.

Chaque gouvernement se réserve d'exercer, en cas de besoin, sur les bateaux à vapeur, et notamment sur ceux qui sont destinés au transport des personnes, le contrôle nécessaire pour la sûreté publique. Toutefois, on évitera avec soin de molester par là inutilement la circulation des navires et aucun bateau appartenant à un autre pays ne sera traité plus rigoureusement que les bateaux nationaux.

ART. 19.

Il ne sera perçu sur le Danube aucun péage basé uniquement sur le fait de la navigation du fleuve, ni aucun droit sur les marchandises qui se trouvent à bord des navires. En conséquence, tous les péages et droits de cette catégorie, qui peuvent avoir existé

BIBLIOTECA CENTRALĂ
UNIVERSITARĂ
BUCUREȘTI

jusqu'à présent, n'importe sous quelles dénominations, soit comme propriété d'Etat, de communes, de corporations ou de particuliers, sont entièrement abolis.

Il ne pourra de même être prélevé, sur ce fleuve, aucun autre péage ni droit que ceux qui se trouvent expressément prévus par les stipulations du présent acte de navigation.

ART. 20.

Ne sont point compris dans la catégorie des droits abolis par l'article précédent:

a) Les droits de douane, d'entrée, de sortie et de transit, qui se prélèvent conformément aux lois générales de douane et aux conventions internationales. Toutefois, lorsqu'une marchandise traverse toute l'étendue d'un territoire uniquement sur le fleuve, elle sera libre du droit de transit;

b) L'octroi ou impôt de consommation de toute sorte, à percevoir, en vertu des lois spéciales ou des dispositions conventionnelles, sur les objets qui se livrent à la consommation.

Relativement aux droits mentionnés sous *a* et *b*, les marchandises que ces droits regardent ne seront pas moins favorisées dans leur transport sur l'eau que si elles prenaient la voie de terre;

c) Les droits pour l'usage de certains établissements publics, tels que: grues, balances, quais et autres constructions de débarquement, magasins, etc., ou pour certains services rendus, tels que pilotage, ouverture des ponts et écluses, etc.

Cependant, ces péages doivent être prélevés suivant des tarifs fixés et publiés, indistinctement, sans égard à la provenance du bateau et de la cargaison, et pour autant seulement qu'on aura fait usage de ces établissements ou de ces services. Pour les établissements déjà existants de cette nature, les péages ne dépasseront point le taux actuel; et lorsqu'il s'agit d'établissements nouveaux ou d'améliorations essentielles et coûteuses, ils ne seront pas plus élevés qu'il n'est nésessaire pour couvrir approximativement les frais d'entretien et les intérêts du capital dépensé.

ART. 21.

Des droits de navigation peuvent être prélevés:

1. Pour couvrir les frais des travaux et des établissements que

la Commission européenne désignera et fera exécuter dans le but d'assurer et de faciliter la navigation aux bouches du Danube, conformément à la teneur de l'article 16 du traité de Paris du 30 mars 1855;

2. Pour couvrir les frais d'autres travaux et établissements ayant pour but d'entretenir et d'améliorer la navigabilité du Danube, qui seraient d'un commun accord reconnus nécessaires par la Commission Riveraine dans l'intérêt de la navigation Cependant, les droits de cette nature, leur quotité et leur mode de perception ne seront, de même, établis que d'un commun accord et ne devront pas être fixés plus haut qu'il n'est nécessaire pour couvrir approximativement les frais de construction, d'entretien, ou les intérêts du capital.

ART. 22.

Les conducteurs des bâtiments doivent se conformer aux prescriptions qui, dans chaque territoire riverain, sont ou pourraient être établies dans le but d'assurer la perception des droits de douane et d'autres revenus publics et d'empêcher la contrebande, soit que ces prescriptions résultent de la législation intérieure des pays riverains, soit qu'elles découlent de conventions spéciales.

Les gouvernements des pays riverains aviseront aux moyens d'introduire dans la procédure douanière, à appliquer à la navigation du Danube, les facilités que les circonstances rendront possibles. Afin que la revision des marchandises, à leur entrée ou à leur sortie par une frontière douanière, soit autant que possible simplifiée, atténuée ou, si cela peut se faire, entièrement évitée, ils arrêteront particulièrement des dispositions, telles que:

a) La réunion ou la juxtaposition des bureaux de douane;

b) La fermeture ou mise sous les scellés douaniers des endroits servant de dépôt aux marchandises sur les bâtiments qui seraient adaptés à cet effet;

c) La reconnaissance réciproque des scellés apposés, dans des territoires différents, aux pièces de chargement ou aux écoutilles, d'après des prescriptions convenues.

d) L'embarquement de gardiens de douane et autres mesures arrêtées en commun.

Aussitôt la conclusion de l'acte, ces dispositions seront effectuées dans le plus bref délai possible.

En outre, les gouvernements riverains prendront immédiatement les dispositions nécessaires pour que l'exercice des fonctions de leurs douaniers n'apporte point d'entrave arbitraire à la navigation.

ART. 23.

Dans chaque territoire, le gouvernement désigne les ports et les lieux où il est permis aux bâtiments de charger ou de décharger, et aucun conducteur ne pourra aborder ailleurs, sauf les cas prévus par l'article 25.

ART. 24.

Nul conducteur ne pourra charger une marchandise ou, du moins, quitter le lieu d'embarquement avant d'avoir reçu de l'expéditeur un connaissement indiquant la nature, la quantité et le destinataire de la marchandise.

Le connaissement contiendra donc :

1. Le lieu de chargement ;

2. Le nombre, les numéros d'ordre et les marques des colis, avec indication de la destination des marchandises qu'ils contiennent ;

3. La signature de l'expéditeur.

Si le chargement comprenait des marchandises pour lesquelles plusieurs connaissements ont été délivrés, il en sera dressé un manifeste, d'après la formule C, sur lequel les différents connaissements doivent être portés avec leurs numéros d'ordre.

Pour pouvoir servir de déclaration en douane, les connaissement ou manifeste doivent être revêtus de toutes les formes prescrites à cet égard.

ART. 25.

Lorsque le conducteur d'un navire, par un événement de force majeure, est empêché de continuer régulièrement son voyage, il lui sera permis de mettre le bâtiment et la cargaison en sûreté dans d'autres lieux que ceux qui auront été désignés d'après l'article 22, que la charge soit destinée au transit ou à la consommation dans le pays où l'événement est arrivé. Dans ce cas, le con-

ducteur sera tenu de prévenir immédiatement les préposés de douane ou l'autorité locale la plus voisine, afin que ceux-ci puissent constater authentiquement les causes qui l'ont forcé à aborder et dresser ensuite procès-verbal. Il devra éviter, autant que possible, tout acte arbitraire.

Si le conducteur du bateau, voulant continuer son voyage, reprend ensuite la charge qu'il avait été forcé de mettre à terre, il ne paiera pour elle aucun droit d'entrée, de sortie ou de transit.

ART. 26.

Dans l'intérêt général du commerce et de la navigation, les gouvernements des pays riverains s'engagent à désigner, sur leurs territoires, un ou plusieurs ports destinés à servir d'entrepôts libres où les marchandises de toutes les nations, en tant que leur nature le permet, pourront être déposées dans des magasins pour un temps plus ou moins long, sous la surveillance des douanes. Ces marchandises pourront ensuite être admises à l'expédition ultérieure sur le fleuve, sans être assujetties à un droit quelconque aussi longtemps qu'elles ne sont point introduites dans le pays pour la consommation ou pour le transit. Il est entendu que, pour le temps qu'elles seront restées à l'entrepôt, on paiera les droits de magasin, de quai, de grue, de balance, etc. généralement fixés dans chaque lieu.

ART. 27.

Lorsqu'un conducteur de bâtiment se rend coupable d'une contravention aux prescriptions douanières, il sera puni d'après les lois du pays envers lequel la contravention aura été commise.

Si les employés de douane d'un pays riverain découvrent une contravention aux prescriptions douanières d'un autre pays riverain, ils doivent en donner promptement avis à la douane la plus proche de ce dernier.

ART. 28.

Les règlements des institutions quarantenaires, sur le Danube, doivent être conçus de manière qu'ils puissent atteindre le but de police sanitaire, sans entraver inutilement la navigation.

ART. 29.

Aussi longtemps que l'état sanitaire, dans les contrées voisines du Danube, n'offre aucune inquiétude, le temps que les navires venant de la mer auront employé depuis leur entrée dans le fleuve leur sera compté dans la période d'observation et de quarantaine qui serait prescrite par les règlements.

ART. 30.

Les bâtiments naviguant sur le Danube ne pourront être assujettis à aucune mesure quarantenaire si, pendant un laps de douze mois, il n'y a eu nul soupçon de maladie pestilentielle dans la Turquie d'Europe, ni dans les autres pays riverains du dit fleuve.

Il est bien entendu que les bâtiments venant de la mer jouiront aussi de cette liberté une fois qu'ils auront subi, suivant leur provenance, les mesures prescrites par les règlements.

ART. 31.

Les gouvernements des pays riverains se réservent, dans l'intérêt de la navigation, d'adopter ultérieurement toutes les dispositions que l'expérience pourra encore conseiller pour simplifier autant que faire se pourra, le système quarantenaire sur le Danube

ART. 32.

En cas de naufrage ou d'autre accident, les autorités locales du gouvernement sur le territoire duquel le sinistre a eu lieu prendront immédiatement les mesures de sauvetage et de sûreté demandées par les circonstances.

Il est entendu que tout droit de bris et de naufrage reste aboli à jamais.

ART. 33.

Pour éviter, autant que possible, les naufrages ou autres accidents sur le Danube et pour rendre la navigation plus sûre et

plus facile, chaque gouvernement établira un service de pilotage bien organisé aux endroits convenables.

Les bâtiments naviguant sur le Danube sont obligés de prendre à leur bord des pilotes légalement autorisés, dans les parties du fleuve où cela est prescrit ou pourrait l'être, et de se soumettre aux dispositions arrêtées à cet égard.

La Commission Riveraine procèdera à une revision des dispositions existantes sur le pilotage obligatoire.

ART. 34.

Les gouvernements des pays riverains se réservent d'établir d'un commun accord, par la Commission permanente, des règlements plus détaillés de navigation et de police fluviale.

En attendant, les lois et prescriptions qui, sous ce rapport, existent ou pourraient être promulguées dans chacun des pays riverains seront applicables dans tous les cas non prévus par le présent acte de navigation.

Les dispositions que la Commission Européenne croira devoir arrêter provisoirement pour la navigation aux embouchures du Danube, en vue d'accomplir la tâche qui lui est dévolue par l'article 16 du traité de Paris du 30 mars 1856, resteront en vigueur aussi longtemps qu'elles seront reconnues nécessaires.

ART. 35.

Les dispositions du présent acte de navigation seront également appliquées aux radeaux flottant sur le Danube, en tant qu'elles s'y prêtent.

Au lieu de la patente prescrite par l'article 16, le conducteur d'un radeau doit être muni d'une patente spéciale, suivant la formule ci-annoncée sub lit. D, laquelle lui sera délivrée par l'autorité compétente d'un des pays riverains. En ce qui concerne l'obtention ou la révocation d'une pareille patente, on procèdera, du reste, d'après les mêmes principes qui sont établis dans les articles 16 et 17.

Les radeaux n'auront point besoin de la patente prescrite par l'article 14. Néanmoins, chaque conducteur de radeau doit être muni de papiers constatant le propriétaire ou l'expéditeur ainsi que la

provenance et la destination du radeau, et qu'il est obligé d'exhiber à la demande de l'autorité fluviale.

ART. 36.

Les gouvernements riverains s'engagent à faire exécuter, chacun en ce qui le concerne, les travaux que la Commission Riveraine, d'un commun accord, trouvera nécessaires, dans le sens de l'article 17, No. 3, du Traité de Paris du 30 mars 1856.

Les frais de construction et d'entretien de ces travaux seront couverts conformément à la teneur de l'article 21, No. 2, du présent acte de navigation.

ART. 37.

En vue de réaliser les dispositions de l'article précédent, la Commission chargera des experts de parcourir successivement les différentes parties du Danube, depuis le point où il devient navigable jusqu'à Isaccea, afin d'étudier la nature des obstacles physiques que présente actuellement le fleuve et indiquer ensuite les travaux qui leur paraîtront nécessaires.

Il est entendu que la partie connue sous le nom de Portes-de-Fer formera un des principaux objets de cet examen.

D'après les résultats de cette étude, la Commission désignera ensuite, d'un commun accord, les travaux qui doivent entrer dans la catégorie indiquée à l'article précédent.

ART. 38.

Pour ce qui concerne la navigabilité du fleuve, en aval d'Isaccea, la Commission Riveraine se conformera aux dispositions de l'article 17, No. 4, et de l'article 18 du Traité de Paris du 30 mars 1856.

ART. 39.

Dans l'intérêt du commerce et de la navigation du Danube, les gouvernements des pays riverains promettent de donner tous leurs soins pour améliorer, de plus en plus, la navigabilité de ce

fleuve par des mesures qui, sans entrer dans la catégorie des travaux obligatoires, d'après le sens de l'article 36, leur paraîtront cependant utiles ou nécessaires.

ART. 40.

Il ne sera permis aucune construction sur le Danube, ni sur ses bords, qui puisse compromettre la navigabilité de ce fleuve.

Les gouvernements riverains prendront, en outre, les mesures nécessaires afin que des moulins ou autres établissements d'une nature quelconque, qui existent ou pourraient être construits sur ce fleuve, ne puissent jamais entraver la navigation.

De même, les ponts doivent donner, aussi promptement que possible, libre passage aux navires et radeaux.

ART. 41.

Les chemins de halage, existant sur les rives du Danube seront entretenus en bon état, en tant que le besoin de la navigation l'exige.

Les conducteurs seront responsables de tout dommage que l'équipage ou les animaux de trait de leurs bâtiments pourraient causer aux chemins de halage ou aux environs.

ART. 42.

Les gouvernements riverains s'engagent à prendre, chacun sur son territoire, les mesures nécessaires afin que des lieux d'embarquement et de débarquement soient établis pour le service public, au fur et à mesure que le besoin s'en fera sentir, et qu'il y ait, en outre, autant que faire se pourra, un nombre suffisant de magasins et lieux de dépôt pour les marchandises.

ART. 43.

Dans tous les endroits convenables du Danube, il sera établi des échelles et l'on fera des observations régulières sur la hauteur des eaux.

ART. 44.

La Commission Riveraine permanente veillera, dans la limite de ses attributions, à l'exécution et au maintien des stipulations du présent Acte de navigation.

Une entente ultérieure fixera ses attributions, ainsi que les dispositions particulières concernant les conditions organiques de la Commission.

ART. 45.

Pour tout ce qui ne se trouve pas réglé par le présent Acte de navigation, les traités, conventions et arrangements, existant déjà entre les Etats riverains, restent en vigueur.

ART. 46.

Le présent Acte de navigation sera mis en vigueur le 1-er janvier 1858, et les gouvernements des pays riverains se communiqueront réciproquement les mesures qu'ils auront prises pour son exécution.

ART. 47.

Le présent Acte de navigation sera ratifié et les ratifications en seront échangées à Vienne dans l'espace de deux mois, ou plus tôt, si faire se peut.

XII.

Conférences de Paris 1858 relatives à l'Organisation des Principautés roumaines.

Protocole No. 14, du 9 août 1858.

M. le Plénipotentiaire de la France rappelle qu'aux termes de l'article 17 du Traité de Paris, une Commission Riveraine a été chargée d'élaborer les règlements de la navigation du Danube. M. le Comte Walewski demande à MM. les Plénipotentiaires de l'Autriche et de la Turquie s'ils sont en mesure de communiquer le travail de cette Commission à la Conférence.

M. le Plénipotentiaire de l'Autriche répond que, bien que d'après le Traité de Paris le travail de la Commission Riveraine n'eût dû être communiqué à la Conférence qu'en même temps que celui de la Commission Européenne, il est autorisé toutefois à le présenter et il le dépose en demandant que la Conférence en prenne acte.

M. le Plénipotentiaire de la Turquie s'associe à la présentation et à la demande faite par M. le Baron de Hübner.

MM. les Plénipotentiaires de la France, de la Grande-Bretagne de la Russie et de la Sardaigne ne pensent pas que la Conférence puisse prendre acte de ce document, avant de l'avoir examiné.

M. le Comte Walewski propose de remettre à une prochaine séance les observations auxquelles pourrait donner lieu l'examen attentif du document que vient de communiquer M. le Baron de Hübner.

Cette proposition est adoptée.

Protocole No. 18, du 16 août 1858.

M. le Plénipotentaire de France rappelle que MM. les Plénipotentiaires d'Autriche et de Turquie ont présenté dans une des

dernières séances le travail élaboré à Vienne pour le règlement de la navigation du Danube ; il propose à la Conférence de s'en occuper et d'entendre les observations que les plénipotentiaires peuvent avoir à présenter sur ce sujet important.

M. le Plénipotentiaire de Grande-Bretagne dit qu'ayant soumis les Règlements pour la navigation du Danube, présentés à la Conférence dans sa 14-me séance par M. le Plénipotentiaire d'Autriche, à l'examen de son gouvernement, il a reçu l'ordre d'y proposer plusieurs modifications. Il doit remarquer d'abord que dans l'article des règlements pour la libre navigation des fleuves, inséré au Traité de Vienne, traité qui doit servir de base aux règlements concernant le Danube, se trouve la phrase suivante : — «La navi-«gation . . . sera entièrement libre et ne pourra, sous le rapport «du commerce, être interdite à personne». Or, ces mots ne se trouvent pas dans les règlements pour le Danube, élaborés à Vienne. De plus, l'acte du Congrès de Vienne déclare que les règlements pour la navigation du Rhin seront arrêtés «d'une manière uniforme «pour tous, et aussi favorable que possible au commerce de toutes «les nations». Ces mots sont également omis dans l'acte de 1857, conçu dans un esprit plus exclusif et plus favorable aux Etats riverains. Dans l'Acte de 1857, aucune mention n'est faite des affluents du Danube. Lord Cowley désire que cette lacune soit remplie.

Passant à l'article 5, le Plénipotentiaire de la Grande-Bretagne remarque que cet article devient superflu si les articles 1 et 8 sont modifiés ou supprimés conformément à sa proposition.

Sur l'article 8, le Comte Cowley déclare que cette disposition n'est pas d'accord avec les préliminaires de paix annexés au premier protocole du Congrès de Paris, qui portent que «la liberté «du Danube et de ses embouchures sera efficacement assurée par «des institutions européennes, dans lesquelles les Puissances con-«tractantes seront également représentées». La même disposition est, suivant lui, apposée aux articles 15 et 16 du Traité de Paris, qui non seulement déclarent, d'une manière générale, que la navigation du Danube sera réglée d'après les principes établis par le Congrès de Vienne, mais qui stipulent, en outre, que, «sauf ces règlements (de police et de quarantaine), il ne sera apporté aucun obstacle, «quel qu'il soit, à la libre navigation de ce fleuve». Il est ajouté (Art. 16) «que, sous tous les rapports, les pavillons de «toutes les nations seront traités sur le pied d'une parfaite éga-«lité». Ces deux passages ne peuvent se concilier avec l'intention

manifestée par l'Acte de 1857 de défendre le commerce du fleuve à tous les pavillons, excepté ceux des Etats riverains. Cet article 8 n'est pas non plus en harmonie, poursuit M. le Plénipotentiaire de la Grande-Bretagne, avec l'article 5 du Traité de Paris de 1814 (base du Traité de Vienne de 1815), qui dit que la navigation des fleuves européens sera réglée «de la manière la plus égale et la «plus favorable au commerce de toutes les nations», ni avec les principes établis par le Traité de Vienne de 1815, ainsi qu'avec les actes y annexés sur la navigation des fleuves. Il lui semble, enfin, être en désaccord avec l'acte le plus récent d'une pareille nature, c'est-à-dire le Traité sur la libre navigation du Pô, passé entre l'Autriche et les trois Etats italiens en 1849, en conformité des prévisions expresses du Congrès de Vienne.

Les privilèges exclusifs accordés par l'article 9 aux entrepreneurs de navigation «appartenant à l'un des pays riverains» ne sauraient, dans l'opinion du plénipotentiaire de la Grande-Bretagne s'harmoniser avec l'esprit de libéralité qui animait les Congrès de Vienne et de Paris.

Les articles 11 à 18, dit M. le Plénipotentiaire d'Angleterre, rédigés dans le but de pourvoir à la sûreté publique, ont pour effet de sauvegarder le monopole créé par l'article 8; il propose qu'ils soient supprimés, de même que cet article (8). La même observation s'applique aux derniers paragraphes de l'article 35, lesquels se rattachent aux articles 14, 16 et 17. Aucun inconvénient ne peut résulter de cette omission, puisque l'établissement des pilotes, légalement autorisés dans les parties dangereuses du fleuve, est prévu par l'article 33. Il serait à désirer, cependant, que les droits de pilotage fussent assujettis à l'approbation et à la revision de la Commission permanente.

Quant aux articles concernant la quarantaine, M. le Plénipotentiaire de la Grande-Bretagne fait observer que la teneur en est très vague et il doit se prononcer contre la détention des bâtiments «sous soupçon de maladie pestilentielle dans la Turquie d'Europe». Il croit que le fait de l'existence d'une telle maladie dans le port que le bâtiment vient de quitter, mentionné sur la patente de santé, doit seul justifier sa mise en quarantaine.

Par l'article 34, les Puissances Riveraines se réservent le droit de modifier les règlements existants ou d'en établir d'autres. M. le Plénipotentiaire de la Grande-Bretagne exprime la conviction

que de tels changements ne pourront s'effectuer sans le consentement des Puissances signataires du Traité de Paris.

Finalement, M. le Plénipotentiaire de la Grande-Bretagne croit qu'il est nécessaire d'ajouter à l'article 45, — qui stipule que «pour «tout ce qui ne se trouve pas réglé par le présent Acte de naviga«tion, les Traités, Conventions et Arrangements existants déjà entre «les Etats riverains restent en vigueur» — les mots suivants: «pourvu qu'il ne s'y trouve rien d'incompatible avec les principes «de libre navigation établis par le Traité de Vienne».

M. le Plénipotentiaire de la Grande-Bretagne demande l'insertion au protocole des propositions suivantes : — Supprimer les articles 5, 8 et 9 à 18 inclusivement.—Substituer à l'article I-er la rédaction ci-après :—«La navigation du Danube, depuis l'endroit «où ce fleuve devient navigable jusque dans la mer Noire et de«puis la mer Noire jusqu'au dit endroit, soit en descendant, soit en «remontant, sera entièrement libre, tant pour le transport des mar«chandises que pour celui des voyageurs, et ne pourra être inter«dite à personne, en se conformant toutefois aux règlements qui «seront arrêtés pour sa police d'une manière uniforme pour tous «et aussi favorable que possible au commerce de toutes les nations. «Ce système qui sera établi pour la navigation du Danube, tant pour «la perception des droits que pour le maintien de la police, sera le «même pour tout le cours du fleuve et s'étendra sur ceux de ses affluents «qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents «Etats»—. — A l'article 7 supprimer les mots: «et 6». — A l'article 9 supprimer les mots: «et appartenant à un des pays riverains». — A l'article 30 substituer la rédaction ci-après: — «Les bâtiments «naviguant sur le Danube ne pourront être assujettis à aucune me«sure quarantenaire, à moins que l'existence d'une maladie pesti«lentielle dans le port d'où ils viennent ne soit constatée par la pa«tente de santé dont ils sont munis». — A l'article 35, supprimer les deux derniers paragraphes. — A l'article 45, l'addition des mots suivants: — «Pourvu qu'il ne s'y trouve rien qui soit incompatible «avec les principes de libre navigation établis par le Traité de «Vienne».

M. le Plénipotentiaire de France pense que les dispositions contenues dans le travail élaboré à Vienne ne sont d'accord ni avec les stipulations du Traité de Paris de 1856, ni avec les principes de l'Acte de Vienne de 1815, ni avec les énonciations du Traité de 1814, auxquelles il convient de se référer pour déterminer le sens

précis de l'Acte du Congrès de Vienne. M. le Comte Walewski adhère entièrement aux observations et aux propositions présentées par M. le Plénipotentiaire de la Grande-Bretagne. Il ajoute qu'en ce qui concerne les affluents, il doit faire remarquer que son gouvernement est d'autant mieux fondé à demander que la liberté de la navigation soit également appliquée aux cours d'eau de cette nature, qu'on se rappellera qu'à l'occasion d'une concession faite par le gouvernement moldave à une compagnie française pour l'exploitation du Sereth, et sur la réclamation formelle de l'Autriche et à la suite d'une correspondance échangée avec cette Puissance et avec la Porte, le gouvernement français a consenti à l'annulation de ce privilège. M. le Comte Walewski se croit en droit, au nom de son gouvernement et conformément aux déclarations par lui faites antérieurement, d'invoquer ce précédent pour demander avec insistance que tous les affluents du Danube, sans exception, soient ouverts à la navigation de toutes les Puissances.

M. le Plénipotentiaire de Prusse adhère, comme M. le Plénipotentiaire de France, aux propositions de Lord Cowley.

M. le Plénipotentiaire de Russie adhère aux propositions de Lord Cowley, qui renferment celles qu'il avait lui-même à faire au nom de son gouvernement. Il fait, en outre, une proposition tendant à ce que les pilotes de toutes les nations soient admis sur le Danube, en se conformant aux conditions imposées aux pilotes des Etats riverains.

M. le Plénipotentiaire de Sardaigne émet l'avis que l'Acte élaboré à Vienne ne répond pas à ce que la Conférence était en droit d'attendre. Il adhère aux observations de MM. les Plénipotentiaires de France, d'Angleterre, de Prusse et de Russie.

M. le Plénipotentiaire d'Autriche répond que, contrairement aux déclarations exprimées par MM. les Plénipotentiaires de France et de Grande-Bretagne, auxquelles ont adhéré MM. les Plénipotentiaires de Prusse, de Russie et de Sardaigne, son gouvernement a la conviction que le travail de la Commission riveraine est en tous points conforme aux Traités de Vienne et de Paris. M. le Baron de Hübner commence par établir que les principes de l'acte du Congrès de Vienne et les stipulations du Traité de Paris de 1856 sont seuls obligatoires pour les États riverains signataires du Traité de Paris. Or, quels sont ces principes, quelles sont ces stipulations ? L'article 109 de l'acte du Congrès de Vienne dit : — «La navigation dans tout le cours des rivières indiquées dans l'ar-

ticle précédent, du point où chacune d'elles devient navigable jusqu'à son embouchure, sera entièrement libre et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne ; bien entendu que l'on se conformera aux règlements relatifs à la police de cette navigation, lesquels seront conçus d'une manière uniforme pour tous et aussi favorables que possible au commerce de toutes les nations». — On ne saurait déduire de cette disposition une liberté absolue de navigation pour les pavillons de toutes les nations. Mais en admettant même, ce que M. le Plénipotentiaire d'Autriche est loin d'admettre, que cet article soit susceptible d'interprétations diverses, où doit-on chercher l'interprétation authentique, si ce n'est dans les protocoles de la Commission instituée pour les questions de navigation fluviale et composée de ce même Congrès?

Consultons, dit M. le Baron de Hübner, ces protocoles. Le 5 février 1815, dans la première séance de cette Commission, M. le duc de Dalberg, Plénipotentiaire de France, a proposé:—«Article Ier: Le Rhin . . . sera, sous le rapport du commerce et de la «navigation, considéré comme un fleuve commun entre les divers «Etats qu'il sépare ou traverse. Art. 2: La navigation sera entière«ment libre et ne pourra être interdite à personne, en se conformant «toutefois aux règlements, etc.—». Dans la seconde Conférence, tenue la 8 février 1815, Lord Clancarty, se référant au Traité de Paris de 1814,—«a proposé, dit le protocole, sur la base du Traité de «Paris et afin d'étendre la liberté de navigation du Rhin à toutes «les nations, de substituer à la rédaction du Plénipotentiaire de «France la rédaction suivante: Art. Ier: Le Rhin sera entièrement «libre au commerce et à la navigation de toutes les nations.—» Cette proposition n'ayant pas eu de suite, il la reproduisit dans la septième Conférence, du 30 mars 1815. — «Cependant, dit le protocole«les autres membres de la Commission ont été d'avis qu'il n'y avait «pas lieu de faire cet amendement, vu . . . que les dispositions du Traité de Paris ne visaient qu'à débarrasser la navigation des en«traves qu'un conflit entre les Etats riverains pourrait faire naître, «et non à donner à tout sujet d'Etat non riverain un droit de na«vigation égal à celui des sujets des Etats riverains, et pour lequel «il n'y aurait aucune réciprocité.—» Telle était la pensée des auteurs de l'acte du Congrès de Vienne, tel est le sens qu'ils ont eux-mêmes donné à leur œuvre, et notamment à l'article 109, lorsqu'ils étaient occupés à jeter les bases des règlements pour le Rhin. Les dispositions qui encore aujourd'hui règlent la navigation de ce fleuve

ne s'en écartent point, et si elles sont conformes aux principes de l'acte du Congrès de Vienne, ce qui n'a jamais été contesté, l'acte de navigation du Danube, élaboré dans un esprit bien plus libéral, une comparaison des deux règlements le prouve, doit l'être également et à plus forte raison.

M. le Plénipotentiaire d'Autriche passe à l'examen du Traité de Paris. Ce Traité place en tête des articles relatifs à la navigation du Danube la disposition fondamentale que les principes de l'acte du Congrès de Vienne seront à l'avenir appliqués au Danube. Dès lors, l'acte du Congrès de Vienne est devenu la règle; les exceptions ont dû être et elles ont été, en effet, expressément stipulées par le traité de Paris. Or, l'acte du Congrès de Vienne maintient la distinction entre les Etats riverains et non riverains, et le Traité de Paris ne l'abolit pas. Les positions particulières des riverains ont été expressément réservées dans les préliminaires de la paix de Paris et dans le protocole 8 du 12 mars 1856. Ce n'est que pour les bouches du Danube que le Traité du 30 mars a créé un état de choses nouveau, et par là exceptionnel, au point de vue de l'acte du Congrès de Vienne.

M. le Plénipotentiaire de la Grande-Bretagne, poursuit M. le Baron de Hübner, objecte à l'article 8 de l'acte de navigation du Danube, parce qu'il réserve le cabotage aux Etats riverains; mais l'acte du Congrès de Vienne n'a pas accordé ce droit aux pavillons des Etats non riverains: témoins les règlements de la navigation du Rhin et de l'Elbe, élaborés en conformité de cet acte; et le Traité de Paris ne contient aucune clause étendant aux pavillons de toutes les nations la jouissance de ce droit. L'article 16 du Traité de Paris, cité par Lord Cowley, ne peut s'appliquer, selon M. le Plénipotentiaire d'Autriche, qu'à la navigation aux bouches du Danube. Mais de ce que les riverains se réservent le droit de cabotage pour les raisons qui viennent d'être exposées, il ne s'en suit pas qu'ils entendent, comme le pense M. le Plénipotentiaire de la Grande-Bretagne, interdire le commerce du fleuve à tous les pavillons non riverains. La suppression des articles 11 à 18 et les modifications que Lord Cowley propose d'apporter à l'article concernant les quarantaines et à l'article 34, relatif aux changements ultérieurs du règlement fluvial, seraient incompatibles avec les droits de souveraineté des Etats riverains et priveraient les gouvernements de ces Etats des moyens de pourvoir efficacement au maintien de l'ordre et aux exigences de l'hygiène publique. Notamment en ce

qui concerne l'observation de M. le Plénipotentiaire de la Grande-Bretagne et l'article 34, M. le Plénipotentiaire d'Autriche rappelle que les règlements pour la navigation du Rhin et de l'Elbe ont été souvent modifiés par des Commissions riveraines, sans que jamais, qu'il sache, des Puissances non riveraines eussent demandé et, certes, sans que jamais les Etats riverains leur eussent reconnu le droit d'intervenir dans ces travaux.

M. le Baron de Hübner croit avoir constaté le parfait accord du règlement danubien avec les principes de l'acte du Congrès de Vienne et avec le Traité de Paris et avoir, en même temps, répondu aux principales objections de M. le Plénipotentiaire de la Grande-Bretagne. Si, pour ne pas entrer dans trop de développements, il n'a pas combattu une à une toutes les observations présentées par MM. les Plénipotentiaires de France, de Grande-Bretagne, de Prusse, de Russie et de Sardaigne, il prie la conférence de ne pas en inférer qu'il y adhère.

M. le Plénipotentiaire de France croit devoir présenter deux observations sur l'exposé de M. le Baron de Hübner: il dit que ce sont les principes de l'acte du Congrès de Vienne qui doivent être invoqués et non les conséquences qui, par voie d'interprétation ont pu être déduites par les auteurs du règlement de la navigation du Rhin; or, si quelque doute pouvait subsister sur l'esprit et la portée de ces principes, il serait dissipé par la disposition primitive et fondamentale du Traité de 1814. Quant à l'argumentation que M. le Plénipotentiaire d'Autriche a basée sur le Traité de Paris de 1856, M. le Comte Walewski se borne à rappeler les termes de l'article 16, portant que, sous le rapport des droits à prélever aux embouchures, — «comme sous tous les autres, les pa-«villons de toutes les nations seront traités sur le pied d'une par-«faite égalité».

M. le Plénipotentiaire de Turquie est d'avis que l'acte élaboré à Vienne est conforme au Traité de Paris et à l'acte du Congrès de Vienne. Il adhère donc à ce qu'a dit M. le Plénipotentiaire d'Autriche.

M. le Comte Cowley fait remarquer que M. le Baron de Hübner n'a parlé que du règlement pour la navigation du Rhin et qu'il a passé sous silence les règlements plus récemment adoptés pour la navigation du Pô. Du reste, si le règlement de la navigation du Rhin n'a été jusqu'à présent l'objet d'aucune réclamation, on ne

serait nullement fondé à conclure de cette abstention que ce règlement est conforme aux principes de l'acte du Congrès de Vienne.

M. le Plénipotentiaire d'Autriche dit qu'il transmettra à Vienne le protocole où seront consignées les opinions émises, afin que son gouvernement puisse les prendre en considération et en faire l'objet d'une entente avec les autres gouvernements riverains, pour rechercher les moyens d'avoir égard aux vœux des Puissances, sans porter atteinte aux droits de souveraineté des Etats riverains.

M. le Plénipotentiaire de Turquie fait la même déclaration.

M. le Comte Walewski demande si M. le Plénipotentiaire d'Autriche peut fixer l'époque à laquelle il sera en mesure de faire connaître à la conférence la réponse de son gouvernement.

M. le Baron de Hübner répond que, dans son opinion, l'entente qu'il s'agit d'établir au sujet du travail de la Commission Riveraine réclamera quelques mois. Il ajoute qu'un égal espace de temps suffira, sans doute, à la Commission Européenne pour terminer sa tâche, en sorte que la conférence se trouvera en mesure de prendre acte en même temps des travaux des deux Commissions, de prononcer, aux termes de l'article 18, la dissolution de la Commission Européenne et d'en transférer les pouvoirs à la Commission Riveraine permanente.

MM. les Plénipotentiaires de France, de Grande-Bretagne, de Prusse, de Russie et de Sardaigne font observer que la Commission Européenne ne pourra pas avoir terminé ses travaux dans l'espace de quelques mois ; ils rappellent que, conformément à l'article 18 du Traité de Paris, la Commission Riveraine doit avoir terminé son travail dans l'espace de deux ans et que, comme on ne saurait, à leur avis, faire dépendre la clôture du travail de la Commission Européenne, ils espèrent que les Plénipotentiaires d'Autriche et de Turquie seront en mesure, avant l'expiration de ce délai, de faire connaître la suite qui aura été donnée par la Commission Riveraine aux observations consignées dans le protocole de ce jour.

M. le Plénipotentiaire d'Autriche dit que le Traité de Paris a fixé le même délai pour les deux Commissions et rappelle ce qu'il a énoncé à ce sujet, en présentant à la conférence, dans sa quatorzième séance, l'acte de navigation.

MM. les Plénipotentiaires de France, de Grande-Bretagne, de Prusse, de Russie et de Sardaigne persistent dans leur opinion, et ils ajoutent que, d'après les termes et l'esprit du Traité de Paris,

il n'est pas douteux que le soin de débarrasser les embouchures de tous les obstacles apportés à la navigation ne soit dévolu exclusivement à la Commission Européenne.

M. le Plénipotentiaire d'Autriche pense que si le Congrès avait eu l'intention de charger la Commission Européenne de l'entière exécution de ces travaux, il aurait fixé pour sa durée un plus long délai.

MM. les Plénipotentiaires de France, de Grande-Bretagne, de Prusse, de Russie et de Sardaigne n'admettent pas que les termes de l'article 16 puissent laisser subsister à cet égard le moindre doute.

M. le Plénipotentiaire de Turquie annonce que, bien qu'ayant donné une interprétation différente à l'article 16, son gouvernement adhèrera cependant à l'opinion qui vient d'être émise par MM. les Plénipotentiaires de France, de Grande-Bretagne, de Prusse, de Russie et de Sardaigne.

M. le Comte Kisseleff dit qu'il doit être bien entendu que l'acte de navigation ne sera pas mis à exécution avant qu'un accord complet ne soit établi entre toutes les Puissances signataires.

M. le Baron de Hübner répond que l'acte de navigation a été rendu exécutoire en vertu d'un droit de souveraineté que son gouvernement considère comme incontestable et qu'il doit en conséquence maintenir.

MM. les Plénipotentiaires de France, de Grande-Bretagne, de Prusse, de Russie et de Sardaigne pensent que la question dont il s'agit concerne uniquement l'exécution des traités et ne touche nullement au droit de souveraineté; ils déclarent que, dans leur opinion, le travail de la Commission riveraine ne peut pas être rendu exécutoire avant qu'une entente ne soit établie sur son contenu entre toutes les Puissances signataires.

M. le Plénipotentiaire ottoman maintient que la Turquie se trouve placée dans la même position que les autres Puissances riveraines et qu'en vertu des droits de souveraineté elle pourrait mettre à exécution l'Acte de navigation. Toutefois, prenant en considération les observations qui ont été présentées, la Sublime Porte consent à attendre la solution de la question soulevée avant d'appliquer, sur la partie du fleuve qui parcourt le territoire de l'Empire ottoman, l'acte de navigation et à maintenir l'état actuel des choses résultant de ses traités avec les Puissances non riveraines.

MM. les Plénipotentiaires de la France, de la Grande-Bretagne, de la Prusse, de la Russie et de la Sardaigne ne doutent pas que

les déclarations consignées au présent protocole ne soient prises en considération par le gouvernement de S. M. l'Empereur d'Autriche et qu'elles n'aient pour effet de modifier la décision qu'il avait prise antérieurement

M. le Baron de Hübner, s'en référant à la réponse qu'il a faite ci-dessus, déclare réserver à son gouvernement l'entier exercice de son droit.

Lord Cowley ayant appelé l'attention de la Conférence sur la nécessité d'améliorer les conditions de la navigation aux Portes-de-Fer et ayant exprimé le désir de savoir si quelque chose avait été fait pour cet objet, M. le Plénipotentiaire d'Autriche répond que son gouvernement apporte une constante sollicitude aux travaux qui tendent à l'amélioration de cette partie du Danube.

Protocole N. 19, du 19 août 1858.

MM. les Plénipotentiaires de France, de Grande-Bretagne, de Prusse, de Russie, de Sardaigne et de Turquie, dans la conviction que la Commission Européenne ne pourra pas avoir terminé les travaux énoncés à l'article 16 du Traité de Paris dans le délai de deux ans, sont d'avis de prolonger ce délai jusqu'à l'achèvement complet des dits travaux.

M. le Plénipotentiaire d'Autriche réserve pour ce point l'opinion de son gouvernement, qui s'en entendra par voie diplomatique avec les gouvernements des autres Puissances signataires.

XIII.

Articles additionnels à l'Acte de navigation pour le Danube du 7 novembre 1857, signés à Vienne le 1 mars 1859.

Les gouvernements signataires de l'Acte de navigation du Danube du 7 novembre 1857, ayant pris en considération les interprétations divergentes auxquelles plusieurs articles du dit Acte ont donné lieu, ainsi que les observations et les vœux qui, à ce sujet, sont parvenus à leur connaissance, sont convenus de préciser le sens et la portée des stipulations sus-indiquées et de les compléter, en autorisant leurs délégués près de la Commission Riveraine à signer les articles qui suivent:

Articles additionnels.

1. L'article 5 de l'Acte de navigation du Danube sera interprété de manière que les bâtiments de toutes les nations, dans les voyages de long cours, que le dit article leur reconnait le droit de faire librement de la pleine mer à chacun des ports du Danube et de chacun de ces ports à la pleine mer, auront également la faculté de pouvoir, à l'occasion de chaque course, transporter des voyageurs et des marchandises de chaque port du Danube à chaque autre port du fleuve se trouvant sur son passage, dans la direction de cette même course.

2. Les gouvernements contractants sont d'accord que chacun des gouvernements riverains sera libre d'accorder à la navigation, sur la partie du fleuve appartenant à son territoire, des facilités ultérieures, qui ne sont pas en contradiction avec les stipulations du dit Acte; ils sont de plus d'accord que notamment l'article de l'Acte ne met point obstacle à ce que chacun des gouvernements des pays riverains accorde, sur la partie du fleuve comprise dans son

territoire, à la navigation d'autres Etats auxquels des faveurs à cet égard étaient acquises par des traités antérieurs, les facilités nécessaires pour satisfaire à ces engagements.

3. Par les mesures quarantenaires indiquées au premier alinéa de l'art. 30, et auxquelles les bâtiments naviguant sur le Danube ne seront plus assujettis sous les conditions y mentionnées, sont entendues les formalités de la reconnaissance et de l'arraisonnement à effectuer pour déterminer le traitement auquel chaque bâtiment doit être soumis. En conséquence, ce ne sera que pour cause de soupçon d'une maladie pestilentielle que le traitement quarantenaire proprement dit pourra être prescrit et qu'il aura lieu d'après les règlements en vigueur.

Le second alinéa du dit article sera interprété de manière à ce que sous les conditions sus-mentionnées, de même les bâtiments venant de la mer ne soient plus assujettis aux susdites formalités de reconnaissance et d'arraisonnement, lorsque leur condition exempte de tout soupçon d'infection pestilentielle aura été dûment constatée au premier office quarantenaire à l'embouchure du Danube.

4. Pour le service de pilotage que les gouvernements des pays riverains se sont engagés à organiser sur le Danube par l'article 33 de l'Acte de navigation, il est entendu que les pilotes de toutes les nations y seront admis, en se conformant aux conditions imposées aux pilotes des pays riverains.

Les tarifs du pilotage obligatoire seront périodiquement soumis à la revision de la Commission des Etats riverains.

5. Les gouvernements des Etats riverains sont d'accord qu'en vertu de l'article 45 de l'Acte de navigation aucune stipulation ne pourra être maintenue en vigueur qui serait incompatible avec les principes de libre navigation, établis par le Traité de Vienne.

6. En ce qui regarde les affluents du Danube, qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents Etats, il est entendu que le système établi par l'acte du Congrès de Vienne sera appliqué à chacune de ces rivières, selon la teneur de l'article 110 du dit acte et par une convention spéciale à conclure entre les gouvernements co-possesseurs de la rive.

La Porte se réserve de prévenir les gouvernements de la Serbie, de la Valachie et de la Moldavie de la teneur des articles précédents, à l'effet de leur mise à exécution, lorsque les pouvoirs publics seront définitivement constitués dans ces trois principautés.

XIV.

Acte public relatif à la navigation des embouchures du Danube,

Signé à Galatz, le 2 novembre 1865.

Une Commission Européenne ayant été instituée par l'article 16 du Traité de Paris du 30 mars 1856, *pour mettre la partie du Danube située en aval d'Isaccea, ses embouchures et les parties avoisinantes de la mer, dans les meilleures conditions possibles de navigabilité;*

Et la dite Commission, agissant en vertu de ce mandat, étant parvenue, après neuf années d'activité, *à réaliser d'importantes améliorations dans le régime de la navigation, notamment par la construction de deux digues à l'embouchure du bras de Sulina lesquelles ont eu pour effet d'ouvrir l'accès de cette embouchure aux bâtiments* d'un grand tirant d'eau ; *par l'exécution de travaux* de correction et de curage dans le cours du même bras; *par l'enlèvement* des bâtiments naufragés et par l'établissement d'un système de bouées; par *la construction d'un phare à l'embouchure de Saint-Georges;* par *l'institution d'un service régulier de sauvetage* et par la création d'un hôpital de la marine à Sulina; enfin, *par la règlementation provisoire des différents services de navigation sur la section fluviale située entre Isaccea et la mer;*

Les Puissances qui ont signé le dit Traité, conclu à Paris le 30 mars 1856, désirant constater que la Commission Européenne, en accomplissant ainsi une partie essentielle de sa tâche, a agi conformément à leurs intentions, et voulant déterminer par un Acte public les droits et obligations que le nouvel état de choses établi sur le Bas-Danube a créés pour les différents intéressés, et notamment pour tous les pavillons qui pratiquent la navigation du fleuve, ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir: etc.

TITRE I

Dispositions relatives aux conditions matérielles de la navigation.

ART. 1

Tous les ouvrages et établissements créés en exécution de l'article 16 du Traité de Paris du 30 mars 1856, avec leurs accessoires et dépendances, continueront à être affectés exclusivement à l'usage de la navigation danubienne et ne pourront jamais être détournés de cette destination, pour quelque motif que ce soit; à ce titre, ils sont placés sous la garantie et la sauvegarde du droit international. *La Commission Européenne du Danube, ou l'autorité qui lui succèdera en droit, restera chargée, à l'exclusion* de toute ingérence quelconque, d'administrer, au profit de la navigation, ces ouvrages et établissements, de veiller à leur maintien et conservation et de leur donner tout le développement que les besoins de la navigation pourront réclamer.

ART. 2

Sera spécialement réservée à la Commission Européenne, ou à l'autorité qui lui succèdera, la faculté de désigner et de faire exécuter tous travaux qui seraient jugés nécessaires dans le cas où l'on voudrait rendre définitives les améliorations, jusqu'aujourd'hui provisoires, du bras et de l'embouchure de Sulina et pour prolonger l'endiguement de cette embouchure, au fur et à mesure que l'état de la passe pourra l'exiger.

ART. 3

Il demeurera réservé à la dite Commission Européenne d'entreprendre l'amélioration de la bouche et du bras de Saint-Georges, arrêtée d'un commun accord et simplement ajournée quant à présent.

ART. 4.

La Sublime Porte s'engage à prêter, à l'avenir comme par le passé, à la Commission Européenne ou à l'autorité qui lui succè-

dera toute l'assistance et tout le concours dont l'une ou l'autre pourra avoir besoin pour l'exécution des travaux d'art et généralement pour tout ce qui concernera l'accomplissement de sa tâche. Elle veillera à ce que les rives du Danube, depuis Isaccea jusqu'à la mer, demeurent libres de toutes bâtisses, servitudes et autres entraves quelconques et elle continuera, sous la réserve des redevances annuelles auxquelles les biens-fonds sont soumis en Turquie, à laisser à la disposition de la Commission, dans le port de Sulina, la rive gauche, à partir de la racine de la digue du Nord, sur une distance de sept cent soixante mètres en remontant le fleuve et sur une largeur de cent cinquante mètres en partant de la rive.

Elle consent, de plus, à concéder un emplacement convenable sur la rive droite pour les constructions que la dite Commission ou l'autorité qui lui succèdera, jugerait utile d'élever pour le service du port de Sulina, pour l'hôpital de la marine et pour les autres besoins de l'administration.

ART. 5.

Pour le cas où la Commission Européenne ferait usage de la réserve mentionnée dans l'article 3, touchant l'amélioration de la bouche et du bras de Saint Georges, la Sublime-Porte consent à ce que la dite Commission puisse disposer, aussitôt que besoin sera, des terrains et emplacements appartenant au domaine de l'Etat qui auront été désignés et déterminés d'avance comme nécessaires, tant pour la construction des ouvrages que pour la formation des établissements qui devront être créés en conséquence ou comme complèment de cette amélioration.

ART. 6.

Il est entendu qu'il ne sera construit sur l'une ou sur l'autre rive du fleuve, dans les ports de Sulina et de Saint Georges, soit par l'autorité territoriale, soit par les compagnies ou sociétés de commerce et de navigation, soit par les particuliers, aucun débarcadère, quai ou établissement de même nature, dont les plans n'auraient pas été communiqués à la Commission Européenne et reconnus conformes au projet général des quais, et comme ne pouvant compromettre en rien l'effet des travaux d'amélioration.

TITRE II

Dispositions relatives au régime administratif de la navigation.

§ I.

Des règlements en général.

ART. 7.

La navigation aux embouchures du Danube est régie par le règlement de navigation et de police arrêté par la Commission Européenne sous la date de ce jour, et qui est demeuré joint, sous la lettre A, au présent Acte, pour avoir même force et valeur que s'il en faisait partie intégrante. Il est entendu que ce règlement fait loi, non seulement en ce qui concerne la police fluviale, mais encore pour le jugement des contestations civiles naissant par suite de l'exercice de la navigation.

ART. 8.

L'exercice de la navigation sur le bas Danube est placé sous l'autorité et la surveillance de l'inspecteur général du bas Danube et du capitaine du port de Soulina. Ces deux agents, nommés par la Sublime-Porte, devront conformer tous leurs actes au règlement, dont l'application leur est confiée et pour la stricte observation duquel ils prêteront serment. Les sentences émanant de leur autorité seront prononcées au nom de S. M. le Sultan.

Dans le cas où la Commission Européenne, ou la Commission Riveraine permanente, aura constaté un délit ou une contravention commis par l'un ou l'autre des dits agents contre le règlement de navigation et de police, elle requerra auprès de la Sublime-Porte sa destitution. Si la Sublime-Porte croit devoir procéder à une nouvelle enquête sur les faits déjà constatés par la Commission, celle-ci aura le droit d'y assister par l'organe d'un délégué, et lorsque la culpabilité de l'accusé aura été dûment prouvée, la Sublime-Porte avisera, sans retard, à son remplacement

Sauf le cas prévu par le paragraphe qui précède, l'inspecteur général et le capitaine du port de Soulina ne pourront être éloignés de leurs postes respectifs que sur leur demande ou par suite

d'un accord entre la Sublime-Porte et la Commission Européenne.

Ces agents fonctionneront ainsi, l'un et l'autre, sous la surveillance de la Commission Européenne.

L'inspecteur général, les capitaines des ports de Soulina et de Toulcea et les surveillants (dépendant de l'inspecteur général) seront rétribués par le gouvernement ottoman. Ils seront choisis parmi des personnes compétentes.

ART. 9.

En vertu des principes de l'Acte du Congrès de Vienne, consacrés par l'article 15 du traité de Paris, l'autorité de l'inspecteur général et du capitaine du port de Soulina s'exerce indistinctement à l'égard de tous les pavillons.

L'inspecteur général est préposé spécialement à la police du fleuve en aval d'Isakcea, à l'exclusion du port de Soulina; il est assisté de surveillants répartis sur les diverses sections fluviales de son ressort.

Le capitaine du port de Soulina est chargé de la police du port et de la rade extérieure de Soulina.

Une instruction spéciale, arrêtée d'un commun accord, règlera dans ses détails l'action de l'inspecteur général et celle du capitaine du port de Soulina.

ART. 10.

Les capitaines marchands, à quelque nationalité qu'ils appartiennent, sont tenus d'obtempérer aux ordres qui leur sont donnés, en vertu du règlement de navigation et de police, par l'inspecteur général et par le capitaine du port de Soulina.

ART. 11.

L'exécution du règlement de navigation et de police est assurée en outre, ainsi que l'application du tarif, dont il sera parlé aux articles 13 et suivants du présent acte, par l'action des bâtiments de guerre stationnés aux embouchures du Danube, conformément à l'article 19 du traité de Paris.

Chaque station navale agit sur les bâtiments de sa nationa-

lité et sur ceux dont elle se trouve appelée à protéger le pavillon, soit en vertu des traités ou des usages, soit par suite d'une délégation générale ou spéciale.

A défaut d'un bâtiment de guerre ayant qualité pour intervenir, les autorités préposées à la police du fleuve peuvent recourir aux bâtiments de guerre de la Puissance territoriale.

ART. 12.

Il est entendu que le règlement de navigation et de police joint au présent Acte conservera force de loi jusqu'au moment où les règlements prévus par l'article 17 du Traité de Paris auront été arrêtés d'un commun accord et mis en vigueur.

Il en sera de même pour les dispositions des articles 8, 9 et 10 ci-dessus, en tant qu'elles concernent les attributions de l'inspecteur général.

§ 2.

Du tarif des droits de navigation.

ART. 13.

L'article 16 du Traité de Paris ayant conféré à la Commission Européenne la faculté d'imposer à la navigation une taxe d'un taux convenable pour couvrir les frais des travaux et établissements sus mentionnés, et la Commission ayant fait usage de cette faculté en arrêtant le tarif du 25 juillet 1860, revisé le 7 mars 1863, dont le produit lui a procuré les ressources nécessaires pour l'achèvement des travaux de Soulina, il est expressément convenu par le présent acte que le sus dit tarif, dont les dispositions viennent d'être complétées, demeurera obligatoire pour l'avenir.

A cet effet, le tarif en question a été joint au présent Acte sous la lettre B, pour avoir même force et valeur que s'il en faisait partie intégrante.

ART. 14.

Le produit de la taxe sera affecté : 1) par priorité et préférence, au remboursement des emprunts contractés par la Commis-

sion Européenne et de ceux qu'elle pourra contracter à l'avenir pour l'achèvement des travaux d'amélioration des embouchures du Danube; 2) à couvrir les frais d'administration et d'entretien des travaux et établissements; 3) à l'amortissement des avances faites à la Commission par la Sublime-Porte; cet amortissement s'opèrera conformément à l'arrangement spécial conclu, à cet égard, entre la Commission Européenne et le délégué de S. M. I. le Sultan, sous la date de ce jour.

L'excédant de ce produit, s'il y en a, sera tenu en réserve, pour faire face aux dépenses que pourra entraîner le prolongement des digues de Soulina ou l'exécution de tels autres travaux que la Commission Européenne, ou l'autorité qui lui succèdera, jugera ultérieurement utiles.

Il est expressément entendu, au surplus, qu'aucune partie des sommes produites par les taxes prélevées sur les bâtiments de mer, ou des emprunts réalisés au moyen de l'affectation de ces taxes, ne pourra être employée à couvrir les frais de travaux ou de dépenses administratives, se rapportant à une section fluviale située en amont d'Isakcea.

ART. 15.

A l'expiration de chaque délai de cinq ans, et en vue de diminuer, s'il est possible, les charges imposées à la navigation, il sera procédé par les délégués des Puissances, qui ont arrêté le susdit tarif, à une revision de ses dispositions, et le montant des taxes sera réduit autant que faire se pourra, tout en conservant le revenu moyen jugé nécessaire.

ART. 16.

Le mode de perception de la taxe et l'administration de la caisse de navigation de Soulina continueront à être régis par les dispositions actuellement en vigueur.

L'agent comptable préposé à la perception sera nommé, à la majorité absolue des voix, par la Commission Européenne, ou par l'autorité qui lui succèdera, et fonctionnera sous ses ordres directs.

Le contrôle général des opérations de la caisse sera exercé par un agent, dont la nomination appartiendra au gouvernement ottoman.

Il sera publié annuellement, dans les journaux officiels des dif-

férentes Puissances intéressées, un bilan détaillé des opérations de la caisse de navigation ainsi qu'un état faisant connaître la répartition et l'emploi des produits du tarif.

ART. 17.

L'administration générale des phares de l'empire ottoman s'étant chargée de pourvoir aux frais d'éclairage, d'administration et d'entretien des phares composant le système d'éclairage des embouchures du Danube, la quote-parte représentant les droits de phare dans le montant des taxes perçues à Soulina sera versée aux mains de la dite administration, mais il est entendu que ces droits ne pourront avoir pour objet, en ce qui concerne les phares existants et ceux que l'on jugerait utile d'établir ultérieurement, que de couvrir les dépenses réelles.

§ 3.

Des Quarantaines.

ART. 18.

Les dispositions sanitaires applicables aux embouchures du Danube continueront à être réglées par le conseil supérieur de santé institué à Constantinople, et dans lequel les différentes missions étrangères accréditées auprès de la Sublime-Porte sont représentées par des délégués. Ces dispositions seront conçues de manière à concilier, dans une juste mesure, les garanties sanitaires et les besoins du commerce maritime et elles seront basées, autant que faire se pourra, sur les principes déterminés dans les articles 19 et 20 ci-après.

ART. 19.

Les bâtiments descendant le Danube seront affranchis de tout contrôle sanitaire ; il en sera de même pour les bâtiments venant de la mer, aussi longtemps qu'aucune épidémie de peste ne règnera en Orient ; ces bâtiments seront tenus simplement de présenter leur patente de santé aux autorités des ports où ils mouilleront.

ART. 20.

Si une épidémie de peste vient à éclater en Orient, et si l'on juge nécessaire de faire appliquer des mesures sanitaires sur le bas Danube, la quarantaine de Soulina pourra être rétablie ; les bâtiments venant de la mer seront tenus, dans ce cas, d'accomplir à Soulina les formalités quarantenaires : et, si l'épidémie n'a pas envahi les provinces de la Turquie d'Europe, ils ne pourront plus être l'objet d'aucune mesure sanitaire en remontant le fleuve.

Mais si, au contraire, l'épidémie envahit une ou plusieurs des provinces riveraines du Danube, des établissements quarantenaires seront institués là où besoin sera, sur la partie du fleuve qui traverse le territoire de la Turquie.

TITRE III.

Neutralité.

ART. 21.

Les ouvrages et établissements de toute nature créés par la Commission Européenne, ou par l'autorité qui lui succèdera, en exécution de l'article 16 du traité de Paris, notamment la caisse de navigation de Soulina, et ceux qu'elle pourra créer à l'avenir jouiront de la neutralité stipulée dans l'article 11 du dit traité, et seront, en cas de guerre, également respectés par tous les belligérants.

Le bénéfice de cette neutralité s'étendra, avec les obligations qui en dérivent, à l'inspection générale de la navigation, à l'administration du port de Soulina, au personnel de la caisse de navigation et de l'hôpital de la marine, enfin à la personne technique chargée de la surveillance des travaux.

ART. 22.

Le présent Acte sera ratifié ; chacune des hautes parties contractantes ratifiera en un seul exemplaire, et les ratifications seront

déposées dans un délai de deux mois, ou plus tôt si faire se peut, à la Chancellerie du Divan Impérial, à Constantinople.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Galatz, le deuxième jour du mois de Novembre de l'an mil huit cent soixante cinq.

XV.

Conférences tenues à Paris en 1866, relativement aux Principautés danubiennes et à la navigation du Danube.

Protocole No. 3, du 28 mars 1866.

M. le Plénipotentiaire de France expose l'objet spécial de la réunion de ce jour; il s'agit de sanctionner l'Acte Public élaboré par la Commission Européenne du Bas-Danube et signé par elle à Galatz le 2 novembre dernier.

M. le Plénipotentiaire de Russie dit qu'avant de prendre une décision à cet égard, il y aurait à résoudre deux questions préalables L'une est relative à la prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne. La Russie n'a pas d'objections à ce que la durée de la Commission soit prolongée, mais il lui paraît indispensable que le terme en soit fixé d'une manière définitive. L'autre est relative à l'Acte élaboré en 1857 par les commissaires des Etats riverains. Les Puissances signataires du Traité de Paris avaient, dans la Conférence de 1858, demandé que des modifications importantes fussent apportées à cet Acte: on avait fait espérer qu'un nouveau projet serait préparé dans un délai de six mois, et huit ans se sont écoulés depuis lors. Il serait donc convenable de se prononcer avant tout sur cette question préjudicielle.

M. le Plénipotentiaire de Grande-Bretagne dit que si l'on veut que les travaux entrepris pour l'amélioration du Bas-Danube soient achevés d'une manière durable, il faut encore trois ans au moins. L'ingénieur anglais attaché à la Commission est en ce moment ici et il l'affirme; il déclare que l'année actuelle s'écoulera sans que l'on ait presque rien fait si l'emprunt projeté par la Commission n'est pas réalisé bientôt; de plus, les travaux ne peuvent s'exécuter

par tous les temps, ils exigent une saison favorable ; enfin, il y a diverses causes de retard, dont il faut tenir compte pour fixer un délai à la durée de la Commission.

M. le Plénipotentiaire d'Autriche dit que ses informations concordent pleinement avec celles du Comte Cowley. Il lui paraîtrait, d'ailleurs, plus régulier que la Conférence commençât par s'occuper de l'objet spécial de sa réunion, c'est-à-dire de la ratification de l'Acte Public signé à Galatz.

M. le Comte Cowley répond qu'on peut, en effet, procéder à cette ratification sans rien préjuger quant au reste, et

M. le Baron de Budberg ajoute qu'il n'a pas d'objection à faire du moment que les deux questions qu'il a posées seront traitées immédiatement.

La Conférence s'étant prononcée dans ce sens, M. le Plénipotentiaire de France lit un protocole destiné à constater la sanction donnée par les Plénipotentiaires à l'Acte public dont le projet avait été préalablement communiqué aux membres de la Conférence.

Ce protocole est adopté dans les termes suivants:

«La Commission européenne instituée par l'article 16 du Traité signé à Paris le 30 mars 1856, étant parvenue à améliorer la navigation du Bas-Danube en faisant exécuter plusieurs travaux importants, et ayant pourvu à la règlementation des divers services qui s'y rattachent, les Puissances signataires ont muni leurs délégués dans la dite Commission de pleins pouvoirs à l'effet de déterminer, par un acte international, les droits et obligations ressortant du nouvel état de choses».

«En conséquence, un Acte public a été signé par eux à Galatz le 2 novembre 1865, en huit exemplaires originaux, dont l'un est resté déposé aux archives de la Commission Européenne et dont les autres ont été envoyés par les commissaires à leurs gouvernements respectifs».

M. le Plénipotentiaire de France présente à la Conférence un des exemplaires originaux de l'Acte Public.

Après avoir pris connaissance de cet Acte, des deux annexes A et B, qui en font partie intégrante, et de l'arrangement relatif aux avances faites par la Sublime Porte à la Commission Européenne, qui y est également joint, la Conférence donne son assentiment et sa sanction aux dispositions qui y sont édictées.

Il est convenu toutefois, afin de réparer une omission invo-

lontaire, que l'article 5 du règlement du 2 novembre 1865 (annexe A) sera rédigé comme il suit:

«Les capitaines marchands, à quelque nationalité qu'ils appartiennent, sont tenus d'obtempérer aux ordres qui leur sont donnés, en vertu du présent règlement, par l'inspecteur général et par le capitaine du port de Sulina».

«Ils sont également tenus de leur décliner, s'ils en sont requis, leurs noms, ainsi que la nationalité et les noms de leurs bâtiments, et de leur présenter leurs rôles d'équipage, sans préjudice aux dispositions des articles 10, 17 et 65 ci-dessus».

«Une instruction spéciale émanée de la Commission européenne règle dans ses détails l'action de ces deux agents».

«Il est convenu, en outre, que, dans le premier paragraphe de l'article 98 du même règlement, les mots «article 4» seront remplacés par les mots: «article 5».

«Les Puissances contractantes, en donnant à l'Acte public et à ses deux annexes la publicité officielle, chacune pour ce qui la concerne, tiendront compte des modifications qui précèdent».

«Le présent protocole a été dressé et signé en deux exemplaires originaux: l'un restera, comme les autres protocoles, aux Actes de la Conférence, l'autre sera remis au Plénipotentaire de S. M. le Sultan et sera, par ses soins, envoyé à Constantinople afin d'y servir et de tenir lieu de la ratification européenne prévue à l'article 22 de l'Acte public».

Ce document est signé par les Plénipotentiaires séance tenante et remise en est faite immédiatement à M. l'Ambassadeur de Turquie, qui en donne acte.

On reprend l'examen de la question relative à la Commission Européenne.

M. le Plénipotentiaire de Russie est d'avis qu'elle ne doit pas faire place à la Commission Riveraine, avant que les travaux dont l'exécution lui a été confiée par le Traité du 30 mars 1856 soient entièrement terminés. Il y a dans la Commission Européenne et dans le personnel qui lui est adjoint des hommes capables, qui ont acquis, par l'expérience, une science pratique et dont le concours est précieux et très utile à conserver.

M. le Plénipotentiaire de France pose la question de savoir s'il y a lieu d'assigner un terme fixe à l'achèvement des travaux. L'ingénieur anglais demanderait au moins trois ans; c'est le délai que la Commission avait elle-même indiqué dans sa séance du 2

novembre 1865. A raison du temps écoulé depuis lors, il conviendrait d'accorder un an de plus.

M. le Plénipotentiaire de Russie tient, avant tout, à ce qu'un terme quelconque soit fixé d'une façon définitive; il est juste, sans doute, de tenir compte des causes de retard, comme celle résultant de la saison, par exemple; mais n'y aurait-il pas des inconvénients à laisser aux commissaires une latitude indéfinie?

M. le Prince de Metternich et M. le Comte Cowley observent qu'il faut tenir compte aussi du manque d'argent. Les derniers événements survenus à Bucarest rendent plus difficile de se procurer, de ce côté, comme on l'espérait, une partie des capitaux nécessaires.

M. le Plénipotentiaire de Prusse pense que l'on pourrait prolonger les pouvoirs des commissaires européens jusqu'à la fin de 1869.

M. le Plénipotentiaire de Russie ayant répondu, en se référant aux observations présentées par M. le Comte Cowley, qu'il est difficile de s'arrêter à ce terme,

M. le Plénipotentiaire de Grande-Bretagne proposerait de déclarer que le délai ne devrait pas dépasser cinq ans; si, d'ailleurs, il indique un chiffre, c'est pour répondre au désir qui est exprimé pour la fixation d'un terme. Celui de trois ans ne saurait être adopté qu'avec la possibilité d'une prolongation.

M. le Plénipotentiaire de France appuie cette opinion; si on fixait un terme trop court, il pourrait sembler illusoire, et on espèrerait toujours en obtenir un nouveau, tandis qu'un délai plus long serait, par cela même, considéré comme devant être définitif.

MM. les Plénipotentiaires d'Autriche et de Russie adhèreraient au terme de cinq ans, mais en demandant que la Commission Européenne fût invitée à presser autant que possible l'achèvement des travaux.

M. le Plénipotentiaire de Turquie trouve ce délai bien long; il lui semble que c'est perpétuer la Commission.

M. le Plénipotentiaire de Russie éprouve quelque hésitation à se prononcer sur la proposition du Comte Cowley; elle est certainement très logique, mais peut-on songer à dissoudre la Commission européenne avant que le règlement élaboré par les riverains ait été terminé et accepté? Les deux questions sont inséparables : si l'acte des riverains existait, si la Commission permanente était constituée, l'objection ne subsisterait plus.

M. le Plénipotentiaire de Prusse adhère à ces observations.

M. le Plénipotentiaire de Grande-Bretagne fait remarquer que l'acte des riverains pourrait être adopté, sans que cela impliquât aucunement la dissolution de la Commission européenne. Du reste, on pourrait pareillement fixer un terme, celui de deux ans, par exemple, au travail de règlementation de la Commission riveraine.

M. le Plénipotentiaire d'Autriche serait d'avis de ne pas mêler les deux questions ; il vaudrait mieux commencer par vider la première. Peut-être les déclarations qu'il aura à présenter ensuite seront-elles de nature à satisfaire M. le Baron de Budberg.

M. Drouyn de Lhuis croit devoir rappeler, et le Comte Cowley adhère à son observation, que, dans la Conférence de 1858, tous les Plénipotentiaires, à l'exception de celui d'Autriche, qui réserva l'opinion de son gouvernement, furent d'avis de prolonger la durée de la Commission européenne jusqu'à l'achèvement complet des travaux énoncés à l'article 16 du Traité de Paris. Sans aller aussi loin aujourd'hui, ne vaut-il pas mieux, entre les deux termes proposés, choisir celui qui est assez long pour être véritablement pris au sérieux?

MM. les Plénipotentiaires de Russie, d'Autriche, de Prusse, d'Italie et de Turquie adhèrent, avec M. le Comte Cowley et M. Drouyn de Lhuis au terme de cinq ans, mais sous la réserve de l'approbation de leurs gouvernements.

M. le Plénipotentiaire de France énonce la deuxième question, qui concerne le règlement élaboré par la Commission Riveraine: on a exprimé le désir d'être fixé sur l'époque à laquelle ce travail pourra être entièrement terminé et présenté à l'acceptation des Puissances signataires du Traité de Paris.

M. le Plénipotentiaire d'Autriche répond qu'il serait impossible de rien préciser à cet égard, vu la grande difficulté que présente la constitution de la Commission Riveraine, par suite de la situation actuelle des Principautés moldo-valaques. M. le Prince de Metternich déclare d'ailleurs que son gouvernement est prêt à profiter de la prolongation de la Commission Européenne pour s'entendre directement avec les autres Puissances à l'effet de résoudre, dans le sens le plus libéral, les points restés en litige et d'amener la contitution, aussi prochaine que possible, de la Commission Riveraine.

M. le Plénipotentiaire de Russie ne peut considérer cette déclaration comme satisfaisante. Il ne doute point que l'Autriche ne soit disposée à apporter dans le règlement des points en litige un

un esprit large et libéral ; mais il désirerait que M. le Prince de Metternich fût en mesure d'indiquer avec plus de précision les intentions de son gouvernement. A-t-il adhéré aux observations présentées par le Comte Cowley à la conférence de 1858 ?

M. le Prince de Metternich répond qu'en même temps que l'Autriche entrera en pourparlers avec les autres Puissances, elle s'occupera de reconstituer la Commission Riveraine. Il croit pouvoir ajouter qu'il s'entend de soi que les observations présentées en 1858 sur le règlement élaboré par les commissaires riverains feront l'objet d'un sérieux examen de la part de son gouvernement, qui ne tardera pas à en faire connaître le résultat.

Après un échange d'observations entre la plupart des Plénipotentiaires et M. le Prince de Metternich sur l'opportunité de fixer un terme pour la constitution de la Commission Riveraine et l'élaboration définitive du règlement relatif à la navigation du Danube, M. le Plénipotentiaire d'Autriche dit que la déclaration qu'il vient de faire signifie, selon lui, que l'Autriche aura pourvu à cette double mesure avant la dissolution de la Commission Européenne.

M. le Comte Cowley rappelle qu'aux termes du traité de 1856 la Commission Riveraine doit être permanente ; c'est un motif de plus pour qu'elle soit reconstituée sans retard. La situation actuelle des Principautés n'est pas un obstacle à cet égard, d'autant moins que la nomination des commissaires moldo-valaques doit être approuvée par la Porte. Pour ce qui concerne l'entier achèvement du règlement de navigation, il ne voit pas pourquoi on n'accorderait pas une prolongation de délai à la Commission Riveraine, comme on l'a fait pour la Commission Européenne.

M. le Plénipotentiaire de Russie fait remarquer qu'il n'y a pas parité, et que les commissaires riverains n'ont pas devant eux les mêmes obstacles. Il ajoute que le Baron de Hübner a élevé, contre les modifications demandées dans la Conférence de 1857, une objection tirée des droits de souveraineté de l'Autriche. Il serait bon que des explications fussent données à cet égard.

M. le Comte de Goltz et M. le Plénipotentiaire de France pensent, avec le Comte Cowley, que la situation actuelle ne doit apporter aucune difficulté à la nomination des commissaires moldo-valaques.

M. Drouyn de Lhuis résume les questions que M. le Prince de Metternich, d'après le désir de la Conférence, aurait à soumettre

à sa Cour: Quelles dispositions a-t-elle prises pour modifier le règlement élaboré en 1857, et pour reconstituer la Commission Riveraine? Que se propose-t-elle de faire pour ce double objet?

M. le Plénipotentiaire d'Italie ajoute qu'il serait également opportun de demander au gouvernement autrichien quel sera, à son avis, le délai dans lequel pourrait être présenté le travail de la Commission Riveraine, car la Commission Européenne ne saurait être dissoute avant que ce règlement ait été approuvé.

M. le Prince de Metternich, sur une dernière observation de M. le Baron de Budberg, dit qu'il s'empressera de transmettre à Vienne ces diverses questions, en demandant des instructions nouvelles qui lui permettront d'apporter à la Conférence la réponse de son gouvernement.

M. le Comte Cowley demande à appeler l'attention de la Conférence sur un projet émané du délégué de S. M. B. dans la Commission européenne et qui aurait pour objet d'étendre jusqu'à Braïla l'autorité et l'action des commissaires. Il donne lecture de la note suivante, destinée à exposer les avantages de cette mesure:

«Le Traité de Paris, en désignant Isaccea comme le point au-dessous duquel la Commission européenne exercerait sa juridiction, ne paraît avoir eu en vue que de confier à la Commission le Delta du Danube.

«Il y a pourtant une division du fleuve plus naturelle au point de vue de sa navigation, c'est-à-dire le port de Braïla.

«Cette ville peut être considérée comme le point où la navigation maritime se rencontre avec celle du fleuve. La plus grande partie des bâtiments destinés à la navigation en pleine mer, qui se chargent dans le fleuve, le font à Galatz et à Braïla, et plus souvent à ce dernier port, qui est le plus en amont.

«Entre Braïla et Isaccea, il n'y aurait que peu de travaux à faire; mais le bas-fond entre Galatz et Braïla est quelquefois un obstacle pour les bâtiments très chargés, surtout quand les eaux sont basses, et il serait avantageux de le draguer, quand les hommes qu'on emploie à le draguer n'ont pas à travailler plus loin en aval dans le fleuve. On trouve dans l'application des règlements que les bâtiments destinés à la navigation en pleine mer sont incommodés par le fait que la juridiction de la Commission est limitée à cette partie du fleuve qui se trouve au-dessous d'Isaccea.

«A cet endroit, et de là jusquà Braïla, les navires destinés à la navigation en pleine mer, qui sont au nombre de 2.259 bâtiments à voiles, sans compter une quantité de bateaux à vapeur, de barques et d'allèges, sont tout à coup libres de ne pas se conformer aux règlements auxquels ils ont dû se soumettre en venant de la mer jusqu'à ce point, par conséquent les collisions et les disputes sont très fréquentes.

«L'inspection et la surintendance de cette partie de la rivière n'augmenteraient que peu les dépenses faites sur les fonds provenant de notre tarif, comme on n'aurait besoin que d'un surintendant en plus.

«Le gouvernement de S. M. se demande donc s'il ne serait pas avantageux d'étendre la juridiction de la Commission jusqu'à Braïla. Les avantages acquis seraient :

1) Que tous les bâtiments destinés à la navigation en pleine mer auraient à se conformer au même acte de navigation pendant tout le cours de leur voyage dans le fleuve, et non seulement durant le peu de temps que subsistera encore la Commission, mais après sa dissolution et jusqu'à ce que la Commission Riveraine aura rédigé un Acte de navigation qui s'appliquera au Bas-Danube, ce que l'Acte de 1857 ne fait pas.

2) La Commission Riveraine aurait alors le droit d'employer les dragues, les bouées, etc., appartenant à la navigation maritime, dans toute la partie du fleuve que cette navigation fréquente.

Par l'article 14 de l'Acte Public, ce matériel ne peut être employé qu'au-dessous d'Isaccea.

3) De cette manière, la navigation maritime serait exempte de tous les impôts additionnels que la Commission Riveraine pourrait ultérieurement, d'après le traité actuel, imposer pour couvrir les frais des établissements entre Isaccea et Braïla».

A la demande de lord Cowley, il est convenu que le secrétaire de la Conférence transmettra une copie de cette note à chacun des Plénipotentiaires, qui soumettront la question à l'examen de leur gouvernement et qu'elle sera insérée au protocole.

M. le Plénipotentiaire de France, se fondant sur le vœu exprimé dans la Conférence, quant à l'opportunité de hâter l'œuvre de la Commission Européenne, croit devoir rappeler que tous les com-

missaires ont voté, dans la séance du 2 novembre dernier, un projet d'emprunt de 251.000 ducats (environ 3.000.000 de francs) pour couvrir les dépenses des travaux d'amélioration de la bouche de Soulina. Lors d'un premier emprunt, chaque gouvernement a transmis son approbation séparément. Puisque la Conférence se trouve réunie, peut-être jugerait-elle utile, pour gagner du temps, de donner au nouveau projet une approbation collective.

Quelques-uns des Plénipotentiaires ne se trouvant pas suffisamment autorisés à s'associer à cette mesure, il est convenu que chacun des Plénipotentiaires demandera à son gouvernement de hâter l'envoi de son approbation à Galatz.

Protocole 6, du 24 avril 1866.

Il est convenu, en outre, que chacun des Plénipotentiaires soumettra, sans retard, le projet à son gouvernement et que la Conférence se réunira de nouveau, dès que tous ses membres auront reçu les instructions de leurs Cours.

MM. les Plénipotentiaires d'Autriche, de Grande-Bretagne, de France, d'Italie, de Prusse et de Turquie annoncent que leurs gouvernements ont adhéré à la proposition, faite dans la séance du 28 mars, de prolonger de cinq ans la durée de la Commission Européenne du Bas-Danube.

M. le Baron de Budberg fait la même déclaration, en ajoutant que son gouvernement adopte ce terme comme extrême et ne devant en aucun cas être dépassé.

Pour ce qui concerne la proposition faite par le Comte Cowley d'étendre jusqu'à Braïla l'autorité de la Commission Européenne, les Plénipotentiaires ne sont pas encore en mesure de faire connaître l'opinion de leurs gouvernements, auxquels ils en ont référé.

Protocole 7, du 2 mai 1866.

MM. les Plénipotentiaires d'Italie et de Prusse annoncent que leurs gouvernements donnent leur approbation à la proposition faite par M. le Comte Cowley d'étendre jusqu'à Braïla l'autorité de la Commission Européenne du Bas-Danube.

M. le Plénipotentiaire de France se prononce dans un sens favorable au même projet.

Protocole 8, du 17 mai 1866.

M. le Comte de Goltz croit devoir faire observer que l'approbation qu'il a été autorisé à donner à la proposition d'étendre jusqu'à Braïla l'autorité de la Commission Européenne ne doit pas être entendue dans un sens absolu ; l'opinion favorable de son gouvernement peut se trouver modifiée par suite des difficultés, que la mise à exécution de ce projet rencontrerait de la part des Etats riverains du Bas-Danube.

M. le Plénipotentiaire d'Italie dit que l'approbation de son gouvernement pour la même proposition est sous réserve.

XVI.

Protocoles de la Conférence de Londres

7 janvier 1871—14 mars 1871.

Extrait du Protocole No. 3, du 3 février 1871.

Passant *à la question de la liberté et de la navigation du Danube*, M. le Plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie rappelle que cette question a été réglée par le Traité de Paris en même temps que celle de la neutralisation de la mer Noire. Il dit que cette circonstance confirme les rapports intimes qui existent entre ces deux questions, et c'est ce qui a engagé le gouvernement austro-hongrois à soumettre à la Conférence deux propositions, qu'il recommande d'autant plus à son attention qu'elles sont destinées à faciliter le règlement de deux questions également urgentes: l'une, celle de la Commission Riveraine, dont les réunions sont suspendues depuis nombre d'années ; l'autre, celle des travaux à exécuter au passage des «Portes-de-Fer» et des «Cataractes», et qui sont impérieusement commandés par les intérêts du commerce et de la navigation.

M. le Comte d'Apponyi a cru bien faire en mettant ces deux propositions en forme d'articles, destinés à modifier ceux qui, dans le Traité de Paris, se rapportent à la question du Danube.

Ces articles seraient de la teneur suivante, et devraient nécessairement précéder l'article 4 du projet actuel, qui stipule que toutes les dispositions du Traité du 10 mars 1857, qui n'auront pas été abrogées ou modifiées, conservent leur pleine valeur:

Article (A). «Les conditions de la réunion nouvelle de la Commission Riveraine établie par l'article 17 du Traité de Paris du 30 mars 1856 seront fixées par une entente préalable entre les Puissances riveraines, et, en tant qu'il s'agirait d'une modification de

l'article 17 du dit Traité, par une convention spéciale entre les Puissances co-signataires».

Article (B). «Par égard aux intérêts du commerce, à l'urgence et à la grandeur des travaux nécessaires pour écarter les obstacles et les dangers qui s'opposent à la navigation du Danube dans le passage des Cataractes et des Portes-de-Fer, S. M. l'Empereur d'Autriche et Roi de Hongrie se concertera avec ses co-riverains de cette partie du fleuve sur les conditions techniques et financières d'une opération destinée à faire disparaître les obstacles sus-mentionnés, moyennant des travaux à entreprendre par le gouvernement impérial et royal.

«La règle établie par l'article 15 du Traité de Paris, à savoir qu'il ne sera établi aucun péage basé uniquement sur le fait de la navigation du fleuve, est déclarée inapplicable aux travaux jugés nécessaires dans la partie sus-indiquée du fleuve, entrepris par les Etats riverains de cette partie du fleuve à leurs propres frais

«Le péage à établir éventuellement devra être égal pour tous les pavillons. Le produit n'en pourra servir qu'à couvrir les frais d'intérêt et d'amortissement du capital employé aux dits travaux et la perception en cessera dès que le capital sera remboursé».

M. le Président propose de substituer à la dernière phrase de l'article (B), commençant par les mots: «Le produit» etc., l'amendement suivant:

«Son taux et les conditions de son application seront concertés et fixés d'accord avec les Puissances européennes représentées par leurs délégués. Il sera fixé de manière à couvrir les frais d'intérêt et d'amortissement du capital employé aux dits travaux et à ne pas grever le commerce d'un fardeau supérieur à celui qu'il supporte actuellement. La perception en cessera dès que le capital sera remboursé».

M. le Plénipotentiaire d'Italie fait observer que le péage étant établi pour rembourser les dépenses des travaux à exécuter dans le Danube, il ne devrait pas être imposé aux navires qui ne passent pas dans les endroits où les travaux auraient été exécutés, et qui ne profiteraient pas de ces mêmes travaux. Il demande s'il est dans l'intention du Plénipotentiaire qui a proposé cet article, et des Plénipotentiaires qui seraient disposés à l'accepter, d'établir le péage de manière à ce qu'il ne puisse pas retomber à la charge des navires qui ne passeraient pas par les parties de la rivière dans lesquelles les travaux auraient été exécutés.

Tous les Plénipotentiaires reconnaissent la justice du principe énoncé par M. le Plénipotentiaire d'Italie.

M. le Plénipotentiaire de Russie a constaté que les travaux mentionnés à l'article (B) rentrent dans un rayon placé entièrement en dehors du cercle habituel de l'activité commerciale et industrielle de la Russie, et que par conséquent le gouvernement impérial ne saurait participer aux frais d'établissement ni aux garanties financières qui pourraient résulter de ces travaux.

Cette observation n'a rencontré aucune objection de la part des membres de la Conférence.

M. le Plénipotentiaire de Grande-Bretagne propose que l'article suivant, ayant pour but la prolongation de la Commission Européenne du Danube, soit également inséré dans le projet de Traité:

Article. «La Commission établie par l'article 16 du Traité de Paris, dans laquelle les Puissances co-signataires du Traité sont chacune représentées par un délégué, et qui a été chargée de désigner et de faire exécuter les travaux nécessaires depuis Isaccea pour dégager les embouchures du Danube, ainsi que les parties de la mer Noire y avoisinantes, des sables et autres obstacles qui les obstruent, afin de mettre cette partie du fleuve et les dites parties de la mer dans les meilleures conditions de navigabilité est maintenue dans sa composition actuelle; les limites de sa compétence sont étendues jusqu'en amont du port de Braïla, afin de pourvoir à un besoin purement commercial, et sans que cette extension puisse être interprétée comme un précédent pour des extensions éventuelles. Sa durée est fixée pour une période ultérieure de vingt-six ans, à compter du 24 avril 1871, terme de l'amortissement de l'emprunt contracté par cette Commission sous la garantie de l'Allemagne, de l'Autriche, de la France, de la Grande-Bretagne, de l'Italie et de la Turquie, et du remboursement des avances faites par la Turquie à la Commission».

Lord Granville, en proposant cet article, dit que la combinaison qu'il aurait préférée à toute autre aurait été la prolongation indéfinie de la Commission Européenne; mais que, comme cette opinion rencontrait de nombreuses objections, il se bornait à proposer une prolongation de vingt-six ans, terme qu'il croit nécessaire pour terminer les grands travaux qui restent à exécuter aux embouchures du Danube.

MM. les Plénipotentiaires d'Allemagne et d'Italie déclarent qu'ils n'ont pas d'instructions quant à l'extension des limites de

la Commission Européenne jusqu'à Braïla, et M. le Plénipotentiaire de Russie s'associe à cette déclaration.

Quant à la durée de la Commission, M. le Plénipotentiaire d'Italie dit qu'il se trouve autorisé à donner sa voix soit pour l'un, soit pour l'autre des termes proposés par Lord Granville.

M. le Plénipotentiaire d'Allemagne déclare que ses instructions lui permettraient également de voter même pour la prolongation indéfinie du terme, si tous les autres Plénipotentiaires étaient de cet avis; mais que, puisqu'il y en a quelques-uns qui ne pourraient accepter qu'une prolongation de douze ans, il doit s'en tenir à ce dernier terme.

MM. les Plénipotentiaires d'Autriche-Hongrie et de Russie annoncent que leurs instructions leur prescrivent de ne pas consentir à un terme plus étendu que celui de douze ans.

M. le Plénipotentiaire de Turquie dit qu'il accepte le principe de la prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne du Danube, mais qu'il n'a pas d'instructions quant au terme de cette prolongation. Il est également sans instructions en ce qui concerne l'extension des limites de la Commission Européenne, comme en ce qui se rapporte à question des travaux à faire dans le Danube. Il demandera des instructions à son gouvernement sur ces divers points.

M. le Président consent alors à l'insertion du terme de douze ans à l'article dont il est question, et propose l'article tel qu'il se trouve reproduit dans l'Annexe, tout en exprimant l'espoir que, lors de la prochaine séance, les autres Plénipotentiaires se trouveront à même de consentir à ce que la prolongation soit de vingt-six ans, ainsi qu'à l'extension jusqu'à Braïla, dont il a été question.

M. le Président ajoute qu'il regrette toujours vivement l'absence d'un Plénipotentiaire français, et qu'il a fait son possible pour avoir la coopération de la France. Il a profité de la faculté que la Conférence avait bien voulu lui accorder pour renseigner M. le Chargé d'affaires de France sur tout ce qui s'est passé tant avant qu'après chacune de leurs séances. Il est disposé à espérer que le gouvernement français donnera plus tard son adhésion aux décisions de la Conférence; et quant à la prologation de la Commission Européenne du Danube, il sait que ce gouvernement, il y a peu de temps encore, n'y faisait pas d'objection. Il n'a pas lieu de croire à un changement de vues à cet égard.

Pour faciliter les travaux de MM. les Plénipotentiaires, le projet

de Traité dont il a été question dans la séance actuelle, avec les articles additionnels et les amendements respectifs proposés par M. le Comte de Granville et M. le Comte d'Apponyi, sauf le changement proposé par Lord Granville à la fin de l'article (B), est annexé au présent protocole. Outre les articles additionnels précités, il s'en trouve deux autres (9 et 10) se rapportant à la forme et à la ratification du Traité, et à l'invitation à adresser au gouvernement français d'y accéder, suivis d'une «Annexe au Traité» sur l'abrogation des stipulations de la Convention entre la Russie et la Sublime-Porte, relative aux bâtiments de guerre de ces deux Puissances dans la mer Noire.

Il est convenu que, quand les articles du Traité auront reçu l'adhésion des Puissances représentées à la Conférence, ils seront signés par MM. les Plénipotentiaires dans un protocole ad-hoc, pour être incorporés plus tard dans un traité formel, selon les termes de l'article 9 du projet.

Protocole No. 5, du 13 mars 1871.

Après avoir fait la lecture de l'article 5 du projet de Traité, M. le Président demande à M. le Plénipotentiaire de France l'avis de son gouvernement sur la question de la prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne du Danube. Il croit que toutes les Puissances admettent la nécessité d'une prolongation. Pour lui-même, il aurait préféré qu'elle fût d'une plus longue durée, mais puisqu'il y a dissidence sur ce point, il est prêt à accepter le terme de douze ans indiqué dans l'article qu'il vient de lire.

M. le Duc de Broglie répond que le gouvernement français aurait consenti au plus long terme que le Comte de Granville avait d'abord proposé, mais que, faute de cela, il acceptera le terme plus limité de douze ans.

M. le Plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie, quoique ce fût son gouvernement qui eût proposé primitivement le terme de douze ans, aurait consenti à accepter une prolongation de vingt-six ans pour déférer aux vœux du gouvernement britannique, si les autres membres de la Conférence y avaient consenti.

M. le Plénipotentiaire ottoman accepte la prolongation de douze ans, tout en déclarant qu'il aurait pu consentir à un terme plus prolongé.

M. le Plénipotentiaire de Russie dit que son gouvernement

avait consenti au terme de douze ans, dans la supposition que c'était le terme que le gouvernement austro-hongrois avait en vue, et qu'il n'a pas reçu l'autorisation d'accepter un terme plus éloigné.

M. le Plénipotentiaire d'Italie aurait consenti au plus long terme possible.

M. le Plénipotentiaire d'Allemagne est limité par ses instructions au terme de douze ans, selon la proposition primitive du gouvernement austro-hongrois.

A la suite de cette discussion, le terme de douze ans est adopté par la Conférence.

Quant à l'extension projetée de la compétence de la Commission jusqu'à Braïla,

M. le Plénipotentiaire de Russie dit que son gouvernement a reconnu l'opportunité de ne point préjuger à cet égard les intentions de la Sublime Porte.

Musurus-Pacha répond que la Sublime-Porte regrette de ne pouvoir adhérer à l'extension de la compétence de la Commission Européenne, pour les mêmes raisons qui ne lui ont pas permis d'accepter cette même proposition lorsqu'elle a été faite aux Conférences de Paris de 1866.

M. le Plénipotentiaire de France déclare que son gouvernement aurait consenti à l'extension, comme il l'avait déjà fait lors des Conférences de 1866, mais qu'il se trouve forcé d'y renoncer par suite de l'opposition de la Turquie.

M. le Plénipotentiaire d'Allemagne se range du côté de la Turquie, dont les intérêts sont plus directement affectés par cette question que ceux de toute autre Puissance.

M. le Plénipotentiaire d'Italie aurait consenti à l'extension, et l'aurait même désirée, si les autres Plénipotentiaires l'avaient acceptée.

M. le Plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie explique que son gouvernement n'avait pas désiré l'extension, mais que, puisque la proposition avait été faite dans un but exclusivement commercial, il y aurait accédé, si les autres Puissances étaient d'accord pour l'accepter.

M. le Plénipotentiaire de Grande-Bretagne croit que l'extension proposée serait d'une très grande utilité pour le commerce, mais puisque la Turquie s'y oppose, il ne veut plus insister sur ce point.

L'extension de la compétence de la Commission ayant été

ainsi écartée, l'art. 5 du projet, devenu l'article 4, se trouve rédigé de la manière suivante:

Art. 4. «La Commission établie par l'article 16 du Traité de Paris, dans laquelle les Puissances co-signataires du Traité sont chacune représentées par un délégué, et qui a été chargée de désigner et de faire exécuter les travaux nécessaires depuis Isaccea, pour dégager les embouchures du Danube, ainsi que les parties de la mer Noire y avoisinantes, des sables et autres obstacles qui les obstruent, afin de mettre cette partie du fleuve et les dites parties de la mer dans les meilleures conditions de navigabilité, est maintenue dans sa composition actuelle. La durée de cette Commission est fixée pour une période ultérieure de douze ans à compter du 24 avril 1871, c'est-à-dire jusqu'au 24 avril 1883, terme de l'amortissement de l'emprunt contracté par cette Commission, sous la garantie de l'Allemagne, de l'Autriche-Hongrie, de la France, de la Grande-Bretagne, de l'Italie et de la Turquie».

Après la lecture de l'article 6 du projet de Traité, devenu l'article 5 par suite des changements apportés aux autres articles, M. le Plénipotentiaire de Turquie annonce qu'il s'est entendu avec les autres représentants des Puissances co-riveraines sur un amendement à y proposer.

L'amendement dont il est question ayant été agréé par la Conférence, l'article 5 se trouve ainsi rédigé:

Art. 5. «Les conditions de la réunion nouvelle de la Commission riveraine, établie par l'article 17 du Traité de Paris du 30 mars 1856, seront fixées par une entente préalable entre les Puissances riveraines, sans préjudice de la clause relative aux trois Principautés danubiennes; et en tant qu'il s'agirait d'une modification de l'article 17 du dit Traité, cette dernière fera l'objet d'une convention spéciale entre les Puissances co-signataires».

Se référant ensuite à l'article 7 du projet de Traité, devenu l'article 6, Musurus-Pacha annonce qu'il s'est également entendu avec ses collègues co-riverains sur une nouvelle rédaction à donner à cet article. La rédaction qu'il propose, et qui est adoptée par la Conférence, est la suivante:

Art. 6. «Les Puissances riveraines de la partie du Danube où les Cataractes et les Portes-de-Fer mettent des obstacles à la navigation, se réservant de s'entendre entre elles à l'effet de faire disparaître ces obstacles, les hautes parties contractantes leur reconnaissent dès à présent le droit de percevoir une taxe provi-

soire sur les navires de commerce sous tout pavillon, qui en profiteront désormais, jusqu'à l'extinction de la dette contractée pour l'exécution des travaux ; et elles déclarent l'article 15 du Traité de Paris de 1856 inapplicable à cette partie du fleuve pour un laps de temps nécessaire au remboursement de la dette en question».

L'article suivant, ayant pour but de protéger efficacement les travaux et les établissements ainsi que le personnel de la Commission Européenne du Danube, est alors proposé par M. le Plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie et adopté par la Conférence :

Art. 7. «Tous les ouvrages et établissements de toute nature, créés par la Commission Européenne en exécution du Traité de Paris de 1856, ou du présent Traité, continueront à jouir de la même neutralité qui les a protégés jusqu'ici, et qui sera également respectée à l'avenir dans toutes les circonstances par les hautes parties contractantes. Le bénéfice des immunités qui en dérivent s'étendra à tout le personnel administratif et technique de la Commission. Il est cependant bien entendu que les dispositions de cet article n'affecteront en rien le droit de la Sublime-Porte de faire entrer, comme de tout temps, ses bâtiments de guerre dans le Danube, en sa qualité de Puissance territoriale».

XVII

Traité portant modification du Traité de Paris du 30 mars 1856,

Signé à Londres, le 13 mars 1871.

ART. 4.

La Commission établie par l'article 16 du Traité de Paris, dans laquelle les Puissances co-signataires du Traité sont chacune représentées par un délégué, et qui a été chargée de désigner et de faire exécuter les travaux nécessaires depuis Isaccea, pour dégager les embouchures du Danube, ainsi que les parties de la mer Noire y avoisinantes, des sables et autres obstacles qui les obstruent afin de mettre cette partie du fleuve et les dites parties de la mer dans les meilleures conditions de navigabilité, est maintenue dans sa composition actuelle. La durée de cette Commission est fixée pour une période ultérieure de douze ans, à compter du 24 avril 1871, c'est-à-dire jusqu'au 24 avril 1883, terme de l'amortissement de l'emprunt contracté par cette Commission sous la garantie de l'Autriche, de l'Allemagne, de la France, de la Grande-Bretagne, de l'Italie et de la Turquie.

ART. 5.

Les conditions de la réunion de la Commission Riveraine établie par l'article 17 du Traité de Paris du 30 mars 1856 seront fixées par une entente préalable entre les Puissances Riveraines, sans préjudice de la clause relative aux trois Principautés danubiennes et, en tant qu'il s'agirait d'une modification de l'article 17 du dit Traité, cette dernière fera l'objet d'une Convention spéciale entre les Puissances co-signataires.

ART. 6.

Les Puissances riveraines de la partie du Danube où les Cataractes et les Portes-de-Fer mettent des obstacles à la navigation, se réservant de s'entendre entre elles à l'effet de faire disparaître ces obstacles, les hautes parties contractantes leur reconnaissent dès à présent le droit de percevoir une taxe sur les navires de commerce sous tout pavillon, qui en profiteront désormais jusqu'à l'extinction de la dette contractée pour l'exécution des travaux; et elles déclarent l'article 15 du Traité de 1856 inapplicable à cette partie du fleuve pour un laps de temps nécessaire au remboursement de la dette en question.

ART. 7.

Tous les ouvrages et établissements de toute nature créés par la Commission Européenne en exécution du Traité de Paris de 1856, ou du présent Traité, continueront à jouir de la même neutralité qui les a protégés jusqu'ici, et qui sera également respectée à l'avenir dans toutes les circonstances par les hautes parties contractantes. Le bénéfice des immunités qui en dérivent s'étendra à tout le personnel administratif et technique de la Commission. Il est, cependant, bien entendu que les dispositions de cet article n'affecteront en rien le droit de la Sublime-Porte de faire entrer, comme de tout temps, ses bâtiments de guerre dans le Danube, en sa qualité de Puissance territoriale.

XVIII.

Préliminaires de paix de San-Stefano,

19 février (3 mars) 1878.

Art. 12.

Toutes les forteresses du Danube seront rasées. Il n'y aura plus dorénavant de places fortes sur les rives de ce fleuve, ni de bâtiments de guerre dans les eaux des Principautés de Roumanie, de Serbie et de Bulgarie, sauf les stationnaires usités et les bâtiments légers destinés à la police fluviale et au service des douanes.

Les droits, obligations et prérogatives de la Commission internationale du Bas-Danube sont maintenus intacts.

Art. 13.

La Sublime Porte prend à sa charge le rétablissement de la navigabilité du passage de Soulina et le dédommagement des particuliers dont les biens auraient souffert du fait de la guerre et de l'interruption de la navigation sur le Danube, en affectant à cette double dépense une somme de cinq cent mille francs sur celles qui lui sont dues par la Commission danubienne.

Art. 19.

..... Prenant en considération les embarras financiers de la Turquie et d'accord avec le désir de S. M. le Sultan, l'Empereur de Russie consent à remplacer le paiement de la plus grande partie des sommes par les cessions territoriales suivantes:

a) Le Sandjak de Toulcea, c'est-à-dire les districts (cazas) de

Kilia, Soulina, Mahmoudie, Isakcea, Toulcea, Matchin, Babadagh, Hirsovo, Kustendjé et Medjidié, ainsi que les îles du Delta et l'île des Serpents.

Ne désirant pas s'annexer ce territoire et les îles du Delta, la Russie se réserve la faculté de les échanger contre la partie de la Bessarabie détachée par le traité de 1856 et limitée au Midi par le thalweg du bras de Kilia et l'embouchure du Stary-Stamboul. La question du partage des eaux et des pêcheries devra être réglée par une Commission russo-roumaine dans l'espace d'une année après la ratification du Traité de paix.

XIX

Congrès de Berlin.

Extrait du Protocole No. 9, du 29 juin 1878.

Lord Beaconsfield a vu avec le plus vif regret les stipulations de l'article XIX du Traité de San-Stefano relatives à la Bessarabie. D'abord, cette combinaison est une immixtion dans le Traité de 1856 et il n'y avait qu'une extrême nécessité qui pût autoriser un changement dans un acte aussi solennel; au surplus, cette nécessité n'a même pas été alléguée. En second lieu, ce serait aux yeux de Son Excellence une grave erreur que de considérer cette stipulation comme un simple échange de territoire entre deux Etats. Les articles 4 et 20 du Traité de Paris constituent un engagement pris entre les Puissances européennes et la Russie, dans le but d'assurer la liberté de la navigation du Danube, et Son Excellence ne trouve aucune garantie pour cette liberté dans le Traité de San-Stefano. Dans l'art. 4 du Traité de 1856, les Puissances alliées se sont engagées à restituer à l'Empereur de Russie tous les territoires occupés par leurs troupes, mais sous la condition, indiquée dans l'art. 20, qu'une rectification de la frontière russe aurait lieu en Bessarabie «pour mieux assurer la liberté de la navigation du Danube». C'était un engagement pris envers l'Europe. Aujourd'hui cependant le gouvernement russe se propose de retenir les territoires restitués sans remplir les conditions sous lesquelles ils étaient restitués. Le premier Plénipotentiaire d'Angleterre appelle sur une situation aussi grave toute la sollicitude de la haute assemblée. Lord Beaconsfield déplore cette ingérence dans le Traité de Paris et proteste contre elle sans avoir même à se préoccuper de savoir si l'échange dont il s'agit est ou non sanctionné dar le possesseur actuel. Les autres signataires du Traité de Paris

ayant décliné toute intervention dans cette affaire, le premier Plénipotentiaire de la Grande-Bretagne ne saurait conseiller au Gouvernement de la Reine d'employer la force pour maintenir les stipulations de ce Traité, mais il proteste contre ce changement et attend les explications que ses collègues de Russie seront en mesure de donner sur les engagements que leur Souverain entendrait prendre pour la sauvegarde de la liberté du Danube.

Le Prince Gortchacow pense, comme Lord Beaconsfield, que la libre navigation du Danube est un intérêt européen, mais Son Altesse Sérénissime ne voit pas quelle influence la cession de la Bessarabie peut exercer sur la libre navigation du Danube. La Roumanie, en effet, n'est absolument pour rien dans les améliorations dont le cours du fleuve a été l'objet. Sans doute, le Traité de Paris a donné à la Moldavie une partie de la Bessarabie et le delta du Danube, mais, en 1857, les mêmes Puissances ont restitué le delta aux Turcs et elles ont rendu ainsi service à la Moldavie, qui était hors d'état d'exécuter les travaux nécessaires pour le libre accès de la bouche de Soulina. C'est depuis lors que la Commission Européenne du Danube a exécuté les grands travaux d'où sont résultés de si importants avantages pour le commerce du monde.

Son Altesse Sérénissime, envisageant la question à un autre point de vue, rappelle qu'en 1856 la Bessarabie n'a été adjointe qu'à la seule Moldavie, à une époque où les Principautés devaient rester séparées. Plus tard, la Valachie et la Moldavie se sont réunies malgré le Traité de Paris, et, nonobstant l'opposition des cabinets européens, les Principautés-Unies ont élu un Prince étranger pour lequel, d'ailleurs, Son Altesse Sérénissime professe le plus grand respect: la situation n'est donc plus la même qu'autrefois. Le Prince Gortchacow déclare, d'ailleurs, que son Gouvernement ne saurait reculer dans cette question et espère que Lord Beaconsfield ne persistera pas dans ses objections lorsque Son Excellence aura reconnu que la liberté du Danube n'aura rien à souffrir de la rétrocession de la Bessarabie.

Le Comte Schouvalow dit que, s'il a bien compris les observations de M. le premier Plénipotentiaire d'Angleterre, le noble Lord a regretté que le Traité de San Stefano constitue une immixtion dans le Traité de 1856 par laquelle la Russie a contracté des engagements envers l'Europe. M. le Plénipotentiaire de Russie croit devoir rappeler que le Traité de San Stefano est une Convention

préliminaire, n'ayant de force obligatoire qu'entre les deux Parties contractantes et par laquelle la Russie a entendu faire connaître d'avance au Gouvernement turc les demandes qu'elle formulerait plus tard devant l'Europe. C'est dans cette intention que la Russie est venue au Congrès à la suite d'une guerre longue et victorieuse. Le noble Lord a ajouté qu'il ne regarde pas la rétrocession de la Bassarabie comme nécessaire. Le Comte Schouvalow pense que Lord Beaconsfield ne saurait éviter de reconnaître que, lorsqu'une nation est rentrée en possession d'une partie de territoire qu'une guerre précédente lui a fait perdre, il est difficile de faire abandonner à cette même nation le territoire qu'elle a reconquis. En ce qui concerne la libre navigation du Danube, M. le Plénipotentiaire de Russie présentera quelques explications qui lui semblent de nature à satisfaire Lord Beaconsfield. La question de Bessarabie pouvait être envisagée par la Russie comme une question d'ambition et d'intérêt ou comme une question d'honneur. La Russie a voulu la réduire à une question d'honneur, et c'est pourquoi elle ne redemande pas les parties du territoire dont la possession aurait pu constituer une menace ou du moins une ingérence dans la libre navigation du fleuve. Enfin, elle offre en retour, à la Roumanie, un territoire plus vaste, conquis au prix de son sang, et qui doit être considéré comme de bonne prise. Le Comte Schouvalow a la conviction que la Roumanie ne perd point au change. Quant au principe de l'intégrité et de l'indépendance de la Roumanie, Son Excellence pense, avec Lord Beaconsfield, que de tels principes ne doivent pas seulement être exprimés par des mots, mais doivent être une réalité. Or, la Roumanie ne saurait sauvegarder réellement son indépendance et son intégrité tant qu'elle persisterait à vivre sur les dépouilles d'un grand Empire, qui se croit en droit de revendiquer un lambeau de son ancien territoire. Le Comte Schouvalow est fermement persuadé que la Roumanie elle-même, que toute l'Europe est intéressée à ce que cette question soit résolue dans le sens des aspirations légitimes de la Russie.

Le Prince Gortchacow désire ajouter une observation relative à la valeur de l'échange.

La Roumanie n'obtiendrait pas seulement, à la suite de la guerre à laquelle elle a pris part, la reconnaissance de son indépendance et la destruction des forteresses qui menaçaient sa sécurité. Il a été stipulé en sa faveur des annexions éventuelles qui

augmenteraient son territoire dans la proportion de 3.500 kilomètres carrés en étendue, de 80 mille âmes comme population, comparativement à ce qu'elle aurait à céder, et qui lui assureraient en outre le delta du Danube, que l'Europe lui a enlevé en 1857, certains districts fertiles comme celui de Babadagh et un bon port de commerce sur la mer Noire.

Le Gouvernement Impérial de Russie a donc la conviction non seulement de maintenir un droit, mais de se placer sur un terrain d'équité en règlant sur des bases mutuellement avantageuses avec le Gouvernement roumain une question sans la solution de laquelle il serait impossible d'établir entre la Russie et la Roumanie les bons rapports nécessaires à la consolidation de la paix en Orient.

Son Altesse Sérénissime considère que ces indications démontrent suffisamment que la Russie ne demande pas plus qu'elle ne donne. Le Prince Gortchacow veut en outre rappeler qu'en réalité tous les droits et privilèges de la Roumanie lui ont été assurés au prix du sang russe. Il n'y a aucun Traité conclu par la Russie avec la Turquie, depuis un siècle, qui ne contienne des stipulations favorables aux Roumains. Son Altesse Sérénissime désire ajouter une observation psychologique et regrette d'avoir à constater que si, dans la vie privée, il arrive souvent qu'en rendant service à un ami, on le transforme en adversaire, cette vérité est encore plus applicable à la politique. Le Prince Gortchacow se borne à citer l'exemple des Roumains, et son observation lui paraît de nature à rassurer pleinement ceux qui semblent redouter que la Russie n'acquière le dévouement absolu des populations pour lesquelles elle s'est imposée les plus grands sacrifices.

Le Prince de Bismarck déclare que, quant à la nécessité d'assurer la libre navigation sur le Danube, il partage complètement les idées de M. le premier représentant de l'Angleterre, mais il ne voit point de connexité entre la liberté du Danube et la rétrocession de la Bessarabie. Il s'associe pour ce qui est de la Bessarabie à l'opinion des plénipotentiaires russes, en se plaçant moins au point de vue des intérêts de la Russie qu'à celui de la paix durable de l'Europe. Son Altesse Sérénissime croit, en effet, que le Traité de Paris eût été plus solide si l'on eût écarté cette question d'amour-propre, cette diminution de territoire qui, d'ailleurs, n'affectait en rien la force d'un si grand Empire. Le Prince de Bismarck pense que l'œuvre du Congrès serait incomplète si la haute Assemblée

laissait subsister une disposition à laquelle se rattacherait pour l'avenir un souvenir pénible à la nation russe, tandis que les intérêts de la Roumanie ne paraissent pas contraires à l'échange proposé. Il craint que le Congrès, en se refusant à satisfaire au sentimenthistorique de la Russie, n'atténue les chances de durée de son œuvre.

Le Président croit d'ailleurs qu'il serait préférable d'ajourner la discussion jusqu'au moment où les Représentants roumains auront été entendus dans la séance de lundi prochain. Il ajoute qu'il désire mettre à l'ordre du jour pour la prochaine séance, s'il y a lieu, la question du Montenégro, après avoir terminé celle de la Roumanie.

Cette proposition est acceptée par le Congrès et la séance est levée à 4 heures $^1/_2$.

Protocole No. 11, du 2 juillet 1878.

L'ordre du jour appelle la discussion des articles XII et XIII du Traité de San-Stefano relatifs au Danube et aux forteresses. Le Président donne lecture de l'article XII et le Baron de Haymerle présente à la haute assemblée le projet suivant d'une nouvelle rédaction de cet article:

1° Afin d'assurer, par une nouvelle garantie, la liberté de navigation sur le Danube, toute la partie du fleuve à partir des Portes-de-Fer jusqu'aux embouchures dans la mer Noire est déclarée neutre. Les îles situées dans ce parcours et aux embouchures (les îles des Serpents), ainsi que les bords de la rivière, sont compris dans cette neutralité.

En conséquence, les fortifications qui s'y trouvent seront rasées, et il ne sera pas permis d'en ériger de nouvelles. Tous les bâtiments de guerre sont exclus de la partie susdite du fleuve, à l'exception des bâtiments légers destinés à la police fluviale et au service des douanes. Les stationnaires aux embouchures sont maintenus, mais ils ne pourront pas remonter la rivière au delà de Galatz.

2° La Commission Européenne du Bas-Danube est maintenue dans ses fonctions, qu'elle exercera à partir de Galatz jusqu'à la mer. Sa durée s'étendra au delà de 1883, jusqu'à la conclusion d'un nouvel accord. Ses droits, obligations et prérogatives sont conservés intacts. Les immunités, dont jouissent ses établissements, ses ouvrages et son personnel, en vertu des traités existants, sont confirmées.

Dans l'exercice de ses fonctions, la Commission Européenne sera indépendante de l'autorité de l'Etat au territoire duquel appartient le Delta du Danube ; elle aura ses propres signaux et insignes sur ses bâtiments et établissements ; elle nommera et paiera elle-même ses fonctionnaires. Ses obligations financières seront l'objet d'un nouveau règlement, et le statut de son organisation sera soumis à une revision pour le mettre en harmonie avec les circonstances nouvelles.

Outre les Etats qui prennent part à la Commission Européenne en vertu du Traité de Paris, la Roumanie y sera représentée par un délégué.

3° Les Règlements de navigation et de police fluviale en aval des Portes-de-Fer seront conformes à ceux qui ont été ou qui seront introduits par la Commission Européenne pour le parcours en aval de Galatz. Un commissaire, délégué par la Commission Européenne, veillera à l'exécution de ces règlements. Dans le parcours entre les Portes-de-Fer et Galatz le commerce et la navigation ne seront frappés d'aucune taxe spéciale, qui aurait pour effet de favoriser le commerce et les communications par terre au préjudice de celles par le fleuve.

4° En modification de l'article XI du Traité de Londres du 13 mars 1871, l'exécution des travaux destinés à faire disparaître les obstacles que les Portes-de-Fer et les Cataractes opposent à la navigation est confiée à l'Autriche-Hongrie. Les Etats riverains de cette partie du fleuve accorderont toutes les facilités qui pourraient être requises dans l'intérêt des travaux.

Les dispositions de l'article IV du Traité précité, relatives au droit de percevoir une taxe provisoire destinée à couvrir les frais des travaux en question, sont maintenues à l'égard de l'Autriche-Hongrie.

Lord Salisbury adhère aux principes généraux développés dans cette proposition, mais il fait observer que ce texte constitue une législation entière qu'on ne peut accepter dans ses détails à la première lecture. Son Excellence considère la question comme fort importante et désirerait qu'elle fût discutée par le Congrès, mais dans une séance ultérieure.

Le Président croit que les nombreux détails visés par la proposition qui vient d'être lue sont en dehors de la tâche du Con-

grès. Les Plénipotentiaires sont assemblés pour accepter, rejeter ou remplacer les articles du Traité de San-Stefano, mais une réglementation aussi développée d'un point spécial — (bien que, autant qu'il en peut juger à première vue, il soit disposé à en accepter les dispositions) — lui semble n'être pas dans les attributions de la haute assemblée.

Le Baron de Haymerle fait remarquer que la proposition austro-hongroise contient plusieurs principes essentiels: 1° Neutralisation du Danube jusqu'aux Portes-de-Fer; 2° Permanence de la Commission Européenne; 3° Participation de la Roumanie aux travaux de cette Commission; 4° Attributions à l'Autriche-Hongrie seule des travaux à accomplir aux Portes-de-Fer.

Le Comte Schouvalow considère, comme le Président, que cette législation ne saurait être discutée au Congrès dans ses détails, mais il croit devoir signaler sur le champ qu'il n'en comprend pas l'idée capitale. Que faut-il entendre par neutralisation? Quelle en serait l'étendue et dans quel but cette mesure est-elle demandée?

Lord Salisbury pense que, la Russie étant désormais riveraine du Danube, un élément nouveau se trouve introduit dans les questions qui touchent à la navigation du fleuve. Des dispositions spéciales sont nécessaires au commerce et S. Exc. désire que le Congrès retienne la question, en ajournant toutefois la discussion jusqu'à ce que les Puissances se soient mises d'accord sur la procédure à suivre

Le Président croit pouvoir maintenir à l'ordre du jour la discussion sur les articles XII et XIII, et le Comte Andrassy est d'avis qu'en effet il n'y a point de contradiction entre la proposition austro-hongroise et ces articles. S. Exc. la considère comme un amendement nécessité par la situation nouvelle, qui résulte de l'attribution de la Dobroudja aux Roumains, de la Bessarabie aux Russes, etc.

Le Président émet la pensée que plusieurs grands principes pourraient être extraits de la proposition et présentés au vote du Congrès.

Le Prince Gortchacow rappelle que le Traité de Paris a confirmé les actes du Traité de Vienne sur la liberté de la navigation fluviale et que, d'après les déclarations des Plénipotentiaires de Russie dans une séance précédente, la rétrocession de la Bessarabie ne saurait exercer aucune influence sur la liberté du

fleuve. S. A. S. ne s'explique donc pas la nécessité de dispositions nouvelles dans cette question.

Le Prince de Bismarck répète que le Congrès n'a pas à développer les questions de détail, sur lesquelles les Puissances intéressées sont en mesure de s'entendre entre elles. S. A. S. persiste à penser que la proposition austro-hongroise devrait être renvoyée soit au comité de rédaction, soit aux Plénipotentiaires d'Autriche-Hongrie, qui en détacheraient les principes majeurs, seuls susceptibles d'être votés par le Congrès.

Cette dernière opinion, appuyée par M. d'Oubril, est acceptée par le Congrès, MM. les Plénipotentiaires de Russie ayant fait d'ailleurs remarquer que leur adhésion au remaniement du projet par les soins de leurs collègues d'Autriche-Hongrie, n'implique nullement leur assentiment aux principes de la proposition.

Le Président reprend la lecture de l'article XII et le Congrès décide, sur l'observation de Lord Salisbury et du Baron de Haymerle, que les mots: «l'Empire Russe» doivent être ajoutés dans l'énumération des Etats riverains. La haute assemblée, après lecture du 2e alinéa du même article, reconnaît que la Roumanie devra désormais être représentée dans la Commission Européenne.

Protocole No. 12, du 4 juillet 1878.

Le Congrès passe à la question du Danube et l'examen du texte restreint dans lequel MM. les Plénipotentiaires austro-hongrois, conformément à la décision prise dans la dernière séance, ont dû condenser les principes de leur précédente proposition, insérée dans le protocole 11.

Le Comte Schouvalow annonce que, de leur côté, les Plénipotentiaires russes ont préparé sur le même sujet une proposition dont S. Exc. donne lecture:

1° Afin de revêtir d'une nouvelle garantie la liberté de la navigation sur le Danube, reconnue comme un intérêt européen, les principes proclamés par l'Acte final du Congrès de Vienne de 1815 et appliqués au Danube par les Traités de 1856 et 1871 sont déclarés confirmés et maintenus dans leur pleine et entière vigueur, sous la garantie de toutes les Puissances.

2° Les fortifications qui se trouvent sur le parcours du

fleuve, depuis les Portes-de-Fer jusqu'à ses embouchures, seront rasées et il n'en sera pas élevé de nouvelles. Tous les bâtiments de guerre en sont exclus, à l'exception des bâtiments légers destinés à la police fluviale et au service des douanes. Les stationnaires aux embouchures du fleuve sont maintenus, mais ils ne pourront pas remonter la rivière au delà de Galatz.

3° La Commission Européenne du Danube est maintenue dans ses fonctions. Toutes les conventions internationales et tous les actes garantissant ses droits, prérogatives et obligations sont confirmés.

4° L'Acte public du 2 novembre 1865 relatif à son organisation sera revisé pour être mis en harmonie avec les circonstances actuelles. Ce travail sera confié à une Commission spéciale, où seront admis des commissaires de tous les Etats riverains et soumis à l'examen et à la sanction définitive d'une Conférence des représentants des Puissances signataires».

Le Président fait remarquer qu'il y a peu de différence entre cette proposition et celle que les Plénipotentiaires austro-hongrois ont déposée.

M. d'Oubril dit que le but des représentants de la Russie a été d'éviter les détails et de se borner à l'exposé des principes.

Le Baron de Haymerle relève des différences entre le texte austro-hongrois et celui dont le Comte Schouvalow vient de donner lecture. S. Exc. signale notamment, dans son travail, la fixation de Galatz comme le point jusqu'où devrait s'étendre l'action de la Commission Européenne du Danube, les mesures de surveillance qu'il propose pour la police du fleuve, enfin les nouvelles dispositions relatives aux Portes-de-Fer. Ces modifications à un Traité solennel paraissent à S. Exc. ne pouvoir être décidées par une Commission spéciale, mais devoir être consacrées par l'autorité du Congrès.

A la suite d'un échange d'idées entre les Plénipotentiaires sur le mode de discussion à adopter pour les deux textes et sur la mesure de la compétence du Congrès, la haute assemblée décide, sur la proposition du Président, appuyée par MM. Waddington et le Comte de Saint-Vallier, qu'il sera d'abord donné lecture du document renfermant les principes de la proposition austro-hongroise et que, dans le but de rechercher un accord entre les deux

textes, un Plénipotentiaire austro-hongrois et un Plénipotentiaire russe se réuniront avec un de leurs collègues, pendant une suspension de séance. Le Baron de Haymerle et M. d'Oubril sont désignés pour préparer cette entente, de concert avec le Comte de Saint-Vallier.

A la suite d'une observation de Lord Salisbury, relative à l'intérêt que prend l'Angleterre dans les questions de la navigation du Bas-Danube, le Prince de Bismarck dit que l'opinion qui représente le Danube comme la grande artère du commerce allemand avec l'Orient, repose sur une fiction et que les navires allemands venant d'en amont de Ratisbonne ne descendent pas le Danube pour exporter des marchandises allemandes en Orient.

Le Président lit ensuite les articles résumés, présentés par M. le Baron de Haymerle :

Article I : «Liberté de navigation. Exclusion des bâtiments de guerre du parcours du Danube entre les Portes-de-Fer et les embouchures». (Adopté).

Article II : «Prolongation de la durée de la Commission Européenne internationale, extension de ses pouvoirs jusqu'à Galatz, son indépendance du pouvoir territorial et admission d'un commissaire roumain».

M. d'Oubril ayant fait remarquer que son gouvernement a des objections sur le passage relatif à la prolongation de la durée assignée à la Commission Européenne, M. Desprez propose d'indiquer que la durée assignée à la Commission «pourra être prolongée», et M. Waddington, en réponse à M. d'Oubril, signale l'avantage du texte autrichien, qui permet à la Commission d'être continuée par tacite reconduction.

La première phrase de l'article est réservée aux délibérations du Comité sus-mentionné, la fin de l'article est adoptée.

Article III: «Conformité des règlements de navigation et de police fluviale sur tout le parcours en aval des Portes-de-Fer».

M. d'Oubril considère que cette disposition préjuge la situation des riverains.

Le Comte Andrassy insiste sur l'utilité pratique de poser le principe de l'unité des règlements de navigation.

L'article III est également réservé à l'accord ultérieur entre les Plénipotentiaires.

Article IV: «Substitution de l'Autriche Hongrie aux Puissances riveraines à l'égard des dispositions de l'article VI du

Traité de Londres du 13 mars 1871 au sujet des travaux à exécuter aux Portes-de-Fer et aux Cataractes». (Adopté).

Le Président constate l'accord sur les articles I et IV, ainsi que sur le 2-e alinéa de l'article II; le I-er alinéa de ce dernier article et l'article III seront discutés, entre les Plénipotentiaires désignés, pendant une suspension de séance qui aura lieu après épuisement de l'ordre du jour.

La séance est suspendue pendant une demi-heure pour la conférence particulière des Plénipotentiaires chargés de règler de concert certains points relatifs à la navigation du Danube.

A la reprise de la séance, M. d'Oubril donne lecture de la rédaction suivante, sur laquelle les représentants de l'Autriche-Hongrie et de la Russie se sont entendus:

I-er alinéa de l'article II: «Une année avant l'expiration du terme assigné à la durée de la Commission Européenne, les Puissances se mettront d'accord sur sa prolongation ou sur les modifications qu'elles jugeraient nécessaires».

Article III: «Les règlements de navigation et de police fluviale, depuis les Portes-de-Fer jusqu'à Galatz, seront élaborés par la Commission Européenne, assistée de délégués des Etats riverains et mis en conformité avec ceux qui ont été ou seront introduits pour le parcours en aval de Galatz».

Le Congrès donne son adhésion à cette rédaction.

Sur une observation du Comte Schouvalow, relative à l'article II, le Comte de Saint-Vallier dit que le principe seul a été voté, que la forme est réservée à la Commission de rédaction et qu'on a entendu seulement constater l'utilité d'une entente avant l'échéance du terme assigné à la durée de la Commission Européenne.

XX.

Traité de Berlin du 13 juillet 1878.

Art. 52.

Afin d'accroitre les garanties assurées à la liberté de la navigation sur le Danube, reconnue comme étant d'intérêt européen, les hautes parties contractantes décident que toutes les forteresses et fortifications, qui se trouvent sur le parcours du fleuve, depuis les Portes-de-Fer jusqu'à ses embouchures, seront rasées et qu'il n'en sera pas élevé de nouvelles. Aucun bâtiment de guerre ne pourra naviguer sur le Danube en aval des Portes-de-Fer, à l'exception des bâtiments légers destinés à la police fluviale et au service des douanes. Les stationnaires des Puissances aux embouchures du Danube pourront toutefois remonter jusqu'à Galatz.

Art. 53.

La Commission Européenne du Danube, au sein de laquelle la Roumanie sera représentée, est maintenue dans ses fonctions et les exercera dorénavant jusqu'à Galatz, dans une complète indépendance de l'autorité territoriale. Tous les Traités, arrangements, actes et décisions relatifs à ses droits, privilèges, prérogatives et obligations sont confirmés.

Art. 54.

Une année avant l'expiration du terme assigné à la durée de la Commission Européenne, les Puissances se mettront d'accord sur la prolongation de ses pouvoirs et sur les modifications qu'elles jugeraient nécessaires d'y introduire.

ART. 55.

Les règlements de navigation, de police fluviale et de surveillance, depuis les Portes-de-Fer jusqu'à Galatz, seront élaborés par la Commission Européenne, assistée de délégués des Etats riverains, et mis en harmonie avec ceux qui ont été ou seraient édictés pour le parcours en aval de Galatz.

ART. 56.

La Commission Européenne du Danube s'entendra, avec qui de droit, pour assurer l'entretien du phare sur l'île des Serpents.

ART. 57.

L'exécution des travaux destinés à faire disparaître les obstacles que les Portes-de-Fer et les Cataractes opposent à la navigation est confiée à l'Autriche-Hongrie. Les Etats riverains de cette partie du fleuve accorderont toutes les facilités qui pourraient être requises dans l'intérêt des travaux.

Les dispositions de l'article VI du Traité de Londres du 13 mars 1871, relatives au droit de percevoir une taxe provisoire pour couvrir les frais de ces travaux, sont maintenues en faveur de l'Autriche-Hongrie.

XXI.

Convention provisoire entre la Serbie et l'Autriche-Hongrie concernant les chemins de fer et la régularisation des Portes-de-Fer,

Signée à Berlin le 8 juillet (26 juin) 1878.

Les soussignés, au nom de leurs Gouvernements respectifs, sont tombés d'accord sur ce qui suit:

1° Le Gouvernement austro-hongrois s'engage à raccorder dans le délai de trois ans son réseau de chemins de fer à celui de la Serbie à Belgrade. De son côté le Gouvernement serbe s'engage à construire, raccorder et exploiter, en conformité avec les décisions du congrès, les lignes ferrées projetées, qui se dirigeront vers son ancienne frontière d'Alexinatz, d'un côté, par Bellova et, de l'autre, par la voie Salonique-Mitrovitza. Il s'engage en même temps à construire et faire exploiter la ligne de jonction entre Belgrade et Nisch.

Les travaux de construction de ces différentes lignes devront être terminés dans le délai de trois ans.

Les deux Gouvernements agiront d'accord afin d'assurer la construction et le raccordement simultanés des lignes de jonction respectives, bulgares et ottomanes.

La construction et l'exploitation de ces lignes seront uniformes et les règlements y relatifs devront concorder autant que possible avec ceux en vigueur sur les grandes lignes de l'Autriche-Hongrie et sur celles du réseau de l'ancienne Roumélie.

Dans ce but, il sera établi à Vienne, immédiatement après la conclusion de la paix, une Commission composée de Délégués de l'Autriche-Hongrie, de la Serbie, de la Turquie et de la Bulgarie, laquelle aura pour tâche d'élaborer des conventions entre les Etats susmentionnés et les compagnies intéressées, à l'effet de mettre

à exécution les stipulations qui précèdent et, d'autre part, de diriger et de surveiller, au nom des Gouvernements respectifs et dans les limites de sa compétence, l'exploitation de toutes les lignes en question.

2° Les relations commerciales entre l'Autriche-Hongrie et la Serbie seront réglées de manière à faciliter, autant que possible l'échange des provenances réciproques et à favoriser le développement non interrompu des rapports intimes et stables entre les deux pays. Eu égard aux besoins particuliers des provinces limitrophes, le commerce de frontière sera soumis à un traitement spécial.

Dans cette intention, l'Autriche-Hongrie et la Serbie s'engagent réciproquement à conclure un traité de commerce répondant au but sus-indiqué.

On étudiera en même temps la question d'une union douanière à conclure entre les deux pays, en tant qu'il pourrait être trouvé dans l'intérêt des deux parties contractantes.

Pour quelque forme qu'on se décide, les deux parties s'engagent à conclure une convention à ce sujet aussitôt après la ratification de la paix.

Les Délégués des deux Etats se réuniront à cet effet à Vienne, quatre mois après cette date, ou plus tôt si faire se peut.

3° L'Autriche-Hongrie se chargeant de faire exécuter les travaux de régularisation des Portes-de-Fer et des cataractes d'Orsova sans demander le concours financier de la Principauté, celle-ci s'engage à accorder toutes les facilités qui pourraient être réclamées dans l'intérêt de l'exécution des travaux, en tant qu'il y aurait nécessité de se servir provisoirement de la rive serbe.

Le traitement de la nation la plus favorisée est assuré à la navigation à travers les Portes-de-Fer.

Les deux Gouvernements s'engagent à faire approuver, s'il le faut, la présente Convention par les Corps législatifs de leurs pays

Berlin $\frac{8 \text{ Juillet}}{26 \text{ Juin}}$ 1878.

(s.s.) *I. Ristich, Andrassy.*

XXII.

Règlement fixant l'ordre des travaux de la Commission Européenne du Danube,

Du 10 novembre 1879.

I.

Dispositions générales.

ART. 1.

La présidence des sessions plénières ordinaires est exercée par tous les Délégués, à tour de rôle, dans l'ordre alphabétique des Puissances qu'ils représentent.

Elle leur est dévolue pour la durée d'une session.

Les sessions extraordinaires sont présidées par le Président de la dernière session ordinaire.

Lorsque le Délégué appelé à prendre la présidence d'après le tour de rôle est absent lors de l'ouverture d'une session, la présidence passe à celui des Délégués qui suit d'après l'ordre alphabétique, lequel reste immuable.

ART. 2.

Le Président reçoit les pleins-pouvoirs des nouveaux Délégués, il convoque les séances et en prononce l'ouverture et la clôture. Il dirige les débats et il établit, séance tenante, le texte des décisions et le résultat des votes.

Si un des Délégués le demande, les votes sont exprimés suivant l'ordre alphabétique des Puissances, sauf en ce qui concerne

le Président, qui recueille les voix et se prononce lui-même en dernier lieu.

ART. 3.

Pendant la durée de la session plénière, le Président surveille la rédaction des protocoles, dirige le secrétariat et signe la correspondance avec les autorités.

ART. 4.

La Commission tient chaque année deux sessions ordinaires et se réunit, dans ce but, en séances plénières, dans les premières semaines des mois de mai et de novembre.

ART. 5.

Le Comité exécutif adresse aux Délégués, le premier mars et le premier septembre de chaque année, un résumé des questions sur lesquelles il y aura lieu de délibérer en commun dans la prochaine session. Tout proposition produite après cette date est de même portée, à bref délai, à la connaissance de tous les Délégués.

Une proposition présentée en cours de session ne peut, en règle, être mise en délibération dans la séance même où elle a été produite.

Les propositions tendant à une augmentation des taxes sur les bâtiments de mer ne peuvent être votées que dans la session ordinaire qui suit celle durant laquelle elles ont été présentées.

ART. 6.

Les Délégués qui n'assistent pas aux sessions périodiques peuvent voter par écrit.

ART. 7.

L'article 5 ne s'applique qu'aux sessions ordinaires.

ART. 8.

Les sessions ordinaires ne peuvent avoir lieu s'il y a moins de cinq Délégués présents.

Il peut y avoir des sessions extraordinaires sur une demande appuyée par cinq Délégues.

ART. 9.

Lorsque le budget annuel des recettes et des dépenses de la Commission n'est pas voté en temps utile, le budget de l'année précédente reste en vigueur jusqu'à la prochaine réunion plénière.

ART. 10.

Une session n'est considérée comme close qu'autant que les protocoles de toutes les séances ont été approuvés par les Délégués qui y ont assisté.

Un membre de la Commission peut confier à un de ses collègues ou au secrétaire général la faculté d'approuver la rédaction des protocoles, en ce qui le concerne.

ART. 11.

Les procès-verbaux constatent les décisions de la Commission et les délibérations qui les ont précédées.

Chaque Délégué a le droit de faire insérer dans le protocole son vote par écrit.

Si le vote écrit n'est formulé qu'après la séance, les Délégués d'une opinion différente peuvent faire insérer leurs réserves sur les points qui, selon eux, n'auraient pas été développés verbalement par le Délégué qui a donné son vote par écrit.

Dans les délibérations relatives aux services du personnel de l'administration, les protocoles des séances plénières constatent simplement les décisions prises, sans faire mention des voix données pour ni contre.

La discussion relative à ce sujet est reproduite en détail dans un procès-verbal séparé, dont l'existence est mentionnée au protocole et dont une copie manuscrite est remise à chaque Délégué,

pour l'information de son Gouvernement, la minute restant déposée aux archives de la Commission.

Lorsqu'une personne autre qu'un Délégué donne des explications verbales dans une séance plénière, le résumé de ces explications lui est communiqué pour être revisé avant qu'il ne soit définitivement inséré au protocole.

ART. 12.

Les décisions sont prises à la majorité des voix:

a) Quand il s'agit de questions de forme, notamment du service intérieur de la Commission, des rapports de la Commission avec ses employés, des détails d'exécution des mesures arrêtées par le plenum.

b) Lorsqu'il s'agit de modifier le tarif des droits de navigation établi en vertu de l'article 16 du Traité de Paris du 30 mars 1856.

Sur les questions de fond, pour lesquelles l'unanimité est requise, les décisions prises à l'unanimité des Délégués présents deviennent définitives, deux mois après leur communication aux Délégués absents, à moins d'un vote contraire formel émis par un ou plusieurs de ces Délégués, avant l'expiration du dit délai de deux mois.

II.

Comité exécutif.

ART. 13.

Le Comité exécutif se compose de tous les Membres présents au siège de la Commission, quel que soit leur nombre et quelle que soit la durée de leur séjour.

Lorsqu'il y a un seul membre présent, il est investi de plein droit du pouvoir pour les affaires urgentes.

ART. 14.

Les Délégués présents au siège de la Commission, au nombre minimum de trois, statuent comme tribunal de deuxième et dernière instance sur les appels portés devant la Commission contre

les condamnations prononcées par l'Inspecteur de la navigation et par le Capitaine du port de Soulina, en matière de police.

Le tribunal d'appel est présidé par le Délégué chargé de la direction des affaires financières, ou à défaut de ce dernier, par le Délégué chargé de la direction de l'administration générale.

ART. 15.

Les Délégués présents au siège de la Commission sont chargés à tour de rôle, et pendant un mois chaque fois, l'un de la direction de l'administration générale de la Commission et un autre de la direction générale de ses affaires financières; le premier agit sous le titre de *Délégué à l'administration*, et le second sous celui de *Délégué aux finances*.

Lorsque l'une des deux fonctions devient vacante, elle est dévolue, de plein droit, à celui des Délégués présents qui a été depuis le plus longtemps sans fonction.

L'acceptation d'une fonction n'implique pas l'obligation de rester au siège de la Commission pendant toute la durée d'un mois.

ART. 16.

Le Comité exécutif, lorsqu'il le juge convenable, dresse procès-verbal de ses délibérations. Ces procès-verbaux portent l'intitulé: «Procès-verbal de la séance du Comité exécutif de la Commission européenne, en date du . . .»

Ils reçoivent le numéro d'ordre sous lequel ils sont portés au journal du bureau central.

ART. 17.

Tous ordres, commandes, instructions et, en général, toutes dispositions émanant du Comité exécutif sont formulés par écrit.

Les minutes en sont signées par tous les membres présents, mais pour les pièces courantes, la signature des deux Délégués en fonctions suffit. Les expéditions des notes, lettres et instructions relatives au service général sont signées par le Délégué à l'administration et celles des pièces relatives à la gestion de caisse par le Délégué aux finances; elles sont contresignées par les chefs de service respectifs.

Lorsque le membre du Comité, par lequel une pièce quelconque doit être signée, est absent, la signature peut être donnée valablement par un de ses Collègues.

Toute signature apposée par un Délégué, sur une pièce émanant de la Commission, est précédée des mots: «Pour la Commission Européenne du Danube».

ART. 81.

Le Comité exécutif consulte les Délégués absents sur les questions d'importance.

S'il prend d'urgence des mesures dépassant le caractère exécutif, il en prévient sans retard les Délégués absents. Les décisions du Comité sont prises à la majorité des voix, toutes les fois que pour les décisions de même ordre, à prendre en séance plénière, la majorité suffirait.

Mais si, au contraire, il s'agit de questions pour lesquelles l'unanimité serait nécessaire en séance plénière, le Comité, audit cas d'urgence, en réfère par voie télégraphique aux Délégués absents, dont la réponse est attendue pendant dix jours. A défaut de réponse reçue dans ledit délai, le Comité est autorisé à passer outre à l'exécution.

ART. 19.

Le Délégué à l'administration surveille spécialement les travaux du secrétariat.

ART. 20.

Les lettres, actes et documents adressés à la Commission ou au Comité exécutif sont ouverts par celui des Délégués qui se trouve présent au bureau: à défaut d'un Délégué présent, le secrétaire général ouvre les pièces reçues et les fait porter au journal ou registre d'ordre.

Les pièces importantes sont mises en circulation parmi les Délégués présents.

A l'expiration de chaque mois, il est adressé par le secrétaire général aux Délégués qui ne résident pas au siège de la Commission, sous forme de circulaire, une copie par extrait du registre

d'ordre, sur lequel sont portées les pièces enregistrées, avec une mention sommaire des décisions prises; mais cet extrait ne comprend pas les pièces concernant les affaires courantes, ni celles dont la communication serait sans aucun intérêt pour les Délégués absents.

ART. 21.

Lorsqu'un Délégué se trouvant seul au siège de la Commission est dans le cas de s'absenter, il avertit ses Collègues par le télégraphe, dès qu'il peut prévoir cette éventualité, et si aucun d'eux n'est en mesure de prendre sa place, il remet la direction des affaires à l'un des chefs de service à Galatz. Ce dernier dirige, dans ce cas, les affaires courantes et surveille l'exécution des décisions de plenum, sous sa responsabilité; il signe toutes les pièces, y compris les ordonnances de paiement.

III.

Comptabilité.

ART. 22.

La comptabilité générale de la Commission est tenue en partie double. Le Délégué aux finances dirige et surveille spécialement la partie financière des affaires de la Commission.

ART. 23.

Il veille notamment à la régularité des dépenses, à leur juste imputation sur les crédits portés au budget de l'année, et à ce que ces crédits ne soient pas dépassés sans autorisation expresse, soit du Comité exécutif, soit de la Commission réunie en séance plénière, suivant les dispositions de l'article suivant.

ART. 24.

Lorsque le Délégué aux finances constate qu'un crédit voté paraît devoir être épuisé avant le temps, il en réfère au Comité,

lequel décide s'il y a lieu de suspendre les dépenses afférentes à ce crédit ou d'ouvrir un crédit supplémentaire.

Les crédits supplémentaires peuvent être ouverts par le Comité exécutif, sans qu'il soit nécessaire de consulter les Délégués absents, lorsque ces crédits sont imputés sur le fonds général mis à la disposition du Comité, dans chaque budget, pour les cas imprévus, ou sur les frais divers alloués pour les différentes branches du service.

Si, au contraire, un crédit supplémentaire doit avoir pour effet d'augmenter le total général des dépenses prévues au budget de l'année, ce crédit, quel qu'en soit le montant, ne peut être ouvert que par un vote de la Commission donné en séance plénière, ou avec le consentement unanime et préalable des Délégués absents, demandé conformément aux dispositions du dernier alinéa de l'article 18 du présent Règlement.

Cette dernière disposition n'est pas applicable, toutefois, aux mesures financières qui seraient la conséquence nécessaire de décisions prises d'urgence par le Comité, en vertu du pouvoir que lui confère le deuxième alinéa de l'article 18 du présent Règlement.

Le Comité exécutif ne peut faire opérer des virements de crédit entre les différents articles du budget.

ART. 25.

Les ordonnancements des dépenses sont faits par le Comité exécutif sur la caisse centrale de la Commission et sur les caisses succursales. Les minutes des ordonnances de paiement sont signées par tous les membres du Comité, et les expéditions par le Délégué aux finances.

Aucune dépense ne peut être ordonnancée par le Comité, à titre de gratification, même dans la limite des crédits portés au budget, sans un vote de la Commission réunie en séance plénière, sauf les petites allocations qu'il est d'usage d'accorder aux employés inférieurs, lorsqu'ils sont congédiés, ou bien, en cas de décès, à leurs veuve ou enfants, ainsi que les allocations de nature analogue accordées sur les fonds spéciaux des pilotes.

Le Comité désigne aux comptables les chefs de service qui ont le pouvoir d'émettre des ordonnances de paiement et il règle la forme de ces ordonnances. Il détermine également les articles du budget ou les devis spéciaux sur lesquels les chefs de service

sont autorisés à assigner directement les dépenses. Sauf le cas de l'article 21 ci-dessus, aucun chef de service ne peut recevoir l'autorisation générale d'ordonnancer sur tous les crédits ouverts.

ART. 26.

La revision des opérations de la caisse centrale est faite à des époques indéterminées, mais une fois au moins par semestre, par le Délégué aux finances, assisté d'un au moins des autres Délégués.

Une revision des opérations des autres comptables, le contrôle des inventaires, du matériel existant et employé, des états de paiement des ouvriers, sont faits, une fois au moins par semestre, par un Délégué agissant au nom du Comité exécutif, et qui pourra se faire assister par un employé du service financier, détaché à cet effet.

Il est rendu compte à la Commission, réunie en session plénière, des revisions opérées pendant le semestre précédent.

Le contrôle que le Directeur de la comptabilité centrale est appelé à exercer est réglé par ses instructions.

La Commission donne décharge finale au Directeur de la caisse centrale sur la base d'une vérification faite par deux Délégués au moins, et aux autres comptables, sur le rapport du Délégué aux finances, qui dans son travail est assisté par le Directeur de la comptabilité centrale.

ART. 27.

Le projet du budget de chaque année est préparé en règle par le Comité exécutif, pour être présenté aux Délégués à leur réunion ordinaire de l'automme de l'année précédente.

Le rapporteur d'un budget à discuter peut être pris en dehors du Comité exécutif.

ART. 28.

Le Règlement du 1er mai 1872 est abrogé, ainsi que les modifications qu'il a subies postérieurement à cette date, et le présent Règlement entre en vigueur à partir de ce jour.

XXIII.

Règlement de navigation et de police applicable à la partie de Danube comprise entre Galatz et les embouchures,

Arrêté par la Commission Européenne du Danube le 19 mai 1881.

Dispositions générales.

ART. 1.

L'exercice de la navigation sur le Bas-Danube, en aval de Galatz, est placé sous l'autorité de l'Inspecteur de la navigation et du Capitaine du port de Soulina.

L'autorité de ces deux agents s'exerce indistinctement à l'égard de tous les pavillons.

ART. 2.

L'exécution des Règlements applicables au Bas-Danube est également assurée par l'action des bâtiments de guerre stationnés aux embouchures, conformément à l'article 19 du Traité de Paris.

Chaque station navale agit sur les bâtiments de sa nationalité et sur ceux dont elle se trouve appelée à protéger le pavillon, soit en vertu des traités ou des usages, soit par suite d'une délégation générale ou spéciale.

A défaut d'un bâtiment de guerre ayant qualité pour intervenir, les autorités préposées à la police du fleuve peuvent recourir aux bâtiments de guerre de la Puissance territoriale.

ART. 3.

L'Inspecteur est spécialement préposé à la police du Bas-Danube, à l'exclusion du port de Soulina.

Il est assisté de plusieurs surveillants répartis sur les diverses sections fluviales de son ressort.

ART. 4.

Le Capitaine du port de Soulina est chargé de la police du port et de la rade extérieure de Soulina.

En cas d'épidémie et lorsque des mesures de quarantaine sont appliquées à l'embouchure de Soulina, le Capitaine du port est également chargé d'exercer la police à l'égard des bâtiments qui stationnent en amont du port, en dehors de la limite déterminée par l'article 12 ci-après, pour purger leur quarantaine.

L'Inspecteur conserve ses attributions ordinaires à l'égard des bâtiments qui traversent simplement la section fluviale occupée par les bâtiments qui purgent leur quarantaine.

Le Capitaine du port est seul compétent pour connaître et réprimer les contraventions commises par les pilotes fluviaux dans les limites de son ressort.

ART. 5.

Les capitaines marchands, patrons ou conducteurs de barques, à quelque nationalité qu'ils appartiennent, sont tenus d'obtempérer aux ordres qui leur sont donnés, en vertu du présent Règlement, par l'Inspecteur et par le Capitaine du port de Soulina, ou par les agents placés sous leurs ordres.

Dans les eaux soumises à l'autorité de la Commission Européenne, leur pavillon doit rester arboré depuis le lever jusqu'au coucher du soleil. Ils ne peuvent refuser, en outre, de décliner, s'ils en sont requis, leurs noms ainsi que la nationalité et les noms de leurs bâtiments, ni de produire leur rôle d'équipage, ni de se présenter en personne pour être interrogés ou faire leur déposition, sans préjudice aux dispositions des articles 10, 17, 23 et 74 ci-dessous. Ils sont également tenus d'accorder le passage gratuit, sans nourriture, à un (1) pilote qui voyagera dans l'intérêt du service

et sera muni d'un billet en règle délivré par les agents de pilotage. (Art. 125).

Une instruction spéciale émanée de la Commission Européenne règle, dans ses détails, l'action de l'Inspecteur et du Capitaine du port.

ART. 6.

Indépendamment des fonctions judiciaires qu'ils remplissent dans les cas prévus par les articles 90 et 151 du présent Règlement, l'Inspecteur et le Capitaine du port de Soulina prononcent sommairement dans les différends entre les capitaines et leurs équipages, en se faisant assister par deux capitaines de la nationalité des parties litigantes, ou, à leur défaut, par deux autres capitaines. Ils n'exercent toutefois cette partie de leurs attributions qu'autant que l'un des intéressés a réclamé leur intervention et qu'il ne se trouve pas sur les lieux une autre autorité compétente.

TITRE PREMIER

De la police de la rade et du port de Soulina

CHAPITRE PREMIER

De la police de la rade de Soulina

ART. 7.

La rade de Soulina comprend les eaux de la mer, sur un rayon de deux milles nautiques autour de la tête de la digue du Nord.

ART. 8.

Tout bâtiment qui arrive en rade de Soulina, en venant de la mer, est tenu de hisser son pavillon national. (Art. 125).

ART. 9.

S'il reste en rade pour charger ou décharger sa cargaison, il est néanmoins soumis aux ordres du Capitaine du port de Soulina

et de ses agents, pour tout ce qui concerne la police de la navigation.

Il a notamment à se conformer aux dispositions du présent Règlement comprises sous le titre V, et relatives au service des allèges.

ART. 10.

Il doit mouiller à l'endroit qui lui est désigné par le chef ou par le sous chef des pilotes de Soulina.

Après quoi, le capitaine ou son second se présente, dans les vingt-quatre heures, au bureau du Capitaine du port pour y dépo ser les papiers du bâtiment. (Art. 125).

ART. 11.

Il est interdit aux embarcations des navires mouillés dans la rade de s'engager dans la passe et de circuler dans le port, pendant la nuit, sans porter un fanal allumé. (Art. 125).

CHAPITRE II.

De la police du port de Soulina.

ART. 12.

Le port de Soulina comprend le bras de Soulina sur une longueur de trois milles nautiques, en partant de l'ouverture de la passe formée par les têtes des digues de l'embouchure.

ART. 13.

Aucun navire à voiles ou à vapeur jaugeant plus de cent tonneaux ne peut franchir la passe de Soulina, soit en venant de la mer, soit en sortant du fleuve, sans avoir à bord un pilote breveté par la Commission. (Art. 133).

Sont dispensés de l'obligation de prendre un pilote breveté, les bâtiments ne jaugeant pas plus de cent cinquante tonneaux, qui traversent l'embouchure de Soulina sur lest.

Le service du pilotage est réglé par des disposition spéciales comprises sous le Titre IV du présent Règlement.

ART. 14.

Les autorités du port ne permettent le passage à aucun navire sans pavillon. (Art. 125).

ART. 15.

Dans le cas où, par suite de gros temps, le chenal de Soulina est jugé impraticable par le Capitaine du port, un pavillon bleu est arboré sur la tour du phare, et indique que les pilotes de l'administration ne peuvent entrer en rade.

ART. 16.

Les capitaines sont tenus de jeter l'ancre aux endroits qui leur sont désignés par les autorités du port, de changer de mouillage, d'accoster leurs bâtiments plus ou moins près de la rive ou de les en éloigner, de larguer ou filer les amarres, et d'exécuter toute autre manœuvre du même genre reconnue nécessaire par les-dites autorités.

Il est interdit aux bâtiments à vapeur, dont la longueur dépasse cent trente pieds anglais, ainsi qu'aux convois de remorque, de virer de bord dans une des sections du port de Soulina où sont stationnés d'autres bâtiments.

Il est également défendu aux bâtiments à vapeur stationnant dans le port de Soulina, soit à l'ancre, soit amarrés aux débarcadères ou le long des deux rives, de faire usage de leurs sifflets et sirènes à vapeur pour n'importe quelle raison.

Cette défense ne s'applique pas aux bateaux à vapeur en cours de navigation, en ce qui concerne le sifflet à vapeur seulement, dont ils pourront se servir toutes les fois que ce sera nécessaire pour annoncer aux bâtiments en mouvement la direction qu'ils veulent suivre ; mais l'usage de la sirène à vapeur est rigoureusement interdit entre la bouée à cloche et le troisième mille du fleuve. (Art. 125).

ART. 17.

Les capitaines se présentent, dans les vingt-quatre heures de leur arrivée, au bureau du Capitaine du port pour y produire leurs papiers de bord. (Art. 125).

Ils sont tenus également, sauf l'exception prévue ci-après, de présenter leurs papiers au Directeur de la Caisse de navigation de Soulina, qui appose sur le rôle d'équipage de chaque bâtiment, entrant dans le Danube, quelle que soit sa capacité, une estampille portant ces mots: „*Commission Européenne du Danube, — Caisse de navigation de Soulina*", la date de l'année et un numéro d'ordre. Toutefois, les capitaines des bateaux à vapeur faisant des voyages périodiques ne sont pas assujettis à l'accomplissement de cette formalité, si ce n'est lors de leur premier voyage dans chaque campagne annuelle, ou lors de leur première entrée dans le Danube. (Art. 126).

Si les navires qui viennent de la mer ne s'arrêtent pas plus de vingt-quatre heures à Soulina, les papiers de bord sont rendus immédiatement aux capitaines après l'accomplissement des formalités prescrites; dans le cas contraire, ils restent déposés au bureau du Capitaine du port, par l'entremise duquel ils sont transmis, s'il y a lieu, à l'autorité consulaire ou locale compétente; sauf ce cas, le rôle d'équipage doit toujours se trouver à bord du bâtiment. (Art 126).

ART. 18.

Une fois à l'ancre, les bâtiments s'amarrent par des câbles aux poteaux établis à cet effet le long des deux rives, ou aux bâtiments déjà mouillés, sans toutefois qu'il puisse y avoir jamais plus de trois corps amarrés bord à bord le long de chaque rive, dans les trois premières sections du port.

Pendant toute la durée du mouillage, les vergues restent brassées de l'avant à l'arrière. (Art. 125).

ART. 19.

Il est interdit aux bâtiments de petit cabotage, ainsi qu'aux allèges, de circuler dans le port pendant la nuit.

Les embarcations du port ou des bâtiments marchands ne peuvent se déplacer pendant la nuit, sans porter un fanal allumé. (Art. 125).

ART. 20.

Il n'est pas permis de chauffer, dans l'intérieur du port, du goudron ou de la poix à bord des bâtiments.

Il est également interdit de faire des fumigations à bord des bâtiments sans l'autorisation du Capitaine du port.

Les capitaines veillent à ce qu'il ne soit fait usage, à leur bord, de lumières quelconques autres que des lampes à verre ou des lanternes. (Art. 125).

ART. 21.

Le capitaine de tout bâtiment arrivant dans le port de Soulina avec un chargement composé, exclusivement ou en partie, de pétrole, de poudre à canon ou de mine, ou d'autres matières explosibles, est tenu d'en faire immédiatement sa déclaration au bosseman ou au pilote, avant de prendre son mouillage. (Art. 127).

ART. 22.

Les bâtiments ayant du pétrole à bord ne peuvent mouiller que dans la partie inférieure du port, sur la rive gauche, en aval de tous les autres bâtiments et il leur est interdit de s'amarrer ou de jeter l'ancre dans aucune autre section du port.

Les bâtiments ayant à bord des matières explosibles ne peuvent mouiller que dans la partie supérieure du port, en amont de tous les autres bâtiments, et ils sont tenus de porter un pavillon rouge en tête du mât de misaine. (Art. 127).

ART. 23.

Avant de sortir du port pour prendre la mer, les capitaines se présentent au bureau du Capitaine du port pour y produire leurs papiers; et ils sont également tenus, à l'exception des capitaines des bateaux à vapeur faisant des voyages périodiques, de présenter leurs papiers au Directeur de la Caisse de navigation, qui annule

alors, au moyen de l'empreinte d'une griffe, l'estampille apposée, à l'entrée, sur le rôle d'équipage, conformément à l'article 17 ci-dessus. (Art. 125).

Le rôle ne peut être rendu au capitaine avant qu'il ait produit son connaissement si son bâtiment sort chargé ; mais pour les bâtiments qui reçoivent ou complètent leur chargement dans la rade de Soulina, la production du connaissement peut être remplacée par celle d'un manifeste certifié par l'autorité consulaire ou locale compétente, en faisant connaître la nature et la quantité des marchandises embarquées. Ce manifeste doit de même être produit avant le retrait du rôle d'équipage. Copie du connaissement ou du manifeste doit être fournie par le capitaine comme pièce justificative.

Après l'acquittement des droits de navigation établis par le tarif en vigueur à l'embouchure de Soulina, et le payement ou la consignation des amendes infligées en vertu des règlements sur la police de la navigation ou en vertu du susdit tarif, le rôle d'équipage est présenté à la chancellerie du Capitaine du port, où doit toujours s'effectuer la dernière expédition pour les bâtiments en partance, et qui délivre alors aux capitaines de ces bâtiments le laissez-passer qui leur est nécessaire pour prendre la mer.

ART. 24.

Le capitaine de tout bâtiment qui, par suite d'accident ou de vent contraire, entre en relâche dans le port de Soulina, ou est obligé d'y rentrer après en être sorti pour prendre la mer, est tenu de se présenter, dans les vingt-quatre heures de la rentrée, au bureau du Capitaine du port, pour y faire sa déclaration.

Il est tenu également de produire, dans le même délai, son rôle d'équipage au Directeur de la Caisse de navigation de Soulina. Ce rôle lui est immédiatement rendu. (Art. 128).

ART. 25.

Les bâtiments qui entrent dans le port de Soulina, dans l'un des cas prévus par l'article précédent, ne peuvent mouiller que dans la partie inférieure du port, au point qui leur est indiqué par le bosseman ou par le pilote. (Art. 128).

CHAPITRE III.

Dispositions communes à la rade et au port de Soulina.

ART. 26.

L'article 73 du présent Règlement, qui interdit le jet du lest ailleurs que dans les endroits désignés à cet effet, s'applique notamment à la rade et au port de Soulina proprement dits.

ART. 27.

Tout bâtiment mouillé dans le port ou dans la rade de Soulina, qui ne porterait pas l'indication de son nom sur son bordage extérieur, est tenu de porter ce nom affiché en grands caractères, sur une partie facilement visible de son arrière, pendant toute la durée du mouillage. (Art. 125).

ART. 28.

Il est défendu de retirer, sans l'autorisation du Capitaine du port, les ancres, chaînes et autres objets abandonnés dans le port ou dans la rade extérieure. (Art. 125).

ART. 29.

En cas d'échouement et de naufrage, ainsi qu'en cas d'avaries le Capitaine du port de Soulina porte les secours les plus urgents pour assurer le sauvetage de la cargaison, du navire et de ses apparaux, et pour sauvegarder l'intérêt général de la navigation.

Si le Capitaine du port est à même de constater les faits et s'il en est requis par l'une des parties intéressées, il dresse un procès-verbal, qui est transmis par lui à l'autorité du pavillon.

Après quoi, il se dessaisit de l'administration du sauvetage et envoie tous les actes dressés par lui à la plus proche autorité compétente.

TITRE II.

De la police du fleuve.

Préliminaires.

Dans les règles ci-après, tout navire à vapeur qui marche à la voile et non à la vapeur, doit être considéré comme un navire à voiles, et tout navire qui marche à la vapeur, qu'il porte ou non des voiles, doit être considéré comme un navire à vapeur.

Le mot navire à vapeur doit comprendre tout navire mû par une machine.

Un navire fait route ou est en marche, dans le sens de ces règles, lorsqu'il n'est ni à l'ancre, ni amarré, ni échoué.

CHAPITRE PREMIER.

Règle générale.

ART. 30.

Tout capitaine ou patron d'un bâtiment quelconque en cours de navigation ou stationnant, soit à l'ancre, soit amarré à la rive, est tenu de veiller à ce que son bâtiment ne cause ni entrave à la navigation, ni dommage, soit à d'autres bâtiments, soit aux échelles, bouées, signaux, chemins de halage et autres établissements servant à la navigation, placés sur le fleuve ou sur les rives; et il doit veiller avec le même soin à se sauvegarder lui-même. En outre, il est tenu de se conformer strictement aux prescriptions contenues dans les Avis aux navigateurs publiés par la Commission.

Les bâtiments naviguant ou stationnant dans le bras de Soulina sont tenus de porter leurs ancres suspendues librement aux bossoirs, sans les fixer au bordage. Cette disposition n'est pas obligatoire pour les bâtiments dont les ancres sont fixées au bordage par un mécanisme permettant de mouiller immédiatement.

Les conducteurs de trains de bois ou radeaux sont soumis aux mêmes règles de précaution que ceux des bâtiments.

En se conformant aux règles prescrites par les articles ci-après, composant le Titre II du présent Règlement, les navires doivent tenir compte de tous les dangers de la navigation, et avoir égard

aux circonstances particulières qui peuvent rendre nécessaire une dérogation à ces règles, afin de parer à un péril immédiat. (Art. 129).

CHAPITRE II.

Règles pour les bâtiments qui se croisent ou se dépassent.

ART. 31.

En règle générale, il est interdit à un bâtiment de dépasser le bâtiment qui suit la même route, et à deux bâtiments allant en sens contraire de se croiser, sur les points où le chenal ne présente pas une largeur suffisante. (Art. 129).

ART. 32.

Aucun bâtiment ne peut se diriger par le travers de la route s v ie par un autre bâtiment, de façon à l'entraver dans sa course

Lorsqu'un bâtiment remontant le fleuve se trouve exposé à rencontrer un bâtiment naviguant à la descente, sur un point qui n'offre pas une largeur suffisante, il doit s'arrêter en aval du passage, jusqu'à ce que l'autre bâtiment l'ait franchi. (Art. 129).

ART. 33.

Dans les courbes du bras de Soulina, et dans les passes étroites en général, les bâtiments à vapeur ne peuvent s'approcher à petite distance des bâtiments qui les précèdent. (Art. 129).

ART. 34.

Lorsque deux bâtiments à vapeur ou deux bâtiments à voiles naviguant par un vent favorable se rencontrent, faisant route en sens contraire, ils ont tenus de se diriger de telle sorte qu'ils viennent tous deux sur tribord. A cet effet, le bâtiment qui remonte le fleuve doit appuyer vers la rive gauche, et celui qui descend vers la rive droite.

Le capitaine ou patron qui s'écarte de ces règles doit prouver, en cas d'avaries, qu'il a été dans l'impossibilité de les observer,

à défaut de quoi il est responsable, devant le tribunal compétent, des accidents survenus.

En cas de rencontre et sauf les prescriptions des articles 32, 35, 39, 42 et 43 du présent Règlement, tout bâtiment à vapeur doit faire connaître la marche qu'il a l'intention de suivre en donnant au bâtiment rencontré les signaux spécifiés ci-après:

Un coup bref de sifflet pour dire: «Je vais sur tribord».

Deux coups brefs de sifflet pour dire: «Je vais sur babord».

Trois coups brefs de sifflet pour dire: «Je vais en arrière à toute vitesse.»

Le bâtiment qui a donné un de ces signaux est tenu d'y conformer sa marche, mais le signal du bâtiment naviguant à la descente fait règle.

Dans cet article et les suivants, les mots «coup bref de sifflet» signifient un son d'environ une seconde de durée, et les mots «coup prolongé de sifflet» signifient un son d'environ 4 à 6 secondes de durée. (Art. 129).

ART. 35.

Lorsque deux bateaux à vapeur allant en sens contraire arrivent devant une courbe, ils doivent se donner les signaux prescrits par l'article 34 ci-dessus, et celui qui est en aval s'arrête jusqu'à ce que l'autre bâtiment ait franchi le passage. Il en est de même lorsque la rencontre a lieu entre un bâtiment à vapeur et un bâtiment à voiles. (Art. 129).

ART. 36.

Lorsqu'un bâtiment à vapeur veut devancer un autre bâtiment à vapeur marchant dans le même sens, il en donne le signal, avant d'être arrivé à petite distance, au moyen de cinq coups de sifflet, et en agitant un pavillon à hampe sur le gaillard d'avant ou en hissant à mi-mât un pavillon bleu pendant le jour, ou un fanal allumé, à verre blanc, pendant la nuit. Sur ces signaux, le bâtiment marchant en avant s'écarte à gauche et livre le passage à l'autre bâtiment, qui prend la droite; aussitôt que le bâtiment qui suit se trouve à la distance d'une demi-longueur de bâtiment de celui qui précède ou de la queue du convoi remorqué par lui, ce dernier doit ralentir sa marche jusqu'à ce qu'il ait été dépassé. (Art. 129).

ART. 37.

Lorsqu'un bâtiment meilleur voilier rejoint un bâtiment à voiles et veut le dépasser, il en donne le signal en hélant à temps son devancier, lequel est tenu de lui livrer passage au vent.

Lorsqu'un bâtiment à vapeur veut devancer un bâtiment à voiles marchant dans le même sens que lui, il lui donne les signaux prescrits par l'art. 36, avant d'être arrivé à petite distance et il passe sous le vent du bâtiment à voiles. (Art. 129).

ART. 38.

Les bâtiments à vapeur naviguant à la descente doivent ralentir leur course, sur les points où le fleuve décrit de fortes courbes, jusqu'à ce que de l'arrière du bâtiment l'œil puisse plonger dans le passage. Si le bateau à vapeur trouve des bâtiments engagés dans la courbe, il signale son approche au moyen d'un coup prolongé de sifflet. (Art. 129).

ART. 39.

Tout bâtiment à vapeur est tenu d'éviter les bâtiments marchant à la dérive qu'il rencontre, soit en montant, soit en descendant le fleuve.

Le bâtiment naviguant à la dérive doit, de son côté, lorsqu'il rencontre d'autres bâtiments, soit à voiles, soit à vapeur, ranger au plus près d'une des rives, afin d'opposer le moins d'obstacle possible au passage. (Art. 129).

ART. 40.

Les bâtiments qui naviguent en louvoyant, veillent, dans leurs évolutions, à ne pas se trouver sur la route des bateaux à vapeur.

Tout navire vent arrière ou courant largue doit s'écarter de la route d'un bâtiment, qui est au plus près ou qui est à la dérive. (Art. 129).

ART. 41.

Les capitaines et patrons de bâtiments portant forte charge, ou de bâtiments chargés, d'une capacité inférieure à soixante tonneaux, sont tenus de s'éloigner, autant que possible, de la route des bâtiments à vapeur qu'ils rencontrent ou qui les rejoignent.

Les capitaines des bateaux à vapeur, de leur côté, lorsqu'ils passent à proximité des bâtiments désignés dans l'alinéa précédent doivent ralentir le jeu de leur machine et l'arrêter complètement en cas de danger pour lesdits bâtiments, s'ils peuvent toutefois le faire sans danger pour eux-mêmes ou pour les bâtiments qu'ils remorquent. (Art. 129).

ART. 42.

Les capitaines ou conducteurs de remorqueurs, naviguant avec ou sans convoi, sont tenus à l'observation de toutes les dispositions qui précèdent; ils doivent spécialement se conformer aux prescriptions des articles 36, 37 et 38, lorsqu'un convoi veut en dépasser un autre; hors ce dernier cas, deux convois ne peuvent jamais se trouver l'un à côté de l'autre, soit au mouillage soit en cours de voyage.

En cas de rencontre avec les bâtiments à voiles ou à vapeur faisant route en sens contraire, le remorqueur, s'il remonte le fleuve, a la faculté de s'écarter des prescriptions de l'article 34 ci-dessus, pour se tenir en dehors du courant, s'il peut le faire sans danger pour les bâtiments rencontrés.

Le remorqueur est tenu d'ailleurs, s'il fait usage de cette faculté, de donner les signaux prescrits par les articles 34 ou 37 ci-dessus.

Les remorqueurs doivent se munir d'un mât d'une hauteur de 15 mètres mesurée à partir de la surface de l'eau, et hisser en haut de ce mât, pendant le jour et lorsqu'ils remorquent un convoi, un pavillon rectangulaire bleu foncé de 6 pieds de large sur 4 de haut. (Art. 129).

ART. 43.

En règle générale, tout bâtiment à vapeur qui ne remorque pas un convoi, de même que tout bâtiment à voiles naviguant par

un vent favorable, doit livrer passage à un convoi de bâtiments remorqués. A défaut d'espace suffisant pour ce faire, les capitaines et conducteurs, tant des remorqueurs que des bâtiments remorqués, sont tenus, même dans le cas où les signaux prescrits par les articles 36, 37 et 38 ci-dessus n'ont pas été donnés, de s'écarter conformément aux dispositions des dits articles.

Les capitaines et conducteurs des remorqueurs et des bâtiments remorqués doivent d'ailleurs, dans tous les cas de rencontre avec d'autres bâtiments, rapprocher, autant que possible, les uns des autres les bâtiments conduits à la remorque en convoi, de manière à livrer aux autres bâtiments un passage suffisamment large. (Art. 129).

ART. 44.

Les bateaux à vapeur à aubes ne peuvent amarrer le long de leur bord les bâtiments qu'ils remorquent dans le bras de Soulina.

Quand les remorques ont une longueur de plus de cent pieds, il est interdit dans ce bras du fleuve de navigner à la remonte avec un convoi de plus de quatre, et, à la descente, de plus de deux remorques.

Quant aux remorques qui ne dépassent pas cent pieds de longueur, le convoi pourra en comprendre à la remonte six chargées ou quatre vides, et, à la descente, quatre seulement, soit vides, soit chargées.

Les bâtiments à voiles sur lest seront considérés comme remorques chargées.

En aucun cas plus de deux bâtiments remorqués ne pourront être amarrés bord à bord dans le bras de Soulina. (Art. 129).

ART. 45.

Si deux bâtiments halés en sens contraire se rencontrent le long de la même rive, celui qui remonte s'écarte de manière à laisser passer l'autre.

Si un bâtiment halé par des animaux de trait rejoint un train de halage à bras d'hommes, celui-ci doit lui livrer passage.

Dans le cas où un bâtiment halé en rencontre un autre amarré à la rive, le capitaine de ce dernier doit permettre aux matelots

du bâtimant halé de monter sur son bord pour transporter la corde de halage. (Art. 129).

ART. 46.

Nul ne peut entreprendre de dépasser les bâtiments halés, si ce n'est en appuyant sur la rive opposée à celle sur laquelle s'exerce le halage.

Les bâtiments halés doivent, de leur côté, sur les signaux prescrits par les articles 36 et 37 ci-dessus, se ranger au plus près possible contre la rive qu'ils longent. (Art. 129).

CHAPITRE III.

Règles pour les chemins de halage.

ART. 47.

Le chemin qui longe les deux rives du fleuve est spécialement affecté au halage des bâtiments, soit à bras d'hommes, soit au moyen d'animaux de trait ; les piétons et les voitures peuvent également en faire usage.

ART. 48.

La largeur du chemin de halage, en dehors des ports, est fixée au minimum de vingt pieds anglais, comptés à partir de la rive normale du fleuve. Le chemin de halage doit être libre de tout objet qui peut en entraver l'usage, tels que buissons, arbres, enclos, maisons et autres constructions. (Art. 129).

ART. 49.

Il n'est pas permis d'établir dans le fleuve, et notamment près des rives, des moulins sur bateaux, des roues d'irrigation et autres constructions de ce genre, sans une autorisation formelle de l'autorité préposée à la police du fleuve. (Art. 129).

ART. 50.

Il est expressément défendu de creuser des fossés en travers du chemin de halage, à moins que le propriétaire riverain ne se charge de rétablir la communication au moyen d'un pont. (Art. 129).

ART. 51.

Des poteaux d'amarre ayant été établis le long de la Soulina, les capitaines et les patrons éviteront de planter des pieux ou de fixer des ancres sur les chemins de halage, pour l'amarrage de leur bâtiments. (Art. 129).

CHAPITRE IV.

Règles pour la navigation pendant la nuit ou par un temps de brouillard.

ART. 52.

Tout bâtiment à vapeur naviguant pendant la nuit (entre le coucher et le lever du soleil) doit être muni: *a)* d'une lumière blanche, facilement visible à la distance de deux milles au moins, hissée en tête du mât de misaine, ou bien, si le navire n'a pas de mât de misaine, sur la partie avant du navire, à une hauteur au-pessus du plat-bord qui ne soit pas inférieure à $6^m,10$, et, si la largeur du navire dépasse $6^m,10$, à une hauteur au-dessus du plat-bord au moins égale à cette largeur, sans qu'il soit néanmoins nécessaire que cette hauteur au-dessus du plat-bord dépasse $12^m,19$; *b)* d'une lumière verte à tribord; *c)* d'une lumière rouge à babord.

Les feux de côté sont pourvus, en dedans du bord, d'écrans dirigés de l'arrière à l'avant, de telle manière que le feu vert ne puisse pas être aperçu de bâbord avant, ni le feu rouge, de tribord avant.

Tout bâtiment à voiles d'une jauge brute au-dessus de 20 tonneaux, lorsqu'il fait route à la voile ou en remorque, porte les mêmes feux que les bâtiments à vapeur en marche, à l'exception du feu blanc du mât de misaine, dont il ne doit jamais faire usage.

Les bâtiments à vapeur remorquant un ou plusieurs autres bâtiments portent, indépendamment de leurs feux de côté, deux

feux blancs brillants placés en tête du mât verticalement à $1^{m},83$ l'un au-dessus de l'autre, pour servir à les distinguer des autres navires à vapeur. Ils peuvent, en outre, porter en arrière de la cheminée ou du mât de l'arrière un petit feu blanc sur lequel gouverne le bâtiment remorqué ; mais ce feu ne doit pas être visible sur l'avant du travers du remorqueur.

Les radeaux naviguant pendant la nuit doivent porter un feu blanc à chacun de leurs angles, et trois feux blancs en tête du mât, placés l'un au-dessus de l'autre. (Art. 129).

ART. 53.

Les bâtiments à vapeur et à voiles, les convois de remorque et les radeaux ne peuvent naviguer lorsque l'obscurité ne permet pas d'apercevoir simultanément les deux rives du fleuve.

Tout bâtiment, soit à voiles, soit à vapeur, ainsi que tout convoi à la remorque, en marche pendant la nuit, qui s'aperçoit qu'il est rejoint par un autre bâtiment suivant la même route que lui, est tenu d'avertir ce bâtiment, en lui montrant une lumière blanche à l'arrière. (Art. 129).

ART. 54.

Par un temps de brume, de brouillard, de bruine, de neige, ou pendant les forts grains de pluie, les bâtiments à vapeur ne peuvent naviguer qu'à vitesse réduite et les capitaines sont tenus de règler leur marche suivant l'état atmosphérique, de manière à rester toujours maîtres de leurs mouvements et à pouvoir s'arrêter à temps, en cas d'obstacle. Les bâtiments à voiles doivent également règler leur marche par une voilure convenable. Les bâtiments à vapeur, lorsqu'ils sont en marche, sont tenus de donner des coups de sifflet prolongés à des intervalles de deux minutes au plus, et les voiliers de sonner le cornet de brouillard ou tout autre instrument qu'ils auraient à bord ; mais, en aucun cas, la cloche ne doit être tintée lorsqu'un bâtiment est en mouvement. Si l'état atmosphérique ne leur permet pas de voir simultanément les deux rives du fleuve, ils doivent jeter l'ancre. (Art. 129).

ART. 55.

Il est interdit aux bâtiments de laisser leurs amarres en travers du fleuve pendant la nuit ou par un temps de brouillard. (Art. 129).

CHAPITRE V.

Règles pour les bâtiments au mouillage.

ART. 56.

Il est expressément défendu de jeter l'ancre ou de s'amarrer dans le chenal de navigation.

Sauf l'exception prévue par l'art. 75 ci-après, il est également interdit aux bâtiments de s'amarrer ou de mouiller dans les courbes du fleuve, même le long des rives, ou à toute partie des rives située entre deux poteaux portant des ancres renversées, sous peine d'être responsables de toutes les avaries que leur présence aura pu occasionner.

Il ne peut y avoir, en dehors des ports, deux ou plusieurs bâtiments mouillés ou amarrés bord à bord le long des chemins de halage. (Art. 129).

ART. 57.

Lorsque, par suite du brouillard ou de l'état atmosphérique un bâtiment quelconque, soit à vapeur, soit à voiles, est obligé de s'arrêter ailleurs que sur un point habituel de mouillage, il est tenu, tant de jour que de nuit, de faire tinter la cloche du bord rapidement pendant cinq secondes environ, à des intervalles n'excédant pas une minute. Les radeaux et les schlepps qui se trouvent en pareilles circonstances doivent héler du porte-voix ou faire tout autre signal phonique d'une intensité suffisante à des intervalles ne dépassant pas une minute. (Art. 129).

ART. 58.

Tout bâtiment arrêté sur le fleuve pendant la nuit doit être muni d'un fanal blanc allumé qui est placé à une hauteur n'excé-

dant pas 6m.10, au-dessus du plat-bord, soit à l'extrémité de l'une des grandes vergues, soit sur toute autre partie apparente du bâtiment, du côté du chenal, de telle sorte qu'il puisse être aperçu aussi bien en amont qu'en aval à une distance d'au moins 1 mille.

Les bâtiments à vapeur ou à voiles de 45m., 72 ou plus de longueur, lorsqu'ils sont au mouillage, doivent porter, outre le feu prévu par l'alinéa précédent, à l'arrière ou près de l'arrière un second feu pareil, qui doit être plus bas que le feu de l'avant.

Les radeaux stationnant à l'ancre pendant la nuit doivent porter les feux prescrits par le dernier alinéa de l'article 52 ci-dessus, sauf les feux des deux angles, du côté de la rive, qu'ils sont tenus de supprimer. (Art. 129).

ART. 59.

Lorsque pour s'amarrer, ainsi que dans le cas d'échouement prévu dans le Chapitre VII ci-après, un bâtiment ou un radeau est obligé de placer un câble ou une chaîne en travers du chenal, ces amarres doivent être larguées promptement, aussitôt qu'un autre bâtiment se présente pour passer. (Art. 129).

CHAPITRE VI.

Règles spéciales pour les radeaux.

ART. 60.

Les radeaux et trains de bois ne peuvent avoir, lorsqu'ils naviguent dans le bras de Soulina, qu'un tirant d'eau inférieur de deux pieds anglais, au moins, à la hauteur de l'eau sur celui des bas-fonds du dit bras offrant la moindre profondeur. (Art. 130 et 148).

ART. 61.

Il est interdit à tout radeau ou train de bois ayant un tirant d'eau de plus de neuf pieds anglais ou une largeur de plus de quarante pieds anglais, et à tout train de bois destiné à prendre la mer, quelles que soient ses dimensions, de naviguer dans le bras de Soulina sans être remorqué par un bateau à vapeur. En

aucun cas, les radeaux ou trains de bois naviguant dans le bras de Soulina ne peuvent avoir une largeur de plus de cinquante pieds anglais, ni une longueur de plus de 120 pieds anglais. Tout radeau ou train de bois ayant une longueur ou une largeur plus considérable est tenu de suspendre sa navigation dans le dit bras sur la réquisition des agents de la police fluviale, et de réduire ses dimensions à la limite fixée ci-dessus, sans préjudice de l'application de l'amende édictée par le deuxième alinéa de l'article cent trente du présent Règlement.

Les radeaux appartenant à la scierie à vapeur de Soulina, qui ont une largeur de plus de vingt pieds, ne sont pas autorisés à descendre en aval du deuxième milliaire.

Tout radeau dont la largeur dépasse vingt pieds devra s'arrêter aux poteaux établis pour leur usage entre les milliaires 2 et 3, et la dimension en sera réduite à la limite fixée ci-dessus.

Les radeaux de vingt pieds de largeur, destinés à la scierie à vapeur de Soulina, aborderont dans le port et s'amarreront l'un après l'autre le long de la rive, dans la quatrième section, sans qu'on puisse y placer deux radeaux bord à bord. (Art. 130 et 148).

ART. 62.

Il est également interdit à tout radeau ou train de bois non remorqué de naviguer dans le bras de Soulina pendant la nuit, c'est-à-dire entre le coucher et le lever du soleil. (Art. 130 et 148).

ART. 63.

Tout radeau ou train de bois échoué dans le bras de Soulina, qui n'est pas remis à flot dans les vingt-quatre heures, peut être allégé et démonté même, au besoin, par les agents de la police fluviale, aux frais du propriétaire.

CHAPITRE VII.

Règles pour les cas d'échouement et de naufrage.

ART. 64.

Tout capitaine ou patron d'un bâtiment échoué est tenu de hisser pendant le jour, dès l'aube, deux ballons noirs de $0^{m},61$ de

diamètre à $1^m,83$ au moins de distance l'un de l'autre dans l'endroit où ils seront le plus apparents. Pendant la nuit, il est tenu, outre les feux de mouillage prévus à l'article 58, d'exposer sur un point de la mâture, convenablement placées et visibles à distance, deux allumées éclairées globulaires à verre rouge, à une distance l'une de l'autre d'au moins $1^m,83$. Dans tous les cas, il est tenu, à l'approche d'autres bâtiments ou radeaux, de les avertir à temps de son immobilité par des coups de sifflet prolongés et intermittents ou de cornet de brume.

En cas de naufrage ou d'échouement dans le cours de la Soulina, tout capitaine ou patron d'un bâtiment ou d'un radeau est en outre tenu de placer sur un point convenablement situé, et tout au moins à un kilomètre en amont de son bâtiment, une vigie chargée de héler les bâtiments et radeaux descendant le fleuve, pour les avertir de la nature et du lieu de l'accident. (Art. 129).

ART. 65.

Les bâtiments à vapeur ne peuvent faire usage que de la moitié de leur force en traversant les passages sur lesquels un bâtiment ou un radeau s'est échoué ou a coulé. (Art. 129).

ART. 66.

Tout naufrage dans le fleuve est réputé suspect hors les cas exceptionnels ; et il y a présomption, jusqu'à preuve contraire, qu'il est imputable à la négligence ou à la mauvaise volonté du capitaine ou de son équipage.

ART. 67.

Si un bâtiment vient à faire naufrage, le capitaine doit faire, tous ses efforts pour le haler immédiatement contre l'une des rives, de manière à ce qu'il ne reste pas engagé dans le chenal.

Le capitaine du bâtiment naufragé et son équipage restent à bord ou sur la rive, à proximité du lieu du sinistre, jusqu'à ce que le procès-verbal mentionné dans l'article 68 ci-après ait été dressé.

Il leur est interdit d'éloigner, sous un prétexte quelconque

BIBLIOTECA CENTRALĂ
UNIVERSITARĂ

quoi que ce soit de la cargaison, du matériel, des ancres, chaînes, cables, etc., etc.

ART. 68.

Aussitôt après le naufrage ou l'accident, le pilote du bâtiment, et à défaut d'un pilote le capitaine du bâtiment, fait prévenir le plus promptement possible l'Inspecteur de la navigation par les agents de la surveillance du fleuve.

L'Inspecteur se rend immédiatement sur les lieux et dresse, un procès-verbal circonstancié du sinistre, qui est communiqué par ses soins à l'autorité compétente.

Les ancres, chaînes et autres objets abandonnés par les navigateurs sur le Bas-Danube, en aval de Galatz et en amont de la limite supérieure du port de Soulina, telle qu'elle est déterminée par l'article 12 du présent Règlement, ne peuvent être retirés par qui que ce soit, sans une autorisation écrite de l'Inspecteur de la navigation.

L'Inspecteur délivre, s'il y a lieu, cette autorisation et règle le mode d'enlèvement, ainsi que la destination des objets abandonnés dans la forme prescrite pour les objets abandonnés à l'embouchure par le paragraphe 12 de l'instruction au Capitaine du port de Soulina, arrêtée par la Commission Européenne le 5 juillet 1871, en exécution de l'article 9 de l'Acte public du 2 novembre 1865. (Art. 125.

ART. 69.

Si l'Inspecteur juge nécessaire de prendre des mesures immédiates dans l'intérêt de la navigation, il requiert à cet effet le capitaine du bâtiment naufragé, lequel est obligé, soit de déclarer immédiatement qu'il fera abandon de son bâtiment, et de laisser, dans ce cas, toute latitude à l'Inspecteur pour les dispositions à prendre, soit d'agir avec son équipage sous les ordres de l'Inspecteur ; dans ce dernier cas, celui-ci dirige le sauvetage jusqu'au point où il cesse d'être une opération d'utilité publique pour devenir une affaire d'intérêt privé.

ART. 70.

Si, hors le cas de nécessité immédiate, prévu par l'article précédent, l'enlèvement de la carcasse ou des débris du bâtiment nau-

fragé est ultérieurement jugé urgent ou nécessaire, dans l'intérêt de la navigation, les propriétaires, assureurs et tous autres ayant droit sont tenus de l'effectuer et parachever dans le délai qui leur est fixé par l'Inspecteur ; à défaut de quoi, les travaux sont exécutés d'office par la Commission, dans la limite déterminée par le susdit article 69.

ART. 71.

Tous travaux entrepris, soit par des particuliers, soit par des Compagnies, pour opérer le sauvetage des bâtiments naufragés ou de leurs cargaisons, s'effectuent sous la surveillance de la Commission. Ces travaux peuvent être interdits s'ils sont de nature à causer une entrave à la navigation, de même qu'ils peuvent être repris et continués d'office par la Commission, dans le cas où ils auraient été abandonnés ou suspendus ; le tout sur une simple notification faite aux ayant droit par l'Inspecteur de la navigation.

Le bâtiment dont le sauvetage a été opéré par la Commission peut être tenu de couvrir les frais de sauvetage et d'entretien du matériel.

ART. 72.

En cas d'avaries, et notamment si elles sont causées par abordage, l'Inspecteur, s'il est à même de constater les faits et s'il en est requis par l'une des parties intéressées, dresse également un procès-verbal, qui est transmis à l'autorité compétente.

CHAPITRE VIII.

Règles pour le jet du lest.

ART. 73.

Il est interdit d'une manière absolue aux bâtiments de jeter leur lest dans le lit fluvial ou dans la rade de Soulina ; il leur est également interdit de le décharger en mer, dans les parties qui avoisinent la rade sur un fond de moins de soixante pieds anglais.

Le déchargement à terre, en dehors du port de Soulina, ne peut être opéré que sur les points de la rive déterminés par l'In-

specteur de la navigation, et désignés dans un avis rendu public.

Le Capitaine du port de Soulina désigne les endroits sur lesquels le lest peut être débarqué dans le port.

Le lest débarqué doit être, dans tous les cas, transporté à une distance telle que le pied du talus soit éloigné de vingt pieds anglais, au moins, de la rive normale du fleuve ; et il ne peut pas être entassé à plus de quatre pieds anglais de hauteur au-dessus du niveau de la rive.

Les prescriptions du présent article sont également applicables au jet des cendres et escarbilles des bâtiments à vapeur. (Art. 131).

ART. 74.

Pour assurer, autant que possible, l'exécution de la disposition qui précède, tout navire quittant sur lest le port de Soulina pour un des ports situés en amont, doit se munir d'un certificat du Capitaine du port, constatant son tirant d'eau produit par le lest.

Ce certificat, de même que tout autre document délivré au bâtiment, en cours de voyage, pour constater un déchargement de lest, doit être conservé à bord pendant toute la durée du voyage en amont, pour être produit à toute réquisition de l'Inspecteur ou de ses agents. (Art. 129).

TITRE III.

De la police du port de Toulcea

ART. 75.

Tout bâtiment qui veut stationner à Toulcea doit s'amarrer à la rive droite, sans toutefois qu'il puisse y avoir jamais plus de trois bâtiments amarrés bord à bord. (Art. 132).

ART. 76.

Aucun bâtiment ne peut jeter l'ancre dans le chenal navigable devant Toulcea, sur la droite des bouées rouges établies le long de la rive gauche du fleuve, ni entre les poteaux de la rive droite portant des ancres renversées. (Art. 132).

ART. 77.

Il est permis aux bâtiments de se haler sur les bouées pour doubler la courbe de Toulcea ; mais ils ne peuvent, dans aucun cas, s'y amarrer à poste fixe.

Cette défense, toutefois, ne concerne pas les bateaux à vapeur faisant des voyages périodiques, qui s'arrêtent temporairement devant Toulcea.

Il est également interdit à deux ou plusieurs bâtiments de se haler simultanément à l'aide de la même bouée. (Art. 132).

TITRE IV.

Du service de pilotage à l'embouchure et dans le cours du fleuve.

CHAPITRE PREMIER.

Pilotage à l'embouchure.

ART. 78.

Le pilotage à l'embouchure étant obligatoire, ainsi qu'il est dit à l'article 13 du présent Règlement, un corps spécial de pilotes brevetés fonctionne à Soulina, sous la direction du chef-pilote et du Capitaine du port.

Le brevet de pilote est délivré par le Capitaine du port et doit être visé par lui chaque année; il cesse d'être valable à défaut du visa annuel.

ART. 79.

Une embarcation est prête à transporter les pilotes à bord des bâtiments qui se dirigent vers le port en venant de la mer, pendant le jour aussitôt que la vigie du phare signale leur approche, pendant la nuit aussitôt qu'un bâtiment fait lui-même le signal d'usage pour demander le pilote local.

Les pilotes sont tenus d'aller à la rencontre des bâtiments jusqu'à la distance d'un mille à partir du musoir de la digue du Nord; et les bâtiments sont tenus de les attendre en ralentissant

leur marche ou en s'arrêtant en cas de besoin, si le temps le permet. (Art. 133).

Si l'embarcation des pilotes est empêchée de sortir du port et si l'état de la mer ou toute autre circonstance de force majeure ne permet pas au bâtiment qui arrive de rester en rade, le capitaine a la faculté d'entrer dans le port sans pilote, sous sa propre responsabilité.

ART. 80.

Rendus à bord, ils font connaître aux capitaines la profondeur de la passe; et ceux-ci, de leur côté, déclarent aux pilotes le tirant d'eau de leur navire.

A la sortie du fleuve, les capitaines sont tenus de montrer aux pilotes le billet d'immersion et le laissez-passer et, en général, soit à l'entrée, soit à la sortie de la passe de Soulina, soit dans le cours du fleuve, de donner aux pilotes toutes les indications nécessaires à l'accomplissement de leur tâche. (Art. 134).

ART. 81.

Tout pilote étranger au corps des pilotes de Soulina, qui se trouve à bord d'un navire prêt à traverser la passe, est tenu, aussitôt après l'arrivée du pilote local, de lui abandonner entièrement la conduite du navire. (Art. 134).

ART. 82.

A la sortie du fleuve, le pilote local est tenu de conduire le bâtiment jusqu'à la distance d'un quart de mille, au moins, à l'est du musoir de la digue du Nord.

ART. 83.

La taxe de pilotage, tant pour l'entrée que pour la sortie du fleuve, étant comprise dans les droits de navigation prélevés à Soulina, il est interdit aux pilotes locaux de recevoir aucune rémunération de la part des capitaines dont ils ont piloté les bâtiments.

CHAPITRE II.

Du pilotage dans le cours du fleuve.

ART. 84.

Indépendamment du corps des pilotes chargés de conduire les bâtiments dans la passe de l'embouchure de Soulina et placés sous les ordres du Capitaine du port, il y a deux catégories de pilotes fluviaux brevetés chargés de conduire les bâtiments entre Soulina et Braïla: celle des pilotes pour bateaux à vapeur et celle des pilotes pour bateaux à voiles, radeaux, etc.

Les pilotes fluviaux sont placés sous l'autorité de l'Inspecteur de la navigation, qui leur délivre le brevet de pilote, et de l'aide-Inspecteur qui en dirige le service.

L'aide-Inspecteur, qui est chargé de faire fonctionner le service du pilotage fluvial, a quatre bureaux: à Soulina, à Toulcea, à Galatz et à Braïla.

Les pilotes brevetés du service fluvial ont seuls la faculté de piloter les bâtiments durant leur navigation entre Soulina et Braïla, tant à la remonte qu'à la descente; mais il leur est interdit de les piloter dans la passe de l'embouchure de Soulina.

Sont autorisés, toutefois, à exercer le pilotage dans la passe de Soulina, sur la réquisition de l'autorité du port, les pilotes fluviaux munis du brevet de pilote auxiliaire de l'embouchure. (Art. 135).

ART. 85.

Les capitaines marchands de bâtiments à voiles ne sont pas tenus de prendre un pilote breveté en remontant le fleuve, lorsqu'ils effectuent eux-mêmes le voyage à bord de leur bâtiment; l'agent de pilotage fluvial de Soulina est tenu, toutefois, même dans ce cas, de leur procurer un pilote s'ils le demandent.

Pour les bateaux à vapeur de plus de cent tonneaux, le pilotage est obligatoire tant à la remonte qu'à la descente.

Les capitaines des bateaux à vapeur qui doivent remonter et descendre le fleuve s'adresseront aux agents de pilotage, qui leur indiqueront par tour de rôle le pilote qui doit les piloter dans le fleuve.

Pour la navigation en aval, tout bâtiment voilier marchand

ayant d'après ses papiers nationaux une portée de plus de cent tonneaux, ainsi que tout radeau ou train de bois, doit prendre un pilote breveté du service fluvial, muni d'un billet d'embarquement régulièrement délivré. Il en est de même pour les bâtiments voiliers de plus de cent tonneaux, qui remontent le fleuve sans que le capitaine ou patron se trouve à bord, et pour les bateaux à vapeur marchands, en toutes circonstances.

Toutefois, pour les bâtiments qui font le voyage entre le bras de Soulina et les ports de Réni, d'Ismaïl et de Kilia, l'emploi d'un pilote breveté n'est pas obligatoire en ce qui regarde la partie du fleuve comprise entre Toulcea et les dits ports.

Les capitaines de remorqueurs qui ne sont pas munis du brevet de pilote fluvial sont également tenus de prendre un pilote breveté lorsqu'ils remorquent un ou plusieurs bâtiments soumis au pilotage obligatoire, soit en amont, soit en aval.

Les pilotes chargés de conduire les radeaux ou trains de bois sont tenus de s'assurer que les dimensions fixées par les articles 60 et 61 du présent Règlement n'ont pas été dépassées et de faire inscrire ces dimensions sur le billet d'embarquement délivré auxdits pilotes. (Art. 133).

ART. 86.

Le voyage en amont commence au moment où le navire quitte le port de Soulina pour remonter le fleuve; il finit lorsque le navire arrive, soit à son port de destination, soit à Braïla, lorsqu'il est destiné pour un port situé en amont de ce dernier ou pour Matchin.

Le voyage en aval commence à Braïla ou à la sortie du port dans lequel le navire a pris sa cargaison, ou ses expéditions s'il descend à vide, dans le cas où ce port est situé en aval de Braïla; il finit au moment où le bâtiment prend son mouillage dans le port de Soulina.

Les bâtiments partant de Matchin, de Podbachi ou d'un port situé en amont de Braïla, prennent leur pilote, pour le voyage en aval, lors de leur passage à Braïla; ceux qui partent des ports de Réni, d'Ismaïl ou de Kilia, ont la faculté de le prendre en passant à Toulcea.

Les capitaines ont la faculté de requérir un pilote dans le cas où ils auraient besoin d'une assistance à l'occasion du déplacement

de leur bâtiment dans le port même où ils prennent leur chargement ou déchargent leur cargaison.

ART. 87.

Les droits de pilotage sont compris dans les taxes de navigation. Les bâtiments qui ne payent pas de droits de navigation et qui prendraient un pilote, soit volontairement, soit en vertu des dispositions du Règlement, paieront une somme fixe de 15 francs par jour pour un pilote de 1-ère classe, et de 10 francs par jour pour un pilote de 2-ème classe, pendant le temps que le pilote restera à bord.

ART. 88.

Les pilotes fluviaux ne peuvent sortir du Danube pour piloter un bateau en mer. (Art. 135).

ART. 89.

Le capitaine qui a pris à son bord un pilote fluvial breveté n'en demeure pas moins, même dans le cas où le pilotage est obligatoire, responsable de l'observation des Règlements de navigation et de police en vigueur sur le Bas-Danube, et notamment des articles 30 et 44 du présent Règlement.

CHAPITRE III.

Dispositions communes au pilotage à l'embouchure et dans le cours du fleuve.

ART. 90.

L'Inspecteur et le Capitaine du port de Soulina, chacun dans les limites de son ressort, prononcent sur les contestations survenues entre les pilotes brevetés et les capitaines de commerce, lorsque ces derniers réclament leur intervention.

ART. 91.

Les pilotes brevetés sont tenus de dénoncer, soit à l'Inspecteur soit au Capitaine du port de Soulina, les contraventions commises en leur présence.

Il est interdit aux pilotes fluviaux de s'intéresser, soit directement, soit indirectement, dans aucune opération ou entreprise d'allège ayant pour objet de remettre à flot un bâtiment échoué.

Il leur est interdit, sous peine de destitution, d'accepter de la part d'un capitaine une rémunération.

Tout capitaine qui aura offert au pilote chargé de piloter son navire une semblable gratification sera passible d'une amende. (Art. 135).

ART. 92.

La responsabilité du pilote est limitée à l'indication des passes navigables et des particularités du fleuve. Elle cesse s'il est prouvé que le capitaine n'a pas tenu compte de ces indications.

Les pilotes mettent à la disposition des capitaines leur expérience et leur pratique du fleuve; mais comme ils ne peuvent connaître les défauts ou difficultés de manœuvre, d'arrêt, de mise en marche, etc. propres à chaque navire, suivant sa machine et sa conformation, la responsabilité de la marche du navire incombe entièrement au capitaine. Le capitaine qui abandonne à son pilote la direction de son navire le fait sous sa propre responsabilité.

Les pilotes qui par incapacité ou mauvaise volonté ont été cause d'un abordage, d'un échouement ou d'un naufrage, sont des titués, sans préjudice de l'action civile que les ayant droit peuvent exercer contre eux, devant les tribunaux compétents.

Si les faits qui ont amené le sinistre sont de nature à entraîner l'application d'une peine criminelle, les pilotes sont livrés aux autorités compétentes pour être jugés conformément aux lois.

La Commission Européenne n'assume aucune responsabilité. pour les dommages éprouvés par les bâtiments ou pour tous autres dommages.

TITRE V.

Du service des allèges.

CHAPITRE PREMIER.

Règles générales.

ART. 93.

Les opérations d'allège se divisent en deux classes :

1° Les opérations locales faites par un bâtiment de mer qui, pour franchir l'embouchure de Soulina, soit à l'entrée, soit à la sortie du fleuve, ou un bas fond de l'intérieur, décharge tout ou partie de sa cargaison sur un plus petit bâtiment, pour la reprendre après avoir franchi l'obstacle;

2° Et les opérations de cabotage faites par des bâtiments à voiles ou par des transports à vapeur et chalands de remorque qui prennent une cargaison dans un port du Bas-Danube et la consignent au bâtiment de mer dans le port ou sur la rade de Soulina.

ART. 94.

Nul ne peut entreprendre des opérations locales et habituelles d'allège avant d'avoir fait immatriculer à l'Inspection de la navigation, à Toulcea, les bâtiments destinés à servir d'allèges, et s'être muni, pour chaque bâtiment, d'une licence délivrée par l'Inspecteur, et qui doit toujours se trouver à bord. (Art. 137).

Avant de délivrer la licence, l'Inspecteur fait visiter les bâtiments destinés à servir d'allèges par une commission, qui juge s'ils sont en bon état et qui constate, en même temps, leur capacité en tonneaux de registre et leur portée en quarters impériaux.

Les allèges immatriculées sont tenues de se soumettre, chaque année, à une nouvelle visite, dont l'époque est fixée par l'Inspecteur; si le résultat de l'examen est jugé satisfaisant, l'Inspecteur en fait mention sur la licence de l'allège; dans le cas contraire, la licence est retirée jusqu'à ce que les réparations nécessaires aient été effectuées. (Art. 138).

Les allèges, tant à voiles qu'à vapeur, ne peuvent avoir aucun vide dans la cale, sauf les vides dûment reconnus lors de l'examen qui a précédé la délivrance de la licence. (Art. 139).

ART. 95.

Les bâtiments munis de papiers de bord en règle peuvent être employés temporairement pour alléger d'autres navires, à charge par les capitaines de faire pour chaque opération une déclaration spéciale, à l'Inspecteur de la navigation, s'il s'agit d'alléger un bâtiment pour le passage des bas-fonds du fleuve, ou au Capitaine du port de Soulina, s'il s'agit d'allèger au passage de l'embouchure. Cette déclaration est accompagnée du dépôt de tous les papiers du bâtiment destiné à servir d'allège, sauf le rôle d'équipage.

Sont affranchis, toutefois, de l'observation des formalités prescrites par l'alinéa précédent, les capitaines des bâtiments servant exceptionnellement d'allèges pour la traversée fluviale, lorsque les dits bâtiments effectuent cette traversée à la remorque d'un bateau à vapeur.

Si le bâtiment servant d'allège est remorqué par le bateau à vapeur à la cargaison duquel appartient la marchandise allégée, le capitaine du bâtiment servant d'allège est simplement tenu de se présenter, au terme de son voyage, devant le Capitaine du port de Soulina, et de lui remettre un certificat signé par le capitaine du bateau à vapeur, constatant que la marchandise allégée lui a été rendue en totalité. Les expéditions nécessaires au bâtiment ayant servi d'allège, pour quitter le port de Soulina, ne peuvent lui être délivrées par le Capitaine du port avant la remise de ce certificat.

Si le bâtiment servant d'allège est conduit par un remorqueur, de conserve avec le bâtiment allégé, le capitaine du premier de ces bâtiments est tenu de remplir toutes les formalités imposées par les articles 104 et 105 ci-après aux capitaines des bâtiments faisant des opérations d'allège au cabotage.

Si le bâtiment employé comme allège est entré dans le fleuve avec plus du tiers de sa charge, la taxe due pour l'entrée devient exigible immédiatement après la première opération d'allège.

Aucun bâtiment non immatriculé comme allège ne peut, toutefois, être employé en cette qualité, durant plus de quatre mois consécutifs à partir de sa première opération, à moins de remplir les formalités prescrites par l'article 94. (Art. 137).

ART. 96.

Tout patron d'allège immatriculée est soumis à un cautionnement de six cents francs qui est versé à la Caisse de navigation de Soulina. Ce cautionnement peut être remplacé par la garantie solidaire d'une personne notoirement solvable domiciliée dans l'un des ports du Bas-Danube.

La licence ne peut être délivrée par l'Inspecteur avant le dépôt du cautionnement ou l'acceptation de la caution.

Le cautionnement ne peut être rendu, ni la caution déchargée, aussi longtemps que le bâtiment continue à fonctionner comme allège. Cette garantie peut être affectée au paiement des condamnations pécuniaires prononcées contre le patron d'allège et, dans ce cas, la licence est retirée au bâtiment jusqu'à ce que le cautionnement ait été rétabli dans son intégralité.

ART. 97.

Les allèges immatriculées, de même que les bâtiments employés temporairement comme allèges sont tenus d'avoir leur rôle d'équipage en ordre et de le présenter, à toute réquisition, à l'Inspecteur de la navigation, au Capitaine du port de Soulina et aux agents placés sous les ordres de ces derniers.

Les allèges immatriculées sont tenues, en outre, de porter leur numéro matricule et les bâtiments employés temporairement comme allège le numéro de la dernière estampille apposée sur leur rôle d'équipage, en exécution de l'article 17 du présent Règlement. Ces numéros doivent être peints en blanc, de chaque côté de l'avant, en chiffres arabes d'un pied de hauteur. (Art. 138).

CHAPITRE II.

Des opérations d'allège locales.

ART. 98.

La surveillance des opérations d'allège locales qui s'effectuent dans le fleuve est exercée par l'Inspecteur de la navigation ou par ses agents et celle des opérations qui s'effectuent à l'embouchure, par le Capitaine du port de Soulina.

ART. 99.

Lorsqu'un bâtiment de mer décharge tout ou partie de sa cargaison à bord des allèges, le capitaine est tenu de placer à bord de chacune d'elles un gardien de son choix. (Art. 138).

Pour les opérations d'allège locales accomplies dans le cours intérieur du fleuve, les allèges doivent, à moins d'être remorquées, naviguer de conserve avec les bâtiments allégés, et ne peuvent s'éloigner d'eux, sauf le cas de force majeure, avant de leur avoir rendu la totalité des marchandises allégées. (Art. 139).

De leur côté, les capitaines des bâtiments allégés sont tenus, avant de prendre la mer, de payer aux patrons de leurs allèges le nolis convenu, ou d'en effectuer le dépôt au Capitanat du port sur la demande écrite de ces derniers.

ART. 100.

Pour les opérations faites à l'embouchure du fleuve par les bâtiments qui prennent la mer, les allèges sortent du port en même temps que les bâtiments allégés; mais si un bâtiment se sert de plusieurs allèges, le Capitaine du port règle leur départ de telle sorte qu'elles n'aient pas à séjourner trop longtemps en rade avant de pouvoir effectuer le rechargement.

Dans aucun cas, qu'il s'agisse d'alléger un bâtiment sortant du port ou un bâtiment venant de la mer ou restant mouillé en rade, les allèges ne peuvent sortir de Soulina sans un laissez-passer du Capitaine du port.

Il est interdit aux allèges qui se rendent en rade de charger sur le tillac. (Art. 138).

ART. 101.

Les allèges immatriculées et les bâtiments ayant servi d'allèges qui remontent le fleuve ou qui rentrent dans le port de Soulina après avoir allégé un bâtiment de mer, peuvent être visités par les agents de l'Inspection de la navigation ou du Capitanat du port de Soulina.

Les patrons d'allèges sont tenus, en conséquence, d'ouvrir la cale et les cabines de leur bâtiment, à toute réquisition qui leur en est faite par lesdits agents. (Art. 137).

ART. 102.

Si une allège employée à alléger un bâtiment sortant du fleuve rentre dans le port de Soulina par un motif quelconque, même de force majeure, avant d'avoir pu rendre la totalité des marchandises qu'elle avait embarquées, le capitaine ou patron est tenu d'en faire immédiatement la déclaration au bureau du Capitaine du port, et cette déclaration est communiquée sans délai au Directeur de la Caisse de navigation. (Art. 138).

ART. 103.

Les allèges qui rentrent dans le port de Soulina, dans le cas prévu par l'article précédent, sont tenues de mouiller dans la partie intérieure du port, au point qui leur est indiqué par le bosseman. Elles sont soumises à la surveillance spéciale du Capitaine du port, sur la réquisition duquel les capitaines ou patrons sont tenus d'ouvrir la cale et les cabines de leur bâtiment. (Art. 138).

CHAPITRE III.

Des opérations d'allège au cabotage.

ART. 104.

Les opérations d'allège par cabotage peuvent être faites par tous transports à vapeur, chalands de remorque, bâtiments à voiles ou allèges, munis de papiers réguliers, à charge, par les capitaines ou conducteurs, de se faire délivrer pour chaque voyage, par les autorités consulaires ou locales compétentes des ports dans lesquels ils prennent leur cargaison, un certificat faisant connaître l'objet de l'opération et la quantité de marchandises embarquée.

Ce certificat doit être produit, en cours de voyage, à toute réquisition de l'Inspecteur et de ses agents. (Art. 137).

ART. 105.

Aussitôt que le bâtiment faisant une opération de cobotage arrive dans le port de Soulina, le conducteur est tenu de se rendre

au bureau du Capitaine du port et d'y présenter le certificat prescrit par l'article précédent. (Art. 138).

Si le bâtiment décharge la totalité de sa cargaison dans le port de Soulina, il mouille à côté du bâtiment de mer qui doit recevoir la marchandise, et ne peut s'en éloigner qu'après avoir entièrement terminé le déchargement. (Art. 139).

Si la cargaison doit être déchargée, en totalité ou en partie, dans la rade de Soulina, le conducteur du bâtiment remet le certificat prescrit par l'article 104 au Capitaine du port, qui lui délivre le laissez-passer nécessaire pour sortir du port.

ART. 106.

Les articles 97, 100, 101, 102 et 103 qui précèdent sont également applicables aux bâtiments qui font le service d'allège au cabotage.

Toutefois, les transports à vapeur et chalands de remorque ne sont pas assujettis à l'obligation de se laisser visiter, conformément à l'article 101, à moins que l'une des parties ne le demande ou en cas de soupçon de fraude.

CHAPITRE IV.

Dispositions spéciales en cas de force majeure.

ART. 107.

Lorsqu'un bâtiment est contraint par le mauvais temps de quitter la rade de Soulina, en laissant la totalité ou une partie de sa cargaison à bord de l'allège, le patron de l'allège rentre dans le port et conserve provisoirement son chargement, après avoir rempli les formalités prescrites par l'article 102 ci-dessus.

ART. 108.

Si, dans le cas prévu par l'article précédent, le bâtiment allégé ne reparaît pas dans le délai de six jours, les patrons d'allèges ont la faculté de demander au Capitaine du port l'autorisation de décharger leur cargaison et de la consigner entre les mains de qui de droit; et ils peuvent exiger le paiement du nolis con-

venu, comme s'ils avaient remis la cargaison à bord du navire allégé, mais sans aucune augmentation.

Si, avant l'expiration du délai ci-dessus spécifié, le bâtiment revient en rade pour s'éloigner de nouveau, les jours écoulés ne sont pas comptés et un nouveau délai commence à partir du jour de son apparition.

CHAPITRE V.

Dispositions spéciales en cas de fraude.

ART. 109.

En cas de présomption d'inexactitude ou de fausse indication de la capacité de l'allège, le capitaine marchand a la faculté de faire procéder à la vérification du tonnage par une commission spéciale nommée, suivant les cas, par le Capitaine du port de Soulina ou par l'Inspecteur de la navigation.

Les frais de l'expertise sont supportés par le capitaine qui l'a demandée, à moins que l'inexactitude ou la fausse indication ne soit constatée, auquel cas ils tombent à la charge de l'allège.

ART. 110.

S'il est prouvé qu'un détournement a été commis sur la cargaison mise à bord de tout bâtiment servant d'allège, le capitaine ou patron est soumis à l'amende édictée par l'article 139 du présent Règlement, sans préjudice des poursuites criminelles appartenant aux autorités compétentes.

En outre de cette pénalité, s'il s'agit d'une allège immatriculée, la licence du bâtiment lui est retirée pour trois mois au moins

TITRE VI

Du remorquage

CHAPITRE PREMIER

Règles générales

ART. 111.

Nul ne peut entreprendre des opérations de remorquage à l'embouchure de Soulina ni sur le Bas-Danube, avant d'avoir fait

immatriculer au Capitanat du port de Soulina les bâtiments destinés à servir de remorqueurs et de s'être muni pour chaque bâtiment d'une licence délivrée par le Capitaine du port. La même obligation s'impose aux flottants sur lesquels sont placées les grues à vapeur destinées à faire des opérations de chargement ou de déchargement dans le port de Soulina.

Les remorqueurs sont divisés en trois classes. Avant de délivrer la licence, le Capitaine du port fait visiter le remorqueur, pour lequel elle est demandée, par des experts qui examinent si le bâtiment, surtout son moteur, sa chaudière, etc. sont en bon état. Suivant les résultats de cette constatation, le remorqueur est rangé, d'après la condition où il se trouve, surtout d'après sa force motrice, dans la première, la deuxième ou la troisième classe. Cette répartition dans les trois classes est faite par une commission présidée par le Capitaine du port et composée de l'Inspecteur-mécanicien et du 2e officier vérificateur. Les décisions de ce comité sont prises à la majorité des voix, procès-verbal doit être dressé de ces décisions et des raisons pour lesquelles elles ont été prises Sur la base de ces décisions, le Capitaine du port délivre la licence pour une durée de douze mois. Si la commission juge que la force motrice d'un remorqueur est insuffisante pour la troisième classe, elle lui refusera la licence. L'appel contre les décisions de cette commission ou contre les dispositions de la licence ne pourra être porté devant la Commission Européenne que dans le délai d'un mois à partir de la signification de la décision.

La visite est gratuite et sera renouvelée chaque année.

Le remorqueur qui a subi un dégât de machine nécessitant des réparations est tenu de se soumettre derechef à la visite des experts après la réparation faite, pour la constatation des conditions de son moteur. (Art. 141).

ART. 112.

La licence prescrite par l'article précédent doit se trouver toujours à bord ; pour les remorqueurs, elle indique la classe, le tonnage, la qualité et la force du moteur, ainsi que le nombre de remorques que ce dernier est autorisé à remorquer. (Art. 141).

Les remorqueurs munis de la licence prescrite par l'article précédent sont tenus de porter dans un carré d'un pied trois pouces de côté le numéro de la licence peint en blanc en chiffres arabes

d'un pied de hauteur, à babord et à tribord, sur une partie apparente de leur bordage extérieur. Ce carré doit être rouge pour la première classe, moitié rouge, moitié bleu, pour la seconde classe, et bleu pour la troisième classe. Les grues à vapeur porteront le numéro dans les mêmes dimensions, mais peint en blanc sur la grue même. Les radeaux destinés à prendre la mer doivent se servir de remorqueurs de la première classe. (Art. 142).

ART. 113.

La première classe des remorqueurs est formée par les vapeurs qui sont capables de remorquer dans le bras de Soulina le nombre maximum de remorques prévu par l'art. 44 ci-dessus ; ceux de la seconde classe ont seulement la faculté d'en remorquer la moitié.

A la troisième classe appartiennent les vapeurs qui peuvent encore remorquer des remorques qui ne dépassent pas cent pieds de longueur au nombre d'une à la descente et de deux à la remonte.

ART. 114.

Lorsque des bâtiments ou transports conduits en remorque s'amarrent ou jettent l'ancre en rade de Soulina, dans un port ou sur tout autre point du Bas-Danube, les remorqueurs ne peuvent larguer les amarres de remorque avant que les bâtiments ou transports remorqués n'aient fait leur évitée au vent ou au courant, et ne se trouvent en sécurité de mouillage. (Art. 141).

ART. 115.

Lorsque le capitaine d'un remorqueur entreprend de remorquer, soit en rade de Soulina, soit dans le fleuve, un ou plusieurs bâtiments, transports, radeaux ou trains de bois, pour lesquels la force de son bâtiment est insuffisante, il est civilement responsable de tous les dommages qui peuvent en résulter.

En outre des responsabilités civiles, le capitaine du remorqueur sera passible de l'amende prévue par l'article cent quarante-et un alinéa 2, la Commission Européenne ne reconnaissant en ce qui la concerne aucune convention particulière entre les capitaines des voiliers et ceux des remorqueurs. (Art. 141).

Le capitaine d'un remorqueur qui entreprend de remorquer un radeau ou train de bois, est tenu de s'assurer que le pilote dont l'emploi est prescrit par l'article 84, alinéa 4, se trouve à bord et qu'il est muni d'un billet d'embarquement en règle. (Art. 130).

ART. 116.

En cas de changement du nom d'un remorqueur immatriculé, par suite de vente, etc., les armateurs et les capitaines respectifs sont tenus de communiquer cette modification dans le plus bref délai au Capitaine du port de Soulina, ou bien, s'ils ne se trouvent pas à même de le faire personnellement, de remplir cette formalité par l'entremise des agents de pilotage fluvial; les armateurs seront également tenus de communiquer, le cas échéant, chaque mutation des capitaines-pilotes à bord de leurs remorqueurs. (Art. 141).

CHAPITRE II.

Du remorquage à l'embouchure.

ART. 117.

Les remorqueurs employés au service du port et de la rade de Soulina, et les grues à vapeur destinées à faire des opérations de chargement et de déchargement dans le port de Soulina, sont tenus de se conformer strictement aux indications qui leur sont données par le Capitaine du port ou par ses agents, en ce qui concerne le lieu d'amarrage ou de mouillage.

Ils stationnent eux-mêmes dans la section du port qui leur est spécialement assignée par le Capitaine du port et ils ne peuvent s'y amarrer bord à bord, les remorqueurs au nombre de plus de deux, les grues à vapeur au nombre de plus de trois. (Art. 142).

ART. 118.

Il est interdit à tous les bâtiments à vapeur de naviguer dans le port de Soulina avec des bâtiments amarrés bord à bord au nombre de plus de deux. (Art. 142).

ART. 119.

Lorsque l'état de la mer ne permet pas aux pilotes de l'embouchure de se rendre en rade pour piloter les bâtiments à l'entrée, tout remorqueur sortant du port pour aller prendre un bâtiment en remorque est tenu de recevoir à bord, avant de sortir, le pilote désigné à cet effet par le chef-pilote. (Art. 142).

CHAPITRE III.

Du remorquage dans le fleuve.

ART. 120.

Les remorqueurs fréquentant le Bas-Danube en amont du Tchatal de Saint-Georges doivent, conformément à la règle générale, être munis de la licence prévue par les articles 111 et 112, afin de constater qu'ils sont aptes au service du remorquage (Art. 141).

ART. 121.

En cas d'échouement ou de naufrage d'un bâtiment, transport, radeau ou train de bois remorqué, le capitaine du remorqueur, en continuant son voyage, est tenu de donner avis de l'accident à la première embarcation du service de l'Inspection qu'il rencontre.

Si l'échouement est imputable à la faute du remorqueur, celui-ci ne peut continuer son voyage avant qu'il ne soit constaté que la force de son moteur est insuffisante pour remettre à flot le bâtiment, transport, radeau ou train de bois échoué. (Art. 141).

TITRE VII.

Dispositions spéciales à observer dans l'intérêt des travaux d'amélioration du Bas-Danube.

ART. 122.

Les règles de précaution prescrites par l'article 30 du présent Règlement aux capitaines ou patrons des bâtiments, trains de bois ou radeaux, naviguant ou stationnant sur le Bas-Danube, en aval

de Galatz, s'appliquent notamment au matériel flottant employé aux travaux d'amélioration du fleuve et de ses embouchures, ainsi qu'aux ouvrages de toute nature, tels que digues, jetées, éperons, quais, revêtements de rives, construits ou à construire par la Commission Européenne du Danube ou par l'autorité qui lui succèdera, et aux bouées et autres signaux placés par l'une ou par l'autre de ces autorités sur le fleuve ou sur les rives. (Art. 144 et 145).

ART. 123.

Les capitaines ou patrons des bâtiments, transports, trains de bois ou radeaux, sont également tenus de prendre les précautions nécessaires pour entraver le moins possible les travaux en cours d'exécution, notamment les travaux de dragage et la construction des ouvrages entrepris ou à entreprendre sur le Bas-Danube en aval de Galatz et à son embouchure.

A cet effet, les capitaines de tous bâtiments à vapeur sont tenus de ralentir leur marche, autant qu'ils peuvent le faire sans danger pour leur propre bâtiment ou pour les bâtiments remorqués par eux, lorsqu'ils traversent une section fluviale sur laquelle des travaux de dragage ou autres sont en cours d'exécution ; et ce, aussi longtemps qu'ils se trouvent entre les signaux spéciaux placés sur les rives, en amont et en aval du lieu des travaux. (Art. 144 et 145).

ART. 124.

Lorsque des dragues à vapeur sont employées pendant la nuit sur le Bas-Danube, en aval de Galatz, le passage des sections où s'effectuent les travaux de dragage et le transport des déblais est interdit, sauf l'exception ci-après, à tous bâtiments à voiles ou à vapeur, radeaux ou trains de bois, pendant tel nombre d'heures qu'il est jugé nécessaire et qu'il est déterminé par un avis spécial que la Commission Européenne, ou l'autorité qui lui aura succédé, fait publier à cet effet.

Cette défense ne s'étend pas aux paquebots effectuant des voyages périodiques et affectés à un service postal régulier, sauf toutefois les cas de nécessité spéciale, dans lesquels le passage de nuit peut être interdit d'une manière absolue, par un simple avis de la Commission Européenne ou de l'autorité qui lui aura succédé. (Art. 144 et 145).

TITRE VIII.

Des contraventions.

CHAPITRE PREMIER.

Fixation des amendes.

§ 1-er.

Contraventions aux dispositions générales et à celles du titre I sur la police de la rade et du port de Soulina.

ART. 125.

Toute contravention aux dispositions du deuxième alinéa de l'article cinq (5), du premier alinéa de l'article dix-sept (17) ou du premier alinéa de l'article vingt-trois (23), ou à l'une des dispositions des articles huit, dix, onze, quatorze, seize, dix-huit, dix-neuf, vingt, vingt-sept et vingt-huit, (8, 10, 11, 14, 16, 18, 19, 20, 27 et 28) du présent Règlement, est punie d'une amende de dix francs au moins et de cinquante francs au plus.

ART. 126.

Le capitaine de tout bâtiment de mer, autre que les paquebots affectés au service de messagerie, trouvé dans le Danube et dont le rôle d'équipage ne porte pas l'estampille dont il est parlé à l'article dix-sept (17) du présent Règlement, ou ne porte qu'une ou plusieurs estampilles annulées, est passible d'une amende de vingt francs au moins et de cinq cents francs au plus.

L'amende est de vingt francs au moins et de deux cents francs au plus, pour tout capitaine d'un bâtiment de mer qui, en cours de voyage entre Galatz et Soulina, se trouve dépourvu de son rôle d'équipage, ou refuse de le produire aux agents de l'Inspection de la navigation.

ART. 127

Toute contravention à l'article vingt-et-un (21) du présent Règlement est punie d'une amende de cent francs au moins et de trois cents francs au plus.

Pour les contraventions commises contre les dispositions de l'article vingt-deux (22) ci-dessus, la peine est de vingt francs au moins et de deux cents francs au plus.

ART. 128.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles vingt-quatre et vingt-cinq (24 et 25) ci-dessus est punie d'une amende de vingt francs au moins et de cent francs au plus.

§ 2.

Contraventions aux dispositions du titre II sur la police du fleuve.

ART. 129.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles trente à quarante-six inclusivement, des articles quarante-huit à cinquante-neuf inclusivement, soixante-quatre, soixante-cinq, soixante-neuf et soixante-quatorze du présent Règlement (30 à 46, 48 à 59, 64, 65, 69 et 74) est punie d'une amende de trente francs au moins et de cent francs au plus.

Le maximum de l'amende peut être porté à deux mille francs dans le cas où il a été contrevenu aux dispositions des articles 30 et 44 par un acte volontaire, commis de mauvaise foi, et de nature à compromettre la sécurité des bâtiments ou des échelles, bouées, signaux, chemins de halage et autres établissements servant à la navigation. (Art. 145).

ART. 130.

Tout conducteur d'un radeau ou train de bois trouvé naviguant dans le bras de Soulina avec un tirant d'eau supérieur à celui qui est indiqué par l'article soixante (60) du présent Règlement, est passible d'une amende de cent francs au moins et de cinq cents francs au plus.

Toute contravention à l'une des dispositions de l'article soixante-et-un (61) et du troisième alinéa de l'article cent quinze (115) ci-dessus, est punie d'une amende de deux cents francs au moins et de cinq mille francs au plus. Cette pénalité est également ap-

plicable au capitaine du remorqueur conduisant un radeau ou train de bois à bord duquel ne se trouverait pas un pilote breveté régulièrement muni de son billet d'embarquement.

Toute contravention aux dispositions de l'article soixante-deux (62) ci-dessus est punie d'une amende de deux cents francs au moins et de cinq cents francs au plus.

ART. 131.

Toute contravention à l'une des dispositions de l'article soixante-treize (73) du présent Règlement, relatives au jet et au débarquement du lest, est punie d'une amende de cent francs au moins et de cinq cents francs au plus.

§ 3.

Contraventions aux dispositions du titre III sur la police du port de Toulcea.

ART. 132.

Sont punies d'une amende de dix francs au moins et de cinquante francs au plus, les contraventions à l'une des dispositions des articles soixante quinze, soixante-seize et soixante-dix-sept (75 76 et 77) du présent Règlement.

§ 4.

Contraventions aux dispositions du titre IV sur le service de pilotage.

ART. 133.

Toute contravention aux dispositions du premier alinéa de l'article treize (13), et des deuxième, quatrième, sixième et septième alinéas de l'article quatre-vingt-cinq (85) du présent Règlement, est punie d'un amende de cent cinquante francs au moins et de trois cents francs au plus. Toute contravention aux prescriptions du deuxième alinéa de l'article soixante-dix-neuf (79) du présent Règlement est punie d'une amende de cinquante francs au moins et de cent francs au plus.

ART. 134.

Tout refus des déclarations prescrites par l'article quatre-vingts (80) du présent Règlement, de même que toute inexactitude volontaire commise dans ses déclarations, soit par le capitaine, soit par le pilote, et toute contravention à l'article quatre-vingt-un (81) ci-dessus, sont punis d'une amende de cinquante francs au moins et de cent francs au plus.

ART. 135.

Tout capitaine qui, contrairement aux dispositions de l'avant-dernier alinéa de l'article quatre-vingt-quatre (84) du présent Règlement, fait piloter son bâtiment entre Soulina et Braïla, même à la remonte et lorsqu'il se trouve lui-même à bord, par un pilote étranger au corps du pilotage fluvial, est passible d'une amende de cent francs au moins et de cent cinquante francs au plus.

Tout capitaine qui se trouvera dans le cas prévu par le quatrième alinéa de l'article quatre-vingt-onze (91) est passible d'une amende de deux cent cinquante à mille francs.

Le pilote fluvial qui contrevient à la disposition de l'article quatre-vingt huit (88) ci-dessus, est passible d'une amende de cinquante francs au moins et de cent francs au plus.

ART. 136.

Toute contravention commise par les pilotes brevetés de l'embouchure ou du service fluvial, ou par les agents de pilotage, contre les dispositions du présent Règlement ou contre les instructions qui leur sont données, et à raison de laquelle contravention il n'est point édicté de pénalité spéciale, est punissable d'une amende dont le maximum ne peut dépasser trois cents francs.

Quand la contravention est particulièrement grave, sans toutefois être de nature à entraîner la destitution, la Commission prononce la suspension de service du contrevenant pour une durée qui n'excèdera pas six mois. En ce cas, la suspension de service entraîne la perte des deux tiers des appointements; toutefois, le montant de cette perte pourra être réduit jusqu'à la moitié des appointements.

Tout pilote qui aura encouru une série de suspensions de service dont le total dépassera douze mois sera destitué de plein droit.

§ 5.

Contraventions aux dispositions du titre V sur le service des allèges.

ART. 137.

Toute contravention aux dispositions du premier alinéa de l'article quatre-vingt-quatorze (94) ou à l'une des dispositions des articles quatre-vingt-quinze, cent un et cent quatre (95, 101 et 104) du présent Règlement, est punie d'une amende de cent francs au moins et de deux cents francs au plus.

ART. 138.

Toute contravention à la prescription édictée par le troisième alinéa de l'article quatre-vingt-quatorze (94), de même que toute contravention à l'une des dispositions de l'article quatre-vingt-dix-sept (97), du premier alinéa de l'article quatre-vingt-dix-neuf (99), des articles cent, cent deux, cent trois (100, 102 103) et du premier alinéa de l'article cent cinq (105) du présent Règlement, est punie d'une amende de vingt francs au moins et de cent vingt francs au plus.

ART. 139.

Toute contravention à l'une des dispositions du quatrième alinéa de l'article quatre-vingt-quatorze (94), du deuxième alinéa de l'article quatre-vingt-dix-neuf (99), et du deuxième alinéa de l'article cent cinq (105) du présent Règlement, est punie d'une amende de quatre cents francs au moins et de douze cents francs au plus; et la même peine est applicable au capitaine ou patron de tout bâtiment ayant servi d'allège ou de toute allège immatriculée, qui, sans y être contraint par force majeure, s'éloigne, dans la rade de Soulina, du bâtiment allégé, avant de lui avoir rendu la totalité de sa cargaison.

ART. 140.

En tout état de cause, le bâtiment ou allège à bord duquel une contravention a été commise, demeure affecté par privilège au paiement de l'amende encourue, pour le recouvrement de laquelle il peut être séquestré par l'Inspecteur de la navigation ou par le Capitaine du port de Soulina, suivant le cas. (Art. 143).

§ 6.

Contraventions aux dispositions du titre VI sur le remorquage.

ART. 141.

Toute contravention à l'une des dispositions de l'article cent onze, du premier alinéa de l'article cent douze, des articles cent quatorze et cent vingt, et du premier alinéa de l'article cent vingt-et-un (111, 112, 114, 120 et 121) du présent Règlement, est punie d'une amende de vingt francs au moins et de cent vingt francs au plus.

Toute contravention aux dispositions du second alinéa de l'article cent quinze (115), et du second alinéa de l'article cent-vingt-et-un (121), est punie d'une amende de cinquante à quinze cents francs. Est passible de la même amende tout capitaine qui conduit plus de remorques qu'il ne lui est permis d'après sa licence, ou qui entreprend des opérations de remorquage après que la licence lui a été refusée à cause de l'incapacité du remorqueur, ou après que la durée de la licence est expirée sans que le renouvellement ait été demandé.

ART. 142.

Sont punies:

D'une amende de dix francs au moins et de trente francs au plus, les contraventions commises contre les dispositions du deuxième alinéa de l'article cent douze (112);

D'une amende de vingt francs au moins et de soixante francs au plus, les contraventions commises contre l'une des dispositions des articles cent dix-sept et cent dix-neuf (117 et 119);

Et d'une amende de quarante francs au moins et de cent

vingts francs au plus, les contraventions commises contre les dispositions de l'article cent dix-huit (118) du présent Règlement.

ART. 143.

Les dispositions de l'article cent quarante (140) ci-dessus sont également applicables, pour le recouvrement des amendes, aux remorqueurs à bord desquels les contraventions ont été commises.

§ 7.

Contraventions contre les dispositions spéciales du titre VII.

ART. 144.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles cent vingt-deux, cent vingt-trois et cent vingt-quatre (122, 123 et 124) du présent Règlement, est punie d'une amende de cinquante francs au moins et de cinq cents francs au plus.

ART. 145.

Lorsqu'une contravention commise contre l'une des dispositions des dits articles cent vingt-deux, cent vingt-trois et cent vingt-quatre (122, 123 et 124) ou une contravention prévue et punie par l'un des articles cent vingt-neuf et cent trente (129 et 130) du présent Règlement, est accompagnée ou suivie d'un dommage ou d'une avarie quelconque occasionné par le bâtiment, train de bois ou radeau contrevenant, aux ouvrages de la Commission Européenne du Danube ou de l'autorité qui lui aura succédé, à leur matériel flottant ou à quelque autre de leurs propriétés, l'amende encourue par le contrevenant est de dix francs au moins et de deux mille cinq cents francs au plus.

§ 8.

Injures et voies de fait.

ART. 146.

Toute offense ou injure commise et toute menace proférée contre les agents préposés au maintien de la police de la naviga-

tion ou à la perception des taxes établies à l'embouchure de Soulina, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, ainsi que contre les pilotes et élèves-pilotes, de même que toute injure ou offense dirigée contre l'autorité de laquelle les dits agents tiennent leur pouvoir, est punie d'une amende de dix francs au moins et de cinquante francs au plus.

S'il y a voie de fait commise ou tentée contre les agents de la police ou de la perception des taxes, ainsi que contre les pilotes et élèves-pilotes, à l'occasion de l'accomplissement de leurs fonctions, le maximum de l'amende peut être porté à trois cents francs.

CHAPITRE II.

Règles pour l'application des amendes.

ART. 147.

Les amendes ne sont pas applicables aux contraventions occasionnées par des cas de force majeure.

ART. 148.

Le maximum de l'amende peut être doublé en cas de récidive.

Il y a récidive lorsque la contravention se renouvelle dans l'espace de deux ans.

Pour les conducteurs de radeaux ou trains de bois, il y a récidive dans la contravention commise contre les dispositions de l'article soixante (60) du présent Règlement, lorsque deux ou plusieurs radeaux ou trains de bois expédiés par le même propriétaire ou vendeur, et ayant des dimensions supérieures à celles qui sont prescrites par le dit article, sont trouvés naviguant dans le bras de Soulina, sans être remorqués par un bateau à vapeur, entre le premier janvier et le trente-et-un décembre de la même année.

Dans le cas de l'article soixante-deux (62) ci-dessus, il y a récidive lorsque la contravention a été commise à bord du même radeau ou train de bois, pendant deux ou plusieurs nuits, au cours du même voyage.

ART. 149.

Indépendamment des amendes auxquelles ils sont condamnés, les contrevenants peuvent être poursuivis devant les tribunaux compétents, à raison de la réparation civile des dommages qu'ils ont causés.

ART. 150.

Les capitaines sont personnellement responsables des contraventions commises par les gens de leur équipage.

ART. 151.

L'Inspecteur de la navigation et le Capitaine du port de Soulina connaissent des contraventions commises, dans l'étendue de leur ressort, contre les dispositions du présent Règlement, et prononcent, en première instance, l'application des amendes encourues à raison de ces contraventions.

L'Inspecteur de la navigation et le Capitaine du port de Soulina rendent leurs jugements après une instruction sommaire résultant de l'examen et de la constatation des faits, de la déposition des témoins et des déclarations des parties, qui doivent toujours être citées, interrogées et, si besoin est, entendues contradictoirement. Si elles ne se présentent pas, ou n'envoient pas leur déclaration écrite, défaut est prononcé contre elles et constaté au jugement.

La notification des jugements de condamnation est faite à Soulina, en la chancellerie de l'autorité consulaire ou locale de laquelle relève la partie condamnée, si la contravention a été commise pendant un voyage à la descente ; elle est faite à la même autorité, dans le port de destination du bâtiment, lorsque la contravention a été commise pendant le voyage à la remonte ; elle peut de même être faite valablement à la personne. (Art. 154).

ART. 152.

Le montant des amendes est versé à Soulina, entre les mains du Directeur de la Caisse de navigation et, pour les bâtiments

de mer, ce payement est effectué, en tout état de cause, avant celui des droits de navigation qu'ils ont à payer en sortant du fleuve.

ART. 153.

L'appel contre les jugements en condamnation est porté dans les trois mois de la notification, soit devant la Commission Européenne ou devant l'autorité qui lui succèdera, soit devant le tribunal mixte, qui pourra être éventuellement institué à cet effet.

En cas d'appel, le montant de l'amende est consigné à titre provisoire à la Caisse de navigation, et y reste en dépôt jusqu'à ce que la cause soit vidée.

Le jugement rendu sur appel est définitif et ne peut être l'objet d'aucun recours quelconque.

L'appel n'est plus recevable après l'expiration du délai de trois mois à partir de la notification et le montant de l'amende demeure définitivement acquis à la Caisse de navigation.

ART. 154.

Pendant le délai d'appel, la Commission peut, soit qu'un jugement ait été rendu en première instance, soit qu'une ordonnance de non-lieu soit intervenue, évoquer elle-même l'affaire pour l'examiner de nouveau et statuer en dernier ressort. Dans ce cas, il lui est toujours loisible d'impliquer dans l'affaire des personnes qui n'auraient pas encore été mises en cause.

La Commission se réserve en outre la faculté d'évoquer en tout état de cause, pour les juger directement en premier et dernier ressort, les affaires qu'elle croirait devoir instruire elle-même.

Disposition finale.

ART. 155.

Le présent Règlement entrera en vigueur le premier juillet 1881.

A partir de cette même date, le Règlement de navigation et de police en date du 10 novembre 1875, cesse d'avoir force de loi.

Le présent Règlement pourra être modifié, selon les besoins, par la Commission Européenne ou par l'autorité internationale qui lui sera substituée en vertu de l'article 17 du Traité de Paris.

XXIII.

Acte additionnel à l'Acte public du 2 novembre 1865, relatif à la navigation aux embouchures du Danube,

Fait à Galatz, le 28 mai 1881.

Les Puissances représentées au sein de la Commission Européenne du Danube, en vertu du Traité de Paris du 30 mars 1856, et la Roumanie, qui a été appelée à en faire partie par l'article 53 du Traité de Berlin du 13 juillet 1878,

Désirant mettre l'Acte public du 2 novembre 1865, relatif à la navigation des embouchures du Danube, en harmonie avec les stipulations du Traité de Berlin portant que la dite Commission Européenne «exercera dorénavant ses fonctions jusqu'à Galatz, dans «une complète indépendance de l'autorité territoriale, et que tous «les Traités, arrangements, actes et décisions relatifs à ses droits, «privilèges, prérogatives et obligations sont confirmés»,

Ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir: etc.

Art. 1.

Les droits, attributions et immunités de la Commission Européenne du Danube, tels qu'ils résultent des Traités de Paris du 30 mars 1856 et de Londres du 13 mars 1871, de l'Acte public du 2 novembre 1865, ainsi que des actes et décisions antérieurs au Traité de Berlin du 13 juillet 1878, continueront à régir ses rapports avec les nouveaux Etats riverains, et leur effet s'étendra jusqu'à Galatz, sauf les modifications ci-après spécifiées.

ART. 2.

L'Agent spécialement préposé à la police du fleuve, en aval de Galatz et à l'exclusion du port de Soulina, portera dorénavant le titre d'Inspecteur de la navigation du Bas-Danube et sera, comme par le passé, assisté d'un chancelier et de surveillants répartis sur les différentes sections fluviales de son ressort, et tous placés sous ses ordres.

L'Inspecteur de la navigation, le chancelier de l'inspection, ainsi que les surveillants des sections fluviales, le Capitaine du port de Soulina et tout le personnel placé sous les ordres de ce dernier, sont nommés par la Commission, à la simple majorité des voix et sans distinction de nationalité. Ils peuvent également être révoqués par elle.

L'Inspecteur de la navigation et le Capitaine du port de Soulina remplissent leurs fonctions sous l'autorité directe de la Commission, qui les rétribue, et entre les mains de laquelle ils prêtent, ainsi que leurs subordonnés, le serment d'office.

Ils prononcent, en qualité de juges de première instance, sur les contraventions commises dans l'étendue de leurs ressorts respectifs en matière de police de la navigation, et leurs jugements sont rendus au nom de la Commission Européenne du Danube.

ART. 3.

Le contrôle des opérations de la Caisse de navigation de Soulina ne sera plus confié à un agent spécial; il sera exclusivement exercé par la Commission Européenne ou par l'autorité qui lui succèdera, et ce, dans la forme qui est ou sera déterminée par la dite Commission ou autorité.

Le mode de perception des taxes et l'administration de la Caisse de navigation de Soulina pourront être modifiés par décision prise à l'unanimité des voix, en séance plénière.

ART. 4.

La disposition finale de l'article 14 de l'Acte public de 1865 est modifiée en ce sens, que l'interdiction d'employer aucune partie des sommes produites par les taxes prélevées sur les bâtiments

de mer ou des emprunts réalisés au moyen de l'affectation de ces taxes, pour couvrir les frais des travaux ou des dépenses administratives se rapportant à une section fluviale, située en amont d'Isakcea, est restreinte à la partie du fleuve située en amont de Galatz.

ART. 5.

La Commission Européenne est chargée de l'entretien et de l'administration de tous les phares composant le système d'éclairage des embouchures du Danube : par suite, la quote-part représentant les droits de phare dans le montant des taxes perçues à Soulina restera intégralement acquise à la Caisse de navigation.

ART. 6.

Les Règlements sanitaires applicables aux embouchures du Danube, y compris les tarifs des taxes sanitaires, seront élaborés et modifiés, de concert avec la Commission Européenne, par le Conseil international qui sera institué à Bucarest.

Les règlements actuels resteront en vigueur jusqu'à nouvel ordre, sous la réserve du droit de la Commission Européenne de demander l'abrogation immédiate de ceux qui seraient en opposition avec les principes énoncés dans les articles 18, 19, 20, et de l'Acte public du 2 novembre 1865.

Dans le but de déterminer plus exactement la portée des stipulations du dit article 20, relatives aux mesures de quarantaine proprement dites, mises en vigueur en temps d'épidémie, il est expressément entendu et convenu que ces mesures sont exclusivement applicables aux navires et aux voyageurs de provenance brute et dans les ports non contaminés, et que toute mesure exceptionnelle et restrictive doit être supprimée, pour l'intercourse entre les ports du fleuve, dès que l'épidémie est devenue générale sur ses rives

Et afin de faciliter, en temps d'épidémie, le maintien de la police fluviale, il est convenu, de plus, que l'inspecteur de la navigation, le chancelier de l'inspection et les surveillants des sections continueront, comme par le passé, à circuler librement sur le fleuve, sous la seule condition de se soumettre, en cas de compromission, aux mesures règlementaires auxquelles sont soumis

les agents de la santé. Les mêmes immunités seraient, en cas de besoin, accordées aux ingénieurs, employés et ouvriers de la Commission Européenne.

ART. 7.

En ce qui concerne spécialement l'administration du service sanitaire à Soulina, le Conseil international de Bucarest s'entendra avec la Commission sur la nomination et la rétribution du personnel de la santé, sur l'installation et le fonctionnement des bureaux, sur l'établissement et l'entretien du lazaret, sur le mode de perception des taxes sanitaires et sur la destination de leur produit, lequel formera un fonds spécial.

ART. 8.

Pour assurer en tout temps au personnel, ainsi qu'aux propriétés et ouvrages de la Commission Européenne, le bénéfice de la neutralité qui leur est garantie par les articles 21 de l'Acte public du 2 novembre 1865, et 7 du traité de Londres du 13 mars 1871, les ingénieurs, employés et ouvriers de la Commission Européenne pourront être munis d'un brassard portant, sur fond bleu, les lettres blanches C. E. D. De plus, elle ne sera pas tenue d'arborer sur ses établissements de toute nature et sur ses embarcations d'autre pavillon que le sien, lequel est composé de cinq bandes parallèles, perpendiculaires à la hampe, disposées dans l'ordre suivant de leurs couleurs : rouge, blanc, bleu, blanc et rouge, la bande bleue ayant une hauteur double de celle de chacune des autres bandes, et portant en blanc les lettres C. E. D.

ART. 9.

Toutes les dispositions de l'Acte public du 2 novembre 1865 auxquelles il n'est pas expressément dérogé par le présent acte additionnel, conservent toutes leurs force et valeur.

Le règlement de navigation et de police et le tarif des droits de navigation seront revisés ultérieurement par la Commission Européenne, pour être mis d'accord avec l'état de choses créé par le Traité de Berlin.

ART. 10.

Le présent Acte sera ratifié.

Chacune des hautes parties contractantes ratifiera en un seul exemplaire. Les instruments de ratification seront déposés, dans le délai d'une année, ou plus tôt si faire se peut, dans les archives de la Commission Européenne du Danube.

En foi de quoi, les Délégués plénipotentiaires respectifs ont signé le présent Acte additionnel et y ont apposé leur sceau.

DOCUMENTS DIPLOMATIQUES

de 1881 à 1883

XXIV—1.

Le Ministre des Affaires Étrangères à Rome aux Représentan ts d'Italie à Berlin, Bucarest, Constantinople, Londres, Paris, Pétersbourg et Vienne.

3 Août, 1881.

Perchè possa riescirle ben chiaro il pensiero del Regio Governo rispetto alla quistione dei regolamenti fluviali tra Galatz e le Porte di Ferro, che sta per nuovamente presentarsi alla Commissione Europea del Danubio, stimo utile di qui riassumere succintamente quanto emerge dai precedenti dispacci e telegrammi.

Mi conviene anzitutto di ben assodare un primo punto, circa il quale, per effetto dell' inevitabile intreccio dei carteggi, sembra essere sorta alcuna dubbiezza.

Fin dallo scorso maggio ci fu noto il pensiero, concepitosi a Bucarest, di proporre, tra l'istituzione della Commissione mista per la navigazione del Danubio da Galatz alle Porte di Ferro, e la proroga dei poteri della Commissione Europea, tale una connessione per cui non si avesse a deliberare circa la Commissione mista infino a che la proroga della Commissione Europea non si fosse concordata.

Ogni ambiguità sugli intendimenti nostri fu, a questo riguardo, tosto esclusa quando, richiesti dal Governo britannico del nostro parere, esplicitamente riconoscemmo come l'ammissione di una facoltà d'appello dalle decisioni della Commissione mista alle deliberazioni della Commissione Europea già bastasse a consacrare la desiderata connessione tra le due Commissioni, e mancasse quindi ogni ragione per cui si dovesse già fin d'ora concordare la proroga della Commissione Europea, che d'all' articolo LIV del trattato

di Berlino è rinviata ad un anno prima della scadenza normale dei poteri di essa, cioè al 24 aprile 1882.

Fummo ben lieti di trovarci sopra questo punto consenzienti col Governo della Regina, col quale si dichiaravano indi del pari concordi gli altri gabinetti; nè poteva, d'altronde, dubitarsi che, mentre il fare di quella proroga una condizione per l'assenso alla istituzione della Commissione mista, sarebbe stato atto di non giustificata diffidenza una sufficiente guarentigia per ogni legittima preoccupazione è già fornita dal patto in cui oramai tutti siamo convenuti; che, cioè, la Commissione mista non possa mai, ed in veruna ipotesi, avere maggiore durata della Commissione Europea.

Eliminato cosi ogni malinteso circa le vere nostre intenzioni in proposito, era mestieri che, anche da parte nostra, francamente si affrontasse la questione relativa alla creazione della Commissione mista.

Facendo pure astrazione dalla circostanza che il nostro Commissario, aveva avuto parte personale nella compilazione dell' *avant-projet*, in cui la istituzione della Commissione mista già trovasi sancita in ogni suo particolare, e pur giovandoci ampiamente delle riserve che, quando *l'avant-projet* fu la prima volta presentato alla Commissione Europea, ebbesi da tutti i Commissari cura di enunciare, era però evidente, dopo lo scambio di idee intervenuto in questi ultimi tempi, che parecchi punti, anche per noi, dovevansi considerare come fuori di contestazione. Tra questi erano da enumerarsi: la istituzione della Commissione mista, la partecipazione dell' Austria-Ungheria e il conferimento della presidenza all' Austria-Ungheria stessa.

Il nostro Commissario, nell' intervenire alla presente sessione della Commissione Europea, trovossi munito di tali istruzioni che gli consentivano, intorno a quei tre punti, un immediato e incondizionato assenso.

Si affacciava indi un quarto punto: Se la presidenza attribuita all' Austria-Ungheria dovesse anche implicare la preponderanza, nel caso di parità di voti, nella Commissione mista, ove sono quattro Commissari. In massima anche su questo punto il nostro avviso non potea non essere favorevole, e solo riusciva per noi manifesto che praticamente la preponderanza del voto presidenziale avrebbe dovuto di necessità connettersi con la questione delle guarentigie da stabilirsi perchè le deliberazioni e gli atti della Commissione mista non avessero a ledere il diritto di libera navigazione.

Intorno all' opportunità di tali guarentigie, non esistendo, come quistione di massima, discordia di pareri, rimaneva e rimane tuttora a far ricerca di tali metodi pratici che abbiano in pari tempo quell' equo e serio carattere che occorre in simile materia, e premuniscano contro ogni pericolo di ulteriori complicazioni.

Sceverando l'intricato e complesso carteggio d'ogni parte non sostanziale, noi troviamo reciprocamente in presenza, a tale riguardo, due proposizioni.

La prima proposizione, dovuta all' iniziativa della Germania, e formulata indi in termini particolareggiati in parecchi documenti della cancelleria austro-ungarica, sarebbe sostanzialmente questa: distinguere le deliberazioni della Commissione mista in due categorie, comprendenti l'una le questioni amministrative e l'altra le questioni di principio ; sarebbero d'ordine amministrativo le questioni di forma, non che quelle attinenti al servizio interno della Commissione, ai rapporti della Commissione coi suoi impiegati e alla esecuzione del Regolamento; sarebbero invece quistioni di principio l'interpretazione del Regolamento e lo stanziamento di tutte le nuove spese non fissate fin dalla istituzione della Commissione mista ; per le questioni amministrative sarebbero valide e senza appello le risoluzioni prese anche a semplice maggioranza con preponderanza del voto presidenziale; per le questioni di principio, invece, sarebbero inappellabili le sole deliberazioni prese all' unanimità, potendo, se prese a semplice maggioranza, essere oggetto di appello, con effetto sospensivo, da parte di ciascuno dei quattro Stati rappresentati nella Commissione mista.

L'altra proposizione è d'iniziativa britannica.

Il gabinetto di Londra avrebbe voluto, da principio, che tutte le decisioni della Commissione mista fossero suscettibili d'appello con effetto sospensivo, e che il diritto di appello spettasse a tutte le Potenze. Non tacqui, a questo riguardo, nei miei colloqui coll' ambasciatore d'Inghilterra, come, secondo la mia impressione, una così illimitata facoltà d'appello sembrasse eccedere la misura della legittima preoccupazione per la libertà della navigazione nel Basso-Danubio. Dipoi il Governo della Regina ha acconsentito ad attenuare la sua domanda, rinunciando all' appello per le questioni d'ordine amministrativo. Ecco la più recente formola della proposizione britannica:

Sarebbero suscettibili di appello tutte le questioni di principio che toccano la libertà di navigazione, come la compilazione

dei regolamenti e la estensione dei poteri della Commissione mista; tale appello competerebbe, nonostante la unanimità del voto, a qualunque potenza i cui nazionali siano lesi dalla presa deliberazione; dovrebbe la Commissione Europea decidere se la questione è amministrativa o di principio; l'appello sospenderebbe l'esecuzione nel caso soltanto in cui si tratti di deliberazione presa a maggioranza.

Ponendo a raffronto le due proposizioni, è facile scorgere come non trattisi di radicale divergenza. Nondimeno il divario esiste e sembra potersi riassumere in questi tre punti:

a) La proposizione britannica attribuisce la facoltà d'appello a tutte le Potenze, mentre la proposizione austro-ungarica la attribuisce solo alle potenze rappresentate nella Commissione mista;

b) La proposizione austro-ungarica ammette l'appello nel caso soltanto in cui si tratti di deliberazione presa a semplice maggioranza, mentre invece la proposizione britannica ammette l'appello anche nel caso in cui si tratti di deliberazione presa all' unanimità;

c) La proposizione austro-ungarica mirerebbe a predeterminare rispettivamente, le questioni di principio e le questioni amministrative, mentre la proposizione britannica, pure enunciando una generica esemplificazione delle questioni di principio, lascierebbe alla stessa Commissione Europea la potestà di pronunciare *in limine*, e di volta in volta, se trattisi di questioni di principio o di questioni amministrative.

In questi termini trovasi adunque oramai compendiata la questione. Il desiderio che da ogni parte si manifesta di giungere ad un giusto componimento, e il convincimento nostro che la discrepanza riducesi a proporzioni tali da non escludere la possibilità di un conveniente accordo, ci fanno confidare che possa conseguirsi una soluzione; per la ricerca della quale noi ci accingiamo sin da ora a prestare opera imparziale, conciliante, non d'altro sollecita che di premunire, con giuste guarentigie, gli interessi economici che hanno svolgimento nel Basso-Danubio.

Gradisca, etc.

Mancini.

XXIV — 2.

Le Chargé d'Affaires d'Italie à Paris au Ministre des Affaires Etrangères à Rome.

12 Septembre, 1881.

Ho approfittato di un' occasione, che ebbi, di abboccarmi col mio collega di Rumania, signor Ghika, per interrogarlo relativamente a quanto l'Eccellenza Vostra si compiaceva domandarmi col suo dispaccio dell' 8 di questo mese.

Venni cosi a sapere che il signor Barrère, delegato presso la Commissione Europea del Danubio, intende effettivamente di presentare, in novembre, alla prossima sessione della Commissione stessa, una proposta di cui il Governo francese, per altro, gli lascierà l'intera iniziativa, salvo poi a sostenerla officialmente qualora essa avesse qualche probabilità di buona riuscita.

Siffatta proposta consisterebbe nell' aggiungere alla Commissione ripuaria, per ogni sessione, e per turno, un delegato della Commissione Europea, escludendo gli interessati, di già rappresentati nella Commissione mista. Si seguirebbe l'ordine alfabetico, in modo che pel primo anno il delegato sarebbe quello dell' Alemagna, ed avrebbe ufficio di assistere alle sedute della Commissione mista e di decidere se le questioni in litigio siano della competenza della Commissione ripuaria o debbano invece essere deferite alla Commissione Europea.

Il gabinetto francese pare abbia serbato scrupuloso silenzio sulle idee del suo delegato nella Commissione danubiana; la legazione di Rumania ne ebbe conoscenza in via indiretta.

Essendomi in seguito recato al Ministero degli Affari Esteri, ebbi un colloquio col direttore politico, il quale mi affermò che il gabinetto francese non aveva fatto, nè era disposto a fare propo-

sizioni di sorta, ma che il signor Barrère, essendosi incontrato per viaggio con uno o due de' suoi colleghi della Commissione, aveva in forma accademica parlato della questione del Danubio ed emesse certe sue opinioni personali in proposito; mi ricordò che la Commissione Europea si era separata senza venire ad un accordo circa la questione del diritto di appello, soggiungendo che, se le idee del signor Barrère (idee che evitò di formularmi) fossero riconosciute buone in seno della Commissione Europea del Danubio, il gabinetto francese non mancherebbe di raccomandarle.

Gradisca, etc.

Marochetti.

XXIV—3.

L'Ambassadeur d'Italie à Berlin au Ministre des Affaires Étrangères à Rome.

12 Février, 1882.

Seppi ieri dal conte di Wolkenstein, qui giunto per concertarsi sulla questione danubiana, come uno scambio d'idee iniziato in proposito dall' Austria-Ungaria non abbia ancora approdato a definitiva conclusione. Si riferisce il medesimo alla proposta del signor Barrère, che consiste nell' aggiungere un membro della Commissione Europea del Danubio alla Commissione mista, allo scopo di dirimere eventualmente il voto. In altre parole, i membri della Commissione mista, da quattro (Austria, Bulgaria, Rumania, Serbia) diventerebbero cinque. Riuscendo cosi inutile la preponderanza del voto di uno fra essi, il gabinetto austro-ungarico non avrebbe difficoltà di rinunciarvi.

Il conte di Wolkenstein assicuravami, nello stesso tempo, delle concilianti disposizioni del suo governo. L'oggetto della sua missione è di intendersi circa i particolari della proposta Barrère, già accettata in principio. Concordati tali particolari, il gabinetto austro-ungarico si metterà tosto in comunicazione colle altre Potenze.

Launay.

XXIV—4.

L'Ambassadeur d'Italie à Berlin au Ministre des Affaires Étrangères à Rome.

24 Mars, 1882.

Si je suis bien informé, l'Autriche-Hongrie et l'Allemagne sont d'accord pour modifier dans le sens suivant la proposition de M. Barrère, concernant la question du Danube. Ce serait par ordre alphabétique des Puissances que les délégués de la Commission Européenne siègeraient à tour de rôle, et chacun pour un an, au lieu de six mois, dans la Commission mixte. La priorité appartiendrait donc à l'Allemagne, puis viendrait l'Autriche-Hongrie, etc.

Le comte de Wolkenstein s'est rendu à Paris pour y recommander cette modification, en proposant que la France prenne l'initiative de la soumettre aux autres Puissances.

Agréez, etc.

Launay.

XXIV — 5.

Le Ministre des Affaires Etrangères à Vienne au Chargé d'Affaires d'Autriche-Hongrie à Bucarest.

11 Avril, 1882.

Vous savez qu'aux termes du Traité de Berlin les Puissances auront dans le courant de la présente année à s'entendre sur la prolongation ou sur la modification des pouvoirs de la Commission Européenne du Danube qui, au sens du Traité de Londres, expirent le 24 avril 1883.

Dans des propositions que nous avons successivement soumises aux Gouvernements intéressés à l'égard de la Commission mixte, nous avons toujours reconnu le principe d'une stricte corrélation entre la durée de la dernière Commission et de celle de la Commission Européenne du Danube.

Telle est aussi, en général, la base des nouvelles négociations qui sont actuellement entamées à Paris.

La question de la prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne figurera parmi les propositions que le Gouvernement français fera parvenir aux différents cabinets, si, comme nous l'espérons, les négociations actuelles aboutissent.

En ne s'en tenant qu'à la lettre et à l'esprit des trois Traités qui règlent la question du Danube, les Grandes Puissances seraient, il est vrai, seules appelées à se prononcer sur la question de la prolongation.

Cependant, connaissant la valeur que le Gouvernement Royal attache à voir la Roumanie admise à titre égal dans les négociations sur cette question, et voulant lui donner une nouvelle preuve de nos bons sentiments à son égard, nous sommes dès aujourd'hui prêts à déclarer que nous seconderons la Roumanie dans l'accomplissement de ce désir, afin que le droit de signer, le moment venu,

à côté des Grandes Puissances, l'acte de prolongation lui soit reconnu.

Je suis convaincu, M. , que le Gouvernement Royal reconnaîtra l'esprit d'impartialité et de bienveillance qui inspire notre résolution et j'ose espérer qu'en examinant les propositions qui lui parviendront prochainement de la part du Gouvernement français avec le même esprit d'équité, il ne se refusera pas de reconnaître qu'elles ne constituent rien qui puisse porter atteinte aux droits et aux intérêts de la Roumanie.

Recevez, etc.

Kállay.

XXIV — 6.

Le Ministre de France à Bucarest au Ministre des Affaires Etrangères de Roumanie.

17 Avril, 1882.

En vertu de l'art. 55 du Traité de Berlin, la Commission Européenne du Danube a été chargée d'élaborer, avec l'assistance des Etats riverains, des Règlements de navigation, de police et de surveillance pour la partie du Danube comprise entre les Portes-de-Fer et Galatz.

Votre Excellence connaît les discussions auxquelles cette œuvre a donné lieu depuis bientôt deux ans au sein de la Commission de Galatz. Après plusieurs sessions laborieuses, les délégués des Puissances sont tombés d'accord, sauf sur des points d'une importance secondaire concernant un ensemble de dispositions relatives à la navigation et à la police de la section fluviale, dont il s'agit. Ce n'est que sur la partie des Règlements qui touchent à la surveillance et à l'exécution que des divergences profondes se sont révélées. Elles ont pris un caractère si accusé, que les Commissaires ont dû se séparer plusieurs fois sans arriver à une entente, et enfin leur œuvre est restée en souffrance depuis la session du printemps de 1881.

Lorsque la Commission Européenne s'est occupée en dernier lieu des Règlements prévus par le traité de 1878, elle se trouvait donc en présence d'une tâche aux trois quarts achevée, mais dénuée de toute sanction. Les délégués, sauf celui de Roumanie, avaient conditionnellement accepté la création d'une Commission mixte destinée à surveiller et à exécuter les Règlements, et à laquelle l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie, la Roumanie et la Serbie

devaient participer. Il avait été stipulé, en outre, que, par mesure de courtoisie, la présidence de cette Commission appartiendrait au représentant de l'Autriche Hongrie. A cela, toutefois, se bornait l'entente de tous les délégués, sauf un. Le fonctionnement de la Commission mixte, sa compétence, sa situation à l'égard de la Commission Européenne, dont elle serait l'émanation directe, soulevaient des objections nombreuses et donnaient naissance à des propositions diverses, dont trois attiraient particulièrement l'attention des parties intéressées.

La première, émanant du délégué d'Autriche-Hongrie, attribuait une voix prépondérante, en cas de partage égal des voix, au président de la Commission mixte; la deuxième, de source anglaise, était, à proprement parler, un amendement à la proposition autrichienne; elle admettait la voix prépondérante du président, mais en stipulant un droit d'appel à la Commission Européenne contre les décisions quelconques de la Commission mixte. Enfin, le délégué d'Allemagne avait formulé une troisième combinaison, laquelle maintenait la voix dirimante du président autrichien et admettait le principe de l'appel à la Commission Européenne, non pour toutes les questions, mais seulement pour les questions de principe.

Aucune de ces propositions n'ayant réuni l'assentiment général, il a semblé au Gouvernement de la République qu'il y avait ouverture pour une quatrième combinaison, conçue de manière à sauvegarder tous les intérêts en jeu et donner satisfaction aux légitimes susceptibilités qui s'étaient manifestées au cours de cette longue controverse. Cela lui a paru d'autant plus opportun qu'aux termes de l'art. 54 du Traité de Berlin, l'époque est proche où les Puissances auront à s'entendre sur le renouvellement et les modifications des pouvoirs de la Commission Européenne, modifications impliquées par la corrélation et la coexistence de deux Commissions, si la Commission mixte vient à être créée.

J'ai l'honneur de communiquer à V. Exc., en annexe, le texte de cette nouvelle proposition que le délégué français à Galatz aura pour instructions de soumettre à ses collègues lors de la prochaine session de la Commission Européenne. Elle porte sur la partie C de l'extrait des dernières délibérations de la Commission sur les règlements prévus par l'art. 55 du Traité de Berlin.

Comme vous pourrez le constater, M. le Ministre, cette proposition a pour point de départ une distribution nouvelle des élé-

ments constitutifs de la Commission mixte. D'après les précédentes délibérations des délégués européens de Galatz, cette Commission ne devait compter que quatre membres. Notre proposition y introduit un cinquième délégué, choisi dans la Commission Européenne par ordre alphabétique des Puissances pour une période de six mois. Cette adjonction d'un membre de la Commission Européenne à la Commission mixte paraît d'autant plus naturelle que la corrélation des deux Commissions a été nettement posée dans les discussions des délégués. Il suffit de se reporter au protocole de la Commission pour constater que ce fait n'a été contesté par personne. De même que l'Autriche-Hongrie a revendiqué une part de représentation dans la Commission mixte en raison de l'importance de ses intérêts commerciaux dans le Bas-Danube, de même on peut soutenir, sans crainte d'être contredit, que rien dans l'esprit des Traités ne s'oppose à ce que les Puissances jouissent, dans la Commission fluviale à créer, d'une influence représentative telle que celle que mon Gouvernement a en vue.

A côté de la question de principe, la combinaison que j'ai l'honneur de transmettre à V. Exc. présente des avantages, dont les gouvernements intéressés apprécieront certainement la valeur. On avait exprimé la crainte que le partage égal des voix dans une Commission de quatre membres sur des questions d'administration fluviale ne fût une entrave sérieuse pour l'œuvre commune et c'est même pour ce motif que l'expédient d'une voix dirimante avait été suggéré. La présence d'un cinquième membre dans la Commission mixte fera tomber tout naturellement la nécessité d'une inégalité de droit dont on avait pu prendre ombrage de certains côtés. Un partage égal de voix ne pourra pas se produire et les travaux de la Commission ne courront aucun risque d'être enchaînés par un obstacle de cette nature. En outre, il est certain que la présence d'un membre de la Commission Européenne dans la Commission mixte contribuera puissamment à établir dans l'application des règlements cette harmonie avec les Règlements en aval de Galatz et cette homogénéité que les dispositions du Traité de 1878 ont explicitement stipulées.

C'est dans ce but que l'art. 1-er du texte ci-annexé porte que la Commission Européenne pourra demander à la Commission mixte, par l'entremise de son délégué, quand elle le jugera convenable, les renseignements dont elle aurait besoin concernant

celles des décisions de la Commission mixte qui toucheraient à la liberté de la navigation.

Cette clause resserre encore plus, s'il est possible, les liens qui, selon nous, doivent unir les deux Commissions dans la tâche commune qu'elles auront à poursuivre pour faciliter la navigation du Bas-Danube à tous les pavillons.

V. Exc. verra aussi que nous avons laissé, par l'article 1 la présidence de la Commission mixte au délégué d'Autriche-Hongrie. Outre qu'il n'était pas opportun dans cette circonstance de revenir sur une décision prise par la grande majorité des Puissances, il nous a paru que la situation du délégué européen dans la Commission mixte avait un caractère arbitral, et qu'en elle-même cette situation était tellement considérable qu'on s'exposerait à la diminuer, en soumettant le représentant de la Commission Européenne aux règles ordinaires de préséance dans la Commission et en établissant le partage d'une dignité qui n'entraîne aucun privilège entre le représentant de l'Autriche-Hongrie et celui de l'Europe.

Les articles qui suivent la disposition fondamentale du texte ci-joint en sont la conséquence nécessaire et voulue. Pour les formuler, mon Gouvernement n'a eu qu'à se reporter à l'extrait des dernières délibérations de la Commission Européenne et à y prendre les dispositions de la partie C de ce recueil, qui avait réuni l'unanimité ou la presque unanimité des parties intéressées.

Toutefois, mon Gouvernement y a introduit certaines modifications, dont je dois indiquer à V. Exc. la signification et la portée. L'art. 2 reproduit textuellement l'art. 2 de «l'extrait», proposé par le délégué de la Grande-Bretagne: Il établit la co-existence de la Commission mixte et de la Commission Européenne, sans préjudice des modifications qu'il pourrait devenir nécessaire d'introduire dans la constitution et dans les pouvoirs de la première.

Il en est de même de l'art. 3, sauf en deux points, sur lesquels j'attire particulièrement Votre attention.

En ce qui touche le mode de votation, il a paru à mon Gouvernement que le vote par majorité était la conséquence toute naturelle de l'adjonction d'un cinquième membre à la Commission mixte. Le principe de la majorité ne pourrait soulever d'objection que si l'un des membres de cette Commission était investi d'une situation privilégiée. Or, d'après notre proposition, il n'en est plus ainsi et tous les membres de la Commission mixte jouissent de droits égaux. C'est en vain, croyons-nous, qu'on invoquerait ce qui

se passe dans la Commission Européenne de Galatz, où les décisions doivent être prises à l'unanimité *sur les questions de fond.* Malgré l'étendue et la variété de ses attributions, la Commission Européenne n'est pas encore arrivée, après vingt cinq années, à établir une distinction méthodique entre ces questions de fond et les questions d'administration. D'autre part, si l'on examine avec attention son fonctionnement intérieur, on constate qu'en fait c'est à la simple majorité que toutes les décisions sont prises, même sur les questions de fond. Car il est d'un usage établi que les membres de la minorité finissent toujours par se ranger à l'avis de la majorité pour constituer l'unanimité prescrite par les Règlements. En ce qui concerne la Commission mixte, il serait encore plus difficile d'établir une distinction entre les questions dont elle sera saisie, puisqu'elle n'aura à connaître, par suite de la nature même des choses, que d'affaires *d'administration* fluviale. On ne voit, dès lors, que des avantages à ce que toutes ses décisions soient prises à la majorité des voix

La deuxième modification que le Gouvernement de la République croit devoir proposer à l'art. 2 a trait au Règlement intérieur de la Commission mixte et aux instructions dites spéciales que cette Commission aura à élaborer pour la direction de ses agents. En ce qui concerne le Règlement intérieur, il lui paraît indispensable que celui-ci soit communiqué à la Commission Européenne et qu'il ne devienne applicable que lorsque la dite Commission l'aura approuvé. Il en est de même pour *les instructions spéciales* Ces instructions sont celles dont il est parlé dans l'art. 9 de l'Acte public de navigation de 1865. Ce sont, à proprement parler, des instructions générales et règlementaires. C'est sur elles que repose en réalité tout le système de la police fluviale. Ces instructions ont incontestablement le caractère d'un acte législatif et c'est pour cette raison que le Gouvernement de la République propose de stipuler qu'elles seront communiquées à la Commission Européenne et qu'elles ne deviendront applicables que lorsque cette Commission les aura trouvées conformes aux principes qui auront servi de base aux Règlements fondamentaux. De cette manière, il ne saurait y avoir de contradiction entre les Règlements et la façon dont ils seront appliqués.

Si les instructions générales aux agents de la Commission mixte déviaient de la ligne indiquée, la Commision Européenne aurait qualité pour en modifier et l'esprit et la lettre.

L'article 4 traite des frais d'administration, dont la répartition intéresse avant tout les Etats représentés à la Commission mixte. Le mode de répartition, dont le texte ci-annexé fait mention, a plutôt, de la part de mon Gouvernement, le caractère d'une suggestion que d'une proposition. Il avait songé d'abord à faire participer la Commission Européenne aux frais de la Commission mixte. Il a dû reconnaître ensuite que cette participation serait contraire aux dispositions de l'art. 14 de l'Acte public de 1865. C'est donc en quatre parts seulement que ces frais lui semblent devoir être divisés. L'Autriche-Hongrie, comme V. Exc. le verra, y entre pour une quote-part égale à celle de la Roumanie. Toutefois, il va sans dire que si les parties intéressées préfèrent une répartition différente, mon Gouvernement n'y ferait, en ce qui le concerne, aucune objection.

Les articles 5, 6 et 7 de la proposition ci-jointe sont la reproduction pure et simple des articles 8, 9 et 10 de «l'extrait des dernières délibérations de la Commission Européenne», sauf sur un point. Dans ces derniers articles le principal agent de la Commission mixte est appelé *inspecteur en chef*. Nous pensons que ce terme est hors de proportion avec la fonction dont il s'agit. La Commission Européenne a un *inspecteur;* il n'y a aucune raison pour qu'il en soit autrement pour la Commission mixte. Nous avons donc supprimé les deux mots *„en chef"*. Il va sans dire, d'ailleurs, que, dans notre pensée, les agents de la Commission mixte, sans exception, seront choisis dans les mêmes conditions que ceux de la Commission Européenne et que l'inspecteur, les sous-inspecteurs et le personnel pourront être révoqués par l'Autriche, qui les aura choisis.

L'art. 8, relatif au sectionnement du fleuve et à la juridiction de sous-inspecteurs, est emprunté à «l'extrait des dernières délibérations de la Commission Européenne».

Il en est de même des articles 9, 10 et 12. Cependant, à l'article 9, qui reproduit l'art. 13 de «l'extrait», mon Gouvernement a cru devoir supprimer plusieurs mots et le rédiger dans les termes suivants: «Les Etats riverains prêteront à la Commission mixte et à ses agents le concours dont ils pourront avoir besoin dans l'accomplissement de leur tâche».

Quant à l'art. 14 de «l'extrait» portant que «le présent règlement ne peut être modifié qu'avec le concours de la Commission Européenne, il a paru préférable de le supprimer. En effet, lorsque la

Commission Européenne aura définitivement arrêté les Règlements d'amont, il n'appartiendra qu'aux Puissances qui les auront sanctionnés d'y introduire des modifications. Les Gouvernements pourront alors, si tel est leur désir, charger la Commission Européenne de modifier les Règlements, mais celle-ci n'aura cette faculté qu'autant qu'elle y aura été autorisée par les Puissances qu'elle représente. Pour éviter tout équivoque sur ce point, les délégués de Galatz pourrront insérer une déclaration conforme dans le protocole de signature du Règlement.

Telles sont, M. le Ministre, les observations que je suis chargé par mon Gouvernement de présenter à V. Exc. au sujet de la proposition dont il a pris l'initiative.

Cette proposition a pour objet de règler, dans les conditions déjà indiquées au cours des discussions de la Commission Européenne, l'application équitable des Règlements fluviaux dans une grande artère internationale, et l'on a, à Paris, la ferme conviction que, loin de porter atteinte aux droits souverains de la Roumanie, les dispositions qu'elle contient tendent à leur assurer une sauvegarde efficace. Mon Gouvernement se plaît à espérer qu'elle rencontrera son approbation et que le cabinet de Bucarest voudra bien donner à son délégué à Galatz l'instruction de l'appuyer. La Commission Européenne est appelée à se réunir très prochainement pour statuer sur les questions prévues par l'art. 54 du Traité de Berlin et il est fort désirable qu'elle soit à même d'en reprendre utilement l'examen. C'est dire le prix que l'on attacherait en France à connaître, le plus tôt possible, les vues du Gouvernement royal concernant la proposition transactionnelle que j'ai l'honneur de lui soumettre.

Il ne vous aura pas échappé, M. le Ministre, qu'en créant une Commission mixte dont l'existence est liée à celle de la Commission Européenne, notre proposition entraîne implicitement la prolongation des pouvoirs de cette dernière Assemblée, qui, aux termes de l'art. 4 du Traité de Londres de 1871, arriverait à son terme le 24 avril 1883. D'autre part, vous savez, M. le Ministre, que, d'après l'art. 54 du Traité de Berlin, les Puissances doivent se mettre d'accord une année avant l'expiration de ce terme sur la prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne ou sur les modifications qu'elles jugeraient nécessaires d'y introduire. En adhérant à notre proposition, les Puissances sanctionneraient, par là même, une modification des pouvoirs de la Commission Européenne, et en admettraient en principe la prolongation.

Quelle devrait être la durée de cette prolongation ?

C'est une question qui n'a pas sa place dans le projet ci annexé, exclusivement relatif à la Commission mixte; mais les liens de connexité des deux Commissions et le terme imminent du 24 avril imposent aux Puissances l'obligation d'en aborder, dès à présent, l'examen. Il est donc utile que j'expose, à ce sujet, les vues du Gouvernement de la République.

Si la Commission mixte est établie sur les bases indiquées, elle inaugurera ses travaux soit à l'automne de la présente année, soit au printemps de 1883. Alors commencera le roulement alphabétique qui enverra chacun des membres de la Commission Européenne siéger, durant six mois, à la Commission mixte. Le cas échéant, il est nécessaire d'assurer l'égalité de représentation de chacune des Puissances et de maintenir le fonctionnement de la nouvelle organisation pendant un temps suffisant pour en bien apprécier les effets. Ce double résultat serait atteint, à notre sens, si les pouvoirs de la Commission Européenne étaient prolongés dans leur forme nouvelle pour une période correspondant à seize sessions de la Commission mixte, soit jusqu'au 24 octobre 1890, dans le cas où la Commission mixte inaugurerait ses travaux le 24 octobre prochain, soit jusqu'au 24 avril 1891 dans le cas où elle ne devrait commencer à fonctionner que le 24 avril 1883. D'après cette combinaison, chacun des délégués des huit Puissances qui font partie de la Commission Européenne serait *adjoint* deux fois à la Commission mixte. D'autre part, un délai de huit années paraît suffisant pour une première période d'expériences.

Reste à préciser quel sera l'état des choses au bout de huit années. Le fait même qu'il s'agit, à nos yeux, d'une période d'expériences indique que, dans notre esprit, l'expiration du délai de huit années ne marquera pas nécessairement le terme des deux Commissions, les Puissances se réservant la faculté d'examiner s'il y aura lieu d'en prolonger la durée et d'en modifier l'organisation.

On pourrait formuler cette pensée dans une stipulation analogue à l'art. 54 du Traité de Berlin.

Les pourparlers auxquels le Règlement de cette question donnera lieu, fourniraient l'occasion de répondre au désir exprimé par plusieurs Puissances de voir étendre la compétence de la Commission Européenne jusqu'à Braïla, tête de la navigation maritime dans le Danube. Cette extension serait d'autant plus logique qu'en fait, par consentement tacite, les Règlements de la Commission Eu-

ropéenne sont actuellement observés dans la section du Danube comprise entre Braïla et Galatz; il y aurait avantage évident à ce que cet état de choses fût régularisé et définitivement consacré.

En somme, les arrangements à intervenir porteraient sur trois points :

1. Extension des pouvoirs de la Commission Européenne jusqu'à Braïla inclusivement;

2. Sanction des règlements prévus par l'article 55 du Traité de Berlin que la Commission Européenne élaborera durant sa prochaine session;

3. Prolongation des pouvoirs modifiés de la Commission Européenne jusqu'au 24 octobre 1890 ou jusqu'au 24 avril 1891.

Il est à peine besoin d'ajouter, M. le Ministre, qu'en indiquant les conditions dans lesquelles les pouvoirs de la Commission Européenne pourraient être modifiés ou renouvelés, le Gouvernement français n'entend nullement se départir des idées et des principes dont il s'est constamment inspiré, tant dans la question danubienne qu'en ce qui touche la situation et la vitalité du syndicat européen de Galatz. Nous nous appliquons, au contraire, à rechercher ce qui peut donner de la force et de la stabilité à une institution qui, depuis un quart de siècle, a rendu à la navigation et au commerce européen des services inappréciables.

Veuillez, etc.

De Ring.

XXIV — 7.

Le Chargé d'Affaires de France à Rome au Ministre des Affaires Etrangères d'Italie.

28 Avril, 1882.

Monsieur le Ministre,

Votre Excellence sait qu'en vertu de l'article LV du Traité de Berlin la Commission Européenne du Danube a été chargée d'élaborer, avec l'assistance des Etats riverains, des Règlements de police et de surveillance pour la partie du Danube comprise entre les Portes-de-Fer et Galatz ; Elle se rappelle, en outre, que les délégués des Puissances sont tombés d'accord sur les principaux points de la question soumise à leurs délibérations et que des divergences d'opinions se sont manifestées seulement sur la partie des Règlements qui touchent à la surveillance et à l'exécution.

Ce défaut d'entente a, dans la suite, amené les Délégués, sauf celui de Roumanie, à accepter conditionnellement la création d'une Commission mixte, à laquelle l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie, la Roumanie et la Serbie devraient participer, et dont le fonctionnement, la compétence et la situation à l'égard de la Commission Européenne ont donné lieu à différentes propositions, parmi lesquelles je citerai plus particulièrement celles qui ont été formulées par les délégués de l'Autriche-Hongrie, de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne. Aucune de ces motions n'ayant réuni l'assentiment général, le Gouvernement de la République a pensé qu'il y aurait place pour une quatrième combinaison, conçue de manière à sauvegarder les intérêts en jeu et à donner satisfaction aux légitimes susceptibilités de chacun. C'est le texte de cette proposition que, d'après les instructions de M. de Freycinet, j'ai l'honneur de communiquer ci-joint à Votre Excellence, en l'accompagnant des quel-

ques explications suivantes, destinées à donner une idée plus nette de la portée de ses différents articles et de l'esprit qui a présidé à leur rédaction.

Ainsi que Votre Excellence pourra le constater, cette proposition a pour point de départ une distribution nouvelle des éléments de la Commission mixte. D'après les précédentes délibérations des délégués européens à Galatz, cette Commission ne devait compter que quatre membres. Notre proposition y introduit un cinquième délégué, choisi dans le sein de la Commission Européenne par ordre alphabétique des Puissances pour une période de six mois. Cette adjonction d'un membre de la Commission Européenne à la Commission mixte paraît d'autant plus naturelle que la corrélation des deux Commissions a été nettement posée dans les discussions des délégués. Il suffit de se reporter aux Protocoles de la Commission pour constater que ce fait n'a été contesté par personne. De même que l'Autriche-Hongrie a revendiqué une part de représentation dans la Commission mixte à raison de l'importance de ses intérêts commerciaux dans le Bas-Danube, de même on peut soutenir, sans crainte d'être contredit, que rien, dans l'esprit des Traités, ne s'oppose à ce que les Puissances jouissent, dans la Commission fluviale à créer, d'une influence représentative telle que celle que nous avons en vue.

A côté de la question de principe, la combinaison que j'ai l'honneur de transmettre à Votre Excellence présente des avantages dont les gouvernements apprécieront certainement la valeur. On avait exprimé la crainte que le partage égal des voix, dans une Commission de quatre membres, sur des questions d'administration fluviale ne fût une entrave sérieuse pour l'œuvre commune, et c'est même pour ce motif que l'expédient d'une voix dirimante avait été suggéré. La présence d'un cinquième membre dans la Commission mixte fera tomber tout naturellement la nécessité d'une inégalité de droit, dont on avait pu prendre ombrage de certains côtés. Un partage égal des voix ne pourra pas se produire et les travaux de la Commission ne courront aucun risque d'être entravés par un obstacle de cette nature. En outre, il est certain que la présence d'un membre de la Commission Européenne dans la Commission mixtre contribuera puissamment à établir, dans l'application des Règlements, cette harmonie avec les Règlements en aval de Galatz et cette homogénéité que les dispositions du traité de 1878 ont expressément stipulées. C'est dans ce but que l'article

du texte ci-annexé porte que: «La Commission Européenne pourra demander à la Commission mixte, par l'entremise de son délégué, quand elle le jugera convenable, les renseignements dont elle aurait besoin concernant celles des décisions de la Commission mixte qui toucheraient à la liberté de la navigation».

Cette clause resserre encore plus, s'il est possible, les liens qui, selon nous, doivent unir les deux Commissions dans la tâche commune qu'elles auront à poursuivre pour faciliter la navigation du Bas-Danube à tous les pavillons.

Vous verrez aussi que nous avons laissé, par l'article premier, la présidence de la Commission mixte au délégué de l'Autriche-Hongrie. Outre qu'il n'était pas opportun, dans cette circonstance, de revenir sur une décision prise par la grande majorité des puissances, il nous a paru que la situation du délégué européen dans la Commission mixte avait un caractère arbitral, et qu'en elle-même cette situation était tellement considérable qu'on s'exposerait à la diminuer en soumettant le représentant de la Commission Européenne aux règles ordinaires de préséance dans la Commission et en établissant le partage d'une dignité qui n'entraîne aucun privilège entre le représentant d'Autriche-Hongrie et le représentant de l'Europe.

Les articles qui suivent la disposition fondamentale du texte ci-joint en sont la conséquence nécessaire et voulue. Pour les formuler, le Gouvernement de la République n'a eu qu'à se reporter à l'extrait des dernières délibérations de la Commission Européenne, et à y prendre les dispositions de la partie C de ce recueil, qui avaient réuni l'unanimité ou la presque unanimité des parties intéressées. Toutefois, il a été introduit certaines modifications dont je ne crois pas sans intérêt d'indiquer à Votre Excellence la signification et la portée.

L'article 11 reproduit textuellement l'article 2 de l'extrait, proposé par le Délégué de la Grande-Bretagne; il établit la coexistence de la Commission mixte et de la Commission Européenne sans préjudice des modifications qu'il pourrait devenir nécessaire d'introduire dans la constitution et dans les pouvoirs de la première.

Il en est de même de l'article 3, sauf en deux points sur les quels j'attire particulièrement l'attention de Votre Excellence.

En ce qui touche le mode de votation, il nous a paru que le vote par majorité était la conséquence toute naturelle de l'adjonction d'un cinquième membre à la Commission mixte. Le principe de la

majorité ne pourrait soulever d'objection que si l'un des membres de cette Commission était investi d'une situation privilégiée.

Or, d'après notre proposition, il n'en est plus ainsi, et tous les membres de la Commission mixte jouissent de droits égaux. C'est en vain, croyons-nous, qu'on invoquerait ce qui se passe à cet égard dans la Commission Européenne de Galatz, où les décisions doivent être prises à l'unanimité sur les questions de fond. Malgré l'étendue et la variété de ses attributions, la Commission Européenne n'est pas encore arrivée, après 25 ans, à établir une distinction méthodique entre les questions de fond et les questions d'administration. D'autre part, si l'on examine attentivement son fonctionnement intérieur, on constate qu'en fait c'est à la simple majorité que toutes ses décisions sont prises, même sur les questions de fond; car il est d'un usage établi que les membres de la minorité finissent toujours par se ranger à l'avis de la majorité pour constituer l'unanimité prescrite par les Règlements.

En ce qui concerne la Commission mixte, il serait encore plus difficile d'établir une distinction entre les questions dont elle sera saisie, puisqu'elle n'aura à connaître, par suite de la nature même des choses, que d'affaires *d'administration* fluviale. On ne voit dès lors que des avantages à ce que toutes ces décisions soient prises à la majorité des voix.

La deuxième modification que nous croyons devoir proposer à l'article 2 a trait au Règlement intérieur de la Commission mixte et aux instructions dites spéciales que cette Commission aura à élaborer pour la direction de ses agents. En ce qui concerne le Règlement intérieur, il nous paraît indispensable qu'il soit communiqué à la Commission Européenne et qu'il ne devienne applicable que lorsque celle-ci l'aura approuvé. Il en est de même pour les instructions spéciales; ces instructions sont celles dont il est parlé dans l'article 9 de l'Acte public de navigation de 1865. Ce sont, à proprement parler, des instructions générales et règlementaires; c'est sur elles que repose en réalité tout le système de la police fluviale. Ces instructions ont incontestablement le caractère d'un acte législatif, et c'est pour cette raison que nous proposons de stipuler qu'elles seront communiquées à la Commission Européenne et qu'elles ne deviendront applicables que lorsque cette Commission les aura trouvées conformes aux principes qui auront servi de base aux Règlements fondamentaux. De cette manière, il ne saurait y avoir de contradiction entre les Règlements et la façon

dont ils seront appliqués. Si les instructions générales aux agents de la Commission mixte déviaient de la ligne indiquée, la Commission Européenne aurait qualité pour en modifier et l'esprit et la lettre.

L'article 4 traite des frais d'administration, dont la répartition intéresse avant tout les Etats représentés à la Commission mixte. Le mode de répartition, dont le texte ci-annexé fait mention, a plutôt, de notre part, le caractère d'une suggestion que d'une proposition. Nous avions songé d'abord à faire participer la Commission Européenne aux frais de la Commission mixte; nous avons dû reconnaître que cette participation serait contraire aux dispositions de l'article 14 de l'Acte public de 1865. C'est donc en quatre parts seulement que ces frais nous semblent devoir être divisés.

L'Autriche-Hongrie, comme le verra Votre Excellence, y entre pour une quote-part égale avec la Roumanie. Toutefois, il va sans dire que si les parties intéressées préféraient une répartition différente, nous n'y ferions, en ce qui nous concerne, aucune objection.

Les articles 5, 6 et 7 de notre proposition sont la reproduction pure et simple des articles 8, 9 et 10 de l'extrait des dernières délibérations de la Commission Européenne, sauf sur un point. Dans ces derniers articles, le principal agent de la Commission mixte est appelé inspecteur en chef. Nous pensons que ce terme est hors de proportion avec la fonction dont il s'agit. La Commission Européenne a un inspecteur, il n'y a aucune raison pour qu'il en soit autrement pour la Commision mixte. Nous avons donc supprimé les deux mots: «en chef». Il va sans dire, d'ailleurs, que, dans notre pensée, les agents de la Commission mixte, sans exception, seront choisis dans les mêmes conditions que ceux de la Commission Européenne et que l'inspecteur, les sous-inspecteurs et le personnel pourront être révoqués par ceux qui les auront choisis.

L'article 8, relatif au sectionnement du fleuve et à la juridiction des sous-inspecteurs, est emprunté à l'extrait des dernières délibérations de la Commission Européenne.

Il en est de même des articles 9, 10, 11 et 12. Cependant, à l'article 9, qui reproduit l'article 12 de l'extrait, nous avons cru devoir supprimer plusieurs mots et le rédiger dans les termes suivants: «Les Etats riverains prêteront à la Commission mixte et à ses agents le concours dont elle pourra avoir besoin dans l'accomplissement de sa tâche».

Quant à l'article 14 de l'extrait, portant que le présent Règle-

ment ne peut être modifié qu'avec le concours de la Commission Européenne, il nous a paru préférable de le supprimer.

Nous pensons, en effet, que lorsque la Commission Européenne aura définitivement arrêté les Règlements d'amont, il n'appartiendra qu'aux Puissances qui les auront sanctionnés d'y introduire des modifications. Les Gouvernements pourront alors, si tel est leur désir, charger la Commission Européenne de modifier les Règlements, mais celle-ci n'aura cette faculté qu'autant qu'elle y aura été autorisée. Pour éviter tout équivoque sur ce point, les délégués de Galatz pourront insérer une déclaration conforme dans le protocole de signature du Règlement.

Tel est, Monsieur le Ministre, le point de vue auquel s'est placé le Gouvernement de la République pour prescrire à notre délégue à Galatz de soumettre cette proposition à l'examen de ses collègues, lors de la prochaine session de la Commission Européenne.

Il se plait à espérer que les observations que je viens d'avoir l'honneur de présenter à Votre Excellence engageront le Gouvernement de Sa Majesté à partager ses vues et que Vous voudrez bien, dans ce cas, donner au délégué italien à Galatz l'instruction d'appuyer la proposition française. La Commission Européenne étant appelée à se réunir dans un très bref délai pour statuer sur les questions prévues par l'article LV du traité de Berlin, il serait à souhaiter qu'elle fût à même de reprendre utilement le cours de ses travaux. Votre Excellence comprendra, en conséquence, le prix que nous attacherions à recevoir le plus tôt possible la réponse du Gouvernement royal à la présente communicatien.

Veuillez agréer, etc.

Reverseaux.

XXIV — 8.

Le Chargé d'Affaires d'Italie à Bucarest au Ministre des Affaires Etrangères à Rome.

3 Mai, 1882

Benchè le buone disposizioni del Governo rumeno ad accogliere in massima la proposta Barrère non siano state ancora positivamente dichiarate, questo ministro degli affari esteri, nella sua risposta al rappresentante francese, ha espresso in termini generali la speranza di giungere ad un accordo. Egli si riserva, per altro, di presentare degli emendamenti. Anche questi emendamenti non sono ancora formulati, ma, a quanto si può cunoscere, avranno essenzialmente per scopo di guarentire in modo assoluto il prin cipio della sovranità territoriale. Vorrebbesi inoltre sostituire alla parola *autorità*, nell'articolo primo della proposta, la parola *sorveglianza*, e modificare conseguentemente il resto. Cosi pure si domanderebbe che la nomina dei sotto-ispettori sia lasciata a ciascun stato ripuario e che gli appelli vengano deferiti ai tribunali ordinari.

Gradisca, etc.

Pansa.

XXIV — 9.

Le Ministre de Roumanie à Rome au Ministre des Affaires Etrangères d'Italie.

8 Mai, 1882

J'ai l'honneur de communiquer à Votre Excellence, ci-annexée, copie de la note No. 6.524, du 1-er de ce mois courant, que Son Excellence M. le Ministre des Affaires Etrangères de Roumanie vient de m'adresser.

Dans la session du printemps de 1881 de la Commission Européenne du Danube, saisie de l'examen des projets du Règlement de navigation, quelques articles contenus dans les parties A et B—«régime général et police de la navigation»—n'ont pu réunir l'unanimité des suffrages ou ont fait l'objet de réserves de la part de quelques-uns des délégués.

Ces articles devant être soumis à un nouvel examen dans la prochaine session de la Commission Européenne, je suis chargé de soumettre à l'appréciation de Votre Excellence les considérations qui ont dicté les votes ou les réserves de notre délégué sur quelques articles, et de solliciter en même temps l'adhésion du Gouvernement d'Italie aux propositions formulées dans la note ci-annexée.

Mon Gouvernement nourrit l'espoir que Votre Excellence appréciera la justesse de ses propositions et voudra bien les appuyer par des instructions favorables adressées à son délégué au sein de la Commission.

Agréez, etc.

Maurojény.

XXIV — 10.

Le Chargé d'Affaires d'Italie à Bucarest au Ministre des Affaires Etrangères à Rome.

9 Mai, 1882

Mi è pervenuto il dispaccio di V. E. del 7 maggio. Le notizie da me raccolte confermano che il Governo rumeno non ha peranco formulato la sua risposta alle proposizioni francesi. Da quanto mi disse il ministro degli affari esteri, le intenzioni della Rumania sarebbero tra breve (chè il tempo stringe) comunicate a tutte le Potenze, sotto forma, probabilmente, di una circolare. Esse implicheranno, quali che sieno le controproposte, una reiezione del progetto Barrère. A meno, quindi, di circostanze impreviste, tutto sembra indicare che la imminente sessione straordinaria di Galatz non sarà ancora quella in cui verrà decisa la questione, e che, come qui si crede, le Potenze dovranno risolverla direttamente nella stessa conferenza (se conferenza vi sarà) cui spetterà statuire sulla proroga di poteri della Commissione Europea e sulla estensione loro fino a Braila. Sento dire, del resto, che, quantunque risulti più o meno apertamente dichiarato il consenso di tutti i governi, parecchi fra i delegati di Galatz, non sono sin qui muniti di positive istruzioni.

Conchiuderò per ora col notare che qui, da alcuni giorni, nella stampa, anche ministeriale, si è rimesso fuori e si va sostenendo, con una certa insistenza, il progetto di sciogliere la controversia coll' estendere fino alle Porte di Ferro l'autorità della Commissione Europea. Non sarebbe del tutto a meravigliarsi se una consimile proposta venisse messa innanzi, a un momento dato, dal Governo rumeno, quando le circostanze gli facessero sperare di potersene valere come di un utile diversivo.

Gradisca, etc.

Pansa.

XXIV—11.

L'Ambassadeur d'Italie à Berlin au Ministre des Affaires Etrangères à Rome.

10 Mai, 1882.

Je n'ai pu parler qu'aujourd'hui au Secrétaire d'Etat relativement à la dépêche de Votre Excellence du 7 mai.

Il déclarait n'être pas à même d'émettre un avis sur l'échange de vues entre Paris et Saint-Pètersbourg, dont il n'avait pas eu connaissance directe. Il savait seulement, par mon collègue de Roumanie, que la Russie, avant de se prononcer sur le projet Barrère, avait proposé que la question de la prorogation de la Commission, Européenne du Danube fût réglée préalablement entre les cabinets. La France admettait que cette question fut traitée de Gouvernement à Gouvernement, mais sous la réserve que ce qui concerne la Commission mixte fût discuté et éventuellement réglé par la Commission Européenne, sans préjuger la décision des cabinets quant à la prolongation des pouvoirs.

Dans sa réponse, la Russie admettait la réserve faite à sa proposition par la France.

Le cabinet de Paris aurait fait, depuis lors, une nouvelle démarche à Vienne, à laquelle le Comte Kalnocky aurait répondu, mais le Comte de Hatzfeld me disait n'avoir pas assez bien saisi le sens de cette communication pour en expliquer la portée. Il avait prié le Comte Széchényi de lui fournir quelques éclaircissements. Toutes ces données reposent sur des télégrammes dont personne ne laisse copie, ce qui contribue à établir une certaine confusion.

Au reste, le cabinet de Berlin a déjà officiellement accepté le projet Barrère, et je puis présumer, du langage que j'ai entendu au Département Impérial, qu'on continuera à marcher d'accord avec l'Autriche Hongrie.

Agréez, etc.

Launay.

XXIV—12.

Le Ministre des Affaires Etrangères d'Italie au Chargé d'Affaires de France à Rome.

10 Mai, 1882.

J'ai reçu la note que Vous avez bien voulu m'adresser, le 28 avril dernier, pour me donner communication du texte de la proposition que le Gouvernement de la République a formulée, en ce qui concerne l'exécution et la surveillance, en vue de modifier le projet de Règlement de navigation pour la partie du Danube comprise entre les Portes-de-Fer et Galatz, un sujet sur lequel, par suite de divergences d'opinions entre les Puissances représentées dans la Commission Européenne du Danube, il n'avait pas été, jusqu'ici, possible d'arriver à une entente.

Cette proposition a formé de la part du gouvernement du Roi l'objet d'un mûr examen. Ayant reconnu qu'elle est de nature à concilier les divergences qui se sont manifestées lors de la discussion du nouveau Règlement, ainsi qu'à sauvegarder les intérêts et à donner satisfaction aux légitimes susceptibilités des divers Etats, nous n'avons pas de difficulté à y adhérer en principe, sous la réserve de nous mettre d'accord avec les autres Gouvernements qui ont également accepté cette même proposition, sur les modifications secondaires qu'ils pourraient éventuellement témoigner le désir d'y voir introduites.

Le Gouvernement royal entend aussi subordonner son adhésion à deux conditions essentielles, à savoir que les pouvoirs de la Commission Européenne du Danube seront prorogés pour huit années et qu'ils seront étendus jusqu'à Braïla.

Je Vous prie de vouloir bien donner connaissance de ce qui précède à Votre Gouvernement et de l'informer en même temps que des instructions en conséquence vont être adressées à notre délégué à Galatz.

Agréez, etc.

Mancini.

XXIV—13.

Le Ministre des Affaires Etrangères d'Italie au Ministre de Roumanie à Rome.

11 Mai, 1882.

J'ai pris connaissance de la dépêche circulaire de M. Statesco, que vous avez bien voulu me communiquer par votre note du 26 avril (8 mai), concernant quelques points secondaires du projet pour les Règlements (partie A) à appliquer sur le Danube entre Galatz et les Portes-de Fer.

La tâche principale que le Gouvernement italien s'est proposée et se propose, dans la discussion de ces Règlements, c'est d'aider à la conciliation des différentes vues particulières existant à cet égard, tout en les subordonnant à l'intérêt international de la libre navigation du Danube. Par conséquent, comme nous avons cru devoir adhérer à la proposition Barrère, qui vise à ce but, nous ne soulèverons pas non plus de difficultés, alors que la discussion se portera définitivement sur les parties A et B du projet, contre toute autre proposition de détail, pour autant que la substance du projet entier n'en reste pas altérée, et que le principe de la liberté de la navigation danubienne et de l'égalité de traitement, pour tous les pavillons, n'en souffre, même indirectement, aucune atteinte.

Agréez, etc.

Mancini.

XXIV—14.

Le Ministre des Affaires Etrangères d'Italie au Consul à Galatz, délégué à la Commission Européenne du Danube

12 Mai, 1882.

In questi ultimi giorni ebbi comunicazione officiale del testo preciso della proposta Barrère. Qui ne acchiudo copia.

Tale proposta, come Le sarà probabilmente già noto, si riferisce alla sola parte C del progetto dei suaccennati regolamenti e si compendia principalmente nei seguenti tre punti: aggiunta alla Commissione mista di un quinto membro, da prendersi ogni sei mesi fra i delegati che fanno parte della Commissione Europea, seguendo l'ordine alfabetico delle Potenze rappresentate in questi' ultima — maggioranza assoluta di voti per le deliberazioni — coesistenza fra le due Commissioni e parità di durata dei loro poteri.

Reputando che una simile proposta sia atta ad agevolare l'accordo fra le Potenze interessatte, e giovi insieme ad evitare quell' intralciata e lunga procedura degli appelli alla Commissione Europea che si voleva primieramente introdurre rispetto alle deliberazioni della mista, parvemi opportuno di accettarla in massima, subordinandola però a queste due condizioni: che i Poteri della Commissione Europea vengano contemporaneamente prorogati almeno per altri otto anni, e che gli stessi poteri sieno estesi fino a Braila, ossia fino al vero punto dove, cessando la navigazione di mare, ha principio la fluviale nello stretto senso della parola.

Oltre a ciò, noi ci siamo espressamente riservato di pronunciarci circa le eventuali modificazioni che fossero proposte da taluno dei delegati presso la Commissione Europea, mettendoci, ben inteso, d'accordo coi Governi degli altri stati i quali, al pari di noi, hanno accettato il progetto Barrère.

Da quanto precede la S. V. può trarre norma pel contegno a tenere nella presente questione. Ella accetterà ed approverà, in concorso cogli altri delegati, la proposta del delegato francese, ma non si rifiuterà, nel medesimo tempo, di discutere gli emendamenti e le aggiunte che venissero presentate alla Commissione, accettandole senz' altro ove sieno di minore rilevanza e da tutti i colleghi suoi vengano ammesse, e riferendomene invece senza indugio se incontrino difficoltà od opposizione, o se abbiano speciale importanza.

Mi riservo d'intrattenere con altro dispaccio la S. V. su alcuni emendamenti che il Governo rumeno proporrebbe a qualche articolo della prima parte del Regolamento in discussione.

Gradisca, etc.

Mancini.

XXIV — 15.

Le Ministre des Affaires Etrangères à Bucarest à l'Envoyé de Roumanie à Paris.

12 Mai, 1882.

Monsieur le Ministre,

Par mes dépêches du 3/15 et du 4/16 mai courant, je vous ai communiqué la teneur des instructions que nous venions de donner à notre délégué dans la Commission Européenne au sujet de la proposition dont le Gouvernement de la République a pris l'initiative, et qui concerne la surveillance et l'exécution des Règlements pour la partie du Danube comprise entre les Portes-de-Fer et Galatz. Je vous ai expliqué, à cette occasion, dans quelles circonstances nous avions été obligés d'expédier ces instructions avant d'avoir pu vous faire parvenir les observations que nous désirions soumettre à l'impartial et bienveillant examen du Cabinet de Paris en réponse aux considérations contenues dans la Note que Monsieur le Baron de Ring a bien voulu m'adresser, en même temps que S. Exc. me remettait le texte de cette proposition.

J'exprime l'espoir que le Cabinet de Paris voudra bien nous tenir compte de ces circonstances et qu'il appréciera avec la même bienveillante impartialité les motifs qui ont dicté nos résolutions.

Nous avons examiné la nouvelle proposition avec le désir sincère d'y trouver les bases d'une solution juste et équitable, car nous apprécions toute l'importance qu'il y a pour la Roumanie à ne pas s'isoler dans une question d'intérêt européen et de déférer, autant que la défense de ses droits et de ses propres intérêts le lui permet, aux vues et au désir des autres Puissances.

Mais, si l'on veut bien se reporter, à Paris, aux précédentes négociations relatives à la Commission mixte, si l'on veut bien con-

sidérer les motifs pour lesquels le Gouvernement roumain a cru devoir s'opposer à la création de cette nouvelle autorité, avec le caractère qu'on voulait lui donner et les conditions dans lesquelles il s'agissait de la constituer, on y trouvera l'explication de l'opposition unanime et sans distinction de partis que cette proposition, telle qu'elle est actuellement formulée, a rencontrée au sein du Parlement et dans le pays entier.

La proposition prend, en effet, pour base la partie C du projet de Règlement, telle que nous la trouvons dans l'extrait des dernières délibérations de la Commission Européenne, et, faisant une nouvelle distribution des délégués constitutifs de la Commission mixte, elle y introduit un cinquième membre, choisi pour une période de six mois et par ordre alphabétique des Puissances, parmi les membres de la Commission Européenne.

Cette modification, ainsi que le droit réservé à la Commission Européenne de demander à la Commission mixte des renseignements concernant celles de ses décisions qui toucheraient à la liberté de la navigation, les prescriptions plaçant sous son contrôle le Règlement intérieur de la Commission mixte, ainsi que les instructions d'un caractère général et règlementaire (art. 1 et 3, derniers alinéas), cet ensemble des dispositions est, certes, d'une grande importance, car il établit une corrélation plus intime entre les deux Commissions; il subordonne, en partie, l'action de la Commission mixte à celle de la Commission Européenne, et il met, jusqu'à un certain point, un contrepoids à l'influence prépondérante que la partie C du projet de Règlement assurait exclusivement à l'une des grandes Puissances au sein de la Commission mixte.

Mais, d'autre part, le nouveau projet maintient à la Commission mixte son caractère d'autorité administrative avec le droit pour elle d'exécuter les Règlements et de faire la police fluviale ; il admet l'Autriche-Hongrie à être représentée dans la Commission non seulement comme déléguée de la Commission Européenne, mais aussi d'une façon permanente, au même titre que les Etats riverains; il lui confère de droit la présidence *perpétuelle* de la Commission. Sur ces points essentiels et fondamentaux il n'y a pas de différence sensible entre l'ancien et le nouveau projet; ce dernier, aussi bien que le premier, ne se borne pas à instituer une simple autorité de surveillance, mais il enlève aux États riverains le droit d'exécuter eux-mêmes les Règlements et de faire la police fluviale chacun dans ses eaux; il attribue ces pouvoirs à la Com-

mission mixte et il maintient à l'une des grandes Puissances appelées à y participer une position exceptionnelle et privilégiée incompatible avec le principe d'une parfaite égalité, qui doit être maintenue en faveur de tous les pavillons. La voix prépondérante elle-même, qui avait précédemment soulevé des objections unanimes, se trouve en partie maintenue, car, par le fait de la double représentation, admise au profit de l'Autriche-Hongrie et de la Roumanie, ces deux États auraient à tour de rôle deux délégués au sein de la Commission mixte et disposeraient alternativement de deux voix dans deux sessions sur huit.

En n'envisageant que les points essentiels et en laissant de côté les dispositions de détail, assez importantes en elles-mêmes, qui en sont la conséquence, on pourra aisément se rendre compte des motifs pour lesquels le Gouvernement roumain s'est vu dans l'impossibilité de donner son adhésion à la nouvelle combinaison.

Ce qu'il est de mon devoir de relever avant tout, c'est que, dans cette proposition, il n'est tenu aucun compte des droits essentiels du pays comme Etat riverain. Nous avons toujours admis pour l'application des Règlements la surveillance la plus rigoureuse, exercée de manière à garantir l'entière liberté de la navigation sous les conditions d'un parfaite égalité pour tous les pavillons.

Quant à l'exécution de ces Règlements, nous n'avons cessé de la revendiquer comme un droit indéniable des Etats riverains.

Pour ce qui est spécialement de la partie du Danube comprise entre les Portes-de-Fer et Galatz, la Roumanie y a toujours exercé, avant comme après le Traité de Berlin, une autorité qui ne lui a jamais été contestée et dont elle n'a usé que dans l'intérêt de la liberté et du développement de la navigation. Elle a toujours traité d'une manière égale tous les pavillons et n'a porté atteinte à aucun intérêt, car elle trouvait, dans l'observation de ces principes, la satisfaction de ses propres intérêts.

Le maintien de ce droit dans ses mains, nous pouvons l'affirmer sans crainte d'être démentis par les faits, n'est nullement incompatible avec la liberté la plus absolue de la navigation et avec la sauvegarde des intérêts commerciaux de tous les Etats sans distinction ; elle offre, au contraire, sur ce point, une garantie de plus, qu'on ne saurait nier.

En ce qui concerne l'organisation de la surveillance, nous persistons à croire que l'article 55 du Traité de Berlin n'autorise pas la création d'une nouvelle autorité fluviale en amont de Galatz,

et qu'il résulte, tant de l'esprit de cet article que des délibérations du Congrès de Berlin, que cette surveillance revient à la Commission Européenne, qui l'exercerait par l'organe d'un Commissaire délégué par elle.

Dans ma dépêche-circulaire du 15/27 décembre 1881, No. 24.476, j'ai développé les arguments sur lesquels nous nous fondons dans les deux questions, connexes entre elles, de la surveillance et de l'exécution des Règlements. Qu'il me soit permis de les résumer ici:

Les dispositions du Traité de Berlin, relatives au Danube, ont pour base les Actes internationaux antérieurs, c'est à-dire l'Acte final du Congrès de Vienne, le Traité de Paris de 1856 et le Traité de Londres de 1871; ce sont ces actes qui, seuls, peuvent servir de norme dans la solution des questions sur lesquelles le Traité de Berlin ne se prononce pas d'une manière formelle. Le régime conventionnel, consacré par l'Acte de 1815 pour les fleuves internationaux, peut se résumer comme suit, en ce qui concerne la surveillance et l'exécution des Règlements:

a) Adoption d'un Règlement commun à tous les Etats riverains:

b) Exécution des Règlements par ces mêmes Etats;

c) Contrôle exercé par une Commission centrale composée des délégués des Etats riverains et dont les attributions, limitées à celles d'une Commission de surveillance, sont soigneusement définies.

Le Congrès de Paris, en étendant au Danube l'application des principes généraux établis par le Congrès de Vienne, a posé, à l'exemple de ce dernier, par quelques dispositions spéciales, les bases du nouveau régime auquel ce fleuve devait être soumis.

De même qu'en 1815, on a stipulé l'institution d'une Commission Riveraine dont la composition et les attributions ont été déterminées par l'art. 17. Le Traité de Paris ne contenant aucune clause spéciale concernant l'exécution des Règlements, il ne restait qu'à appliquer les principes généraux de l'Acte de 1815 qui attribue cette exécution aux Etats riverains.

Le Traité de Berlin ne contient aucune disposition spéciale relativement à l'exécution des Règlements et à l'organisation de la surveillance; il se réfère par conséquent, en ce qui concerne l'exécution, aux principes généraux du Congrès de Vienne et du droit des gens, en vertu desquels l'exécution appartient aux Etats riverains.

Quant à l'organisation de la surveillance, le fait que l'article 55 ne contient aucune disposition formelle, autorise-t-il la conclusion que la Commission Européenne a, sous ce rapport, une latitude absolue et que le Congrès n'a pas indiqué les bases de cette organisation?

On peut affirmer, tout d'abord, que ce traité exclut l'idée de la formation d'une nouvelle autorité fluviale.

Nous avons rappelé plus haut que la Commission centrale pour le Rhin, ainsi que la Commission Riveraine du Danube ont été institutées en vertu de stipulations expresses; est-il, dès lors, permis de supposer que le Congrès de Berlin, s'il avait eu en vue l'institution d'une nouvelle autorité, aurait cru inutile d'en déterminer la composition et la compétence par des dispositions spéciales? Il est impossible de l'admettre.

Est-ce à dire que le Congrès de Berlin ait négligé de pourvoir à la surveillance de la police sur cette partie du Danube?

Les délibérations qui ont précédé la rédaction de l'article 55 peuvent nous éclairer sur ce point.

Le Traité de Berlin a posé, à côté des principes déjà établis en 1815 et 1856, un nouveau principe, spécial à la partie du Danube qui nous occupe, celui d'une participation directe et permanente de l'Europe (non pas seulement des riverains) à la surveillance de la police fluviale.

En effet, les premières propositions soumises au Congrès dans la séance du 2 juillet 1878 (Protocole XI), portent qu'un Commissaire, délégué par la Commission Européenne, veillerait à l'exécution des Règlements.

Il est vrai que cette disposition n'a pas été insérée dans l'article 55, mais aucune objection n'a été élevée par aucun des Plénipotentiaires, ni dans la séance du 2 juillet, ni dans le courant des délibérations relatives à la question du Danube, contre le principe même de l'intervention européenne dans la surveillance des Règlements.

La modalité de cette surveillance n'a pas été considérée par le congrès comme un de ces principes majeurs que seul il était appelé à sanctionner, et elle a été naturellement réservée pour être déterminée par les dispositions des Règlements.

Je crois avoir suffisamment démontré que ni le Traité de Berlin, ni celui de Paris n'ont enlevé aux Etats riverains le droit de faire la police dans leurs eaux et que, d'après le texte et l'esprit

de l'article 55 du Traité de Berlin, c'est la Commission Européenne elle-même qui doit être chargée de la surveillance, qu'elle exercerait par l'organe d'un Commissaire.

Telle est la solution que nous croyons la plus juste, la plus pratique et que nous venons de nouveau soumettre à l'acceptation des Puissances.

Notre délégué à Galatz a reçu pour instructions d'en faire l'objet d'une proposition formelle.

Si cette proposition n'était pas prise en considération, et si toutes les Puissances adhéraient à la création d'une nouvelle autorité fluviale, nous ne saurions donner une meilleure preuve de déférence et de l'esprit de conciliation qui nous anime, qu'en y adhérant à notre tour. Mais notre consentement serait nécessairement subordonné à la condition que les représentants des Etats non riverains qui devront participer aux travaux de la Commission Européenne et que les attributions de la nouvelle autorité fussent strictement celles d'une Commission de surveillance. Cette dernière dénomination serait même plus en rapport avec sa mission que celle de Commission mixte.

En adjoignant aux trois représentants des Etats riverains deux membres de la Commission Européenne, à l'exclusion du délégué de Roumanie, choisis à tour de rôle pour une période de six mois, on donnerait pleine satisfaction à tous les intérêts et on imprimerait à la Commission son véritable caractère, qui doit être celui d'une surveillance exercée au nom de l'Europe.

Notre délégué a reçu, en conséquence, pour instructions, dans le cas où notre proposition serait écartée, de formuler à l'article premier de la proposition du Gouvernement français un amendement dans le sens que je viens d'indiquer. Si cet amendement était rejeté à son tour, toute base nous manquerait pour pouvoir prendre part à la discussion des autres articles.

Si, au contraire, il était accepté, nous aurions à présenter aux autres articles les amendements qui découlent naturellement du premier et qui se trouvent formulés dans le contre-projet que j'ai eu l'honneur de vous transmettre.

Les amendements trouvent leur explication dans les considérations développées plus haut; je me bornerai, en conséquence à les examiner ici d'une manière sommaire :

A l'article 2 nous proposons la suppression de l'alinéa d'après lequel cette Commission subirait, s'il est besoin, les modifications

qu'il pourrait devenir nécessaire d'introduire dans sa constitution et dans ses pouvoirs.

Si, comme nous devons le supposer, aucune modification ne saurait être apportée, si ce n'est dans la même forme et dans les mêmes conditions que celles qui ont présidé à l'élaboration des Règlements, cette clause devient superflue.

On aurait, d'ailleurs, de la peine à s'expliquer comment cette Commission, qui, dans l'esprit de la proposition française, aurait une durée limitée à huit ans, pourrait trouver, dans ce court intervalle, les bases fondamentales de sa constitution, et encore moins pourrait-on comprendre comment ces modifications ne seraient subordonnées qu'à une seule condition, celle de la co-existence des deux Commissions.

Les amendements proposés à l'article 3 ont pour objet de définir les attributions de la Commission, en les limitant à celles d'une Commission de surveillance.

Je ne pense pas qu'en définissant ainsi les attributions de la nouvelle autorité à créer, on amoindrisse son prestige, comme on a voulu le soutenir, et qu'on rende son action illusoire. Est-ce amoindrir une institution, est-ce porter atteinte à son prestige que de circonscrire son action dans les limites qui lui sont assignées par les traités et par la nature même des choses? Nous avons pris, d'ailleurs, pour modèle les dispositions des Règlements en vigueur sur les autres fleuves internationaux.

A l'article 4, nous proposons une nouvelle répartition des frais d'administration entre les Etats riverains, en rapport avec l'étendue des rives que chacun d'eux possède. La part de la Roumanie serait de quatre septièmes, celle de la Bulgarie de deux septièmes et celle de la Serbie d'un septième.

L'Autriche-Hongrie, dans notre système, ne devant plus participer dans la Commission au même titre que les Etats riverains, il est naturel de ne pas lui faire supporter une partie des charges.

Le droit réservé aux Etats riverains d'exécuter les Règlements et de nommer, en conséquence, les sous-inspecteurs entraîne la nécessité d'un nouveau mode de sectionnement de cette partie du fleuve.

Dans chaque État, les sections d'inspection devraient s'étendre jusqu'au thalweg seulement, à l'exception de la partie du fleuve dont les deux rives appartiennent au même Etat. Ce système s'impose d'ailleurs par la largeur considérable du fleuve et par les

différences de mœurs et de langue entre les peuples qu'il sépare.

Un dernier amendement concerne les appels portés devant la Commission (article 11). Nous croyons juste de donner aux parties intéressées la faculté d'opter entre l'instance d'appel de l'autorité territoriale respective et la Commission de surveillance. Cette faculté offrirait souvent l'avantage d'accélérer la marche d'un litige, pour la solution duquel on devrait attendre, sans cela, les réunions périodiques de la Commission de surveillance.

Si, cependant, ce dernier amendement rencontrait quelqu'objection, nous n'entendrions point qu'il pût faire obstacle à une entente sur les autres points.

Telles sont, Monsieur le Ministre, les conditions essentielles sous lesquelles il nous serait possible d'accepter, comme base des négociations, la proposition dont le Gouvernement de la République a pris l'initiative.

En acceptant ces modifications et en donnant, ainsi, une légitime satisfaction aux demandes du pays, les Puissances feront un acte de justice, sans diminuer en rien les garanties qu'elles sont en droit d'exiger sur cette grande artère internationale.

Je vous prie, Monsieur le Ministre, de vouloir bien donner lecture de cette dépêche à M. le Ministre des Affaires Etrangères et de lui en laisser copie, si Son Excellence vous en exprime le désir.

Veuillez agréer, etc.

Statesco.

Règlement d'exécution et de surveillance.

Proposition Barrère

Art. 97.

L'exécution du présent Règlement est placée *sous l'autorité d'une Commission, dite Commission mixte du Danube, dans laquelle l'Autriche-Hongrie,* la Bulgarie, la Roumanie et la Serbie *seront, chacune, représentées* par un délégué.

La présidence de cette Commission appartiendra au délégué d'Autriche-Hongrie.

Un membre de la Commission Européene du Danube, désigné pour une période de six mois, par ordre alphabétique des Puissances, prendra part aux travaux de la Commission *mixte* et jouira, pendant cette participation, de tous les droits appartenant aux membres *permanents.*

Lorsque l'ordre alphabétique aura indiqué *le délégué d'une des Puissances représentées dans les*

Proposition du Gouvernement roumain

Art. 97.

L'exécution du présent Règlement est placée sous la *surveillance* d'une autorité fluviale dite *Commission de surveillance, dans laquelle la Commission européenne du Danube sera représentée par deux délégués, et les Etats riverains, à savoir* la Bulgarie, la Roumanie et la Serbie, chacun par un délégué.

Les deux membres de la Commission Européenne devant prendre part aux travaux de la Commission *de surveillance* seront désignés, par ordre alphabétique des Puissances, pour une période de six mois, et jouiront des mêmes droits que les *autres* membres *de la dite Commission.*

Lorsque l'ordre alphabétique aura indiqué *le tour de la Roumanie, on passera à l'Etat qui*

deux Commissions, la Puissance ainsi désignée se trouvera être représentée dans la Commission mixte par deux délégués, dont chacun disposera d'une voix.

Afin que *le membre* de la Commission Européenne, désigné par le roulement alphabétique, soit en mesure de prendre part aux délibérations de la Commission *mixte*, celle-ci lui fera parvenir le programme de ses travaux un mois avant l'ouverture de chaque session.

La Commission Européenne, quand elle le jugera utile, pourra demander à la Commission *mixte*, par l'entremise de *son délégué*, les renseignements dont elle aurait besoin concernant celles des décisions de la Commission mixte qui toucheraient à la liberté de la navigation.

Art. 98.

Les pouvoirs de la Commission *mixte* auront une durée égale à ceux de la Commission Européenne du Danube, *et cette Commission mixte subira, s'il est besoin, les modifications qu'il pourvient immédiatement après, afin qu'elle ne dispose pas de deux voix au sein de la Commission de surveillance.*

La présidence, dans chaque session, appartiendra à l'un des délégués de la Commission Européenne, élu à la majorité des voix.

Afin que *les membres* de la Commission Européenne désignés par le roulement alphabétique soient en mesure de prendre part aux délibérations de la Commission *de surveillance et de recevoir les instructions nécessaires de la Commission Européenne*, la première fera parvenir à cette dernière le programme de ses travaux un mois avant l'ouverture de chaque session.

La Commission Européenne, quand elle le jugera utile, pourra demander à la Commission *de surveillance*, par l'entremise de *ses délégués*, les renseignements dont elle aurait besoin concernant celles des décisions de la Commission de surveillance qui toucheraient à la liberté de la navigation.

Art. 98.

Les pouvoirs de la Commission de *surveillance* auront une durée égale à ceux de la Commission Européenne du Danube.

rait devenir nécessaire d'introduire dans sa constitution et dans ses pouvoirs, sous réserve de la coexistence des deux Commissions.

Art. 99.

La Commission *mixte* tiendra chaque année deux sessions ordinaires, qui seront fixées de manière à éviter la réunion simultanée *de la Commission mixte et de la Commission Européenne.*

Art. 99.

La Commission de surveillance a pour mission de veiller à la stricte observation des Règlements et de proposer les mesures nécessaires pour l'amélioration de la navigabilité du fleuve et le développement de la navigation.

Dans ce but, elle nomme l'inspecteur, lui donne des instructions et reçoit ses rapports; elle recueille les éléments de nature à l'éclairer sur la manière dont les règlements sont exécutés; elle rédige des comptes rendus périodiques sur le mouvement et l'état de la navigation; elle donne des instructions, par l'entremise du délégué de l'Etat riverain respectif, à tous les agents de la police fluviale, pour autant que leur action s'exerce sur la voie fluviale; enfin, elle juge en appel tous les litiges, dont elle aura été saisie par la partie intéressée, conformément au présent Règlement.

La Commission *de surveillance* tiendra chaque année deux sessions ordinaires, qui seront fixées de manière à éviter la réunion simultanée *des deux Commissions.*

Les décisions seront prises à la majorité des voix.

Elle arrêtera elle-même le Règlement intérieur pour l'ordre de ses travaux, ainsi que les instructions spéciales à ses agents, *en vue de l'application du présent Règlement*, sauf les points sur la solution desquels le présent Règlement a statué lui-même.

La Commission procèdera, dans sa première session, à la nomination des agents désignés à l'article 5 sous les numéros 1, 2 et 4.

Toutefois, le Règlement intérieur et les instructions d'un caractère général et règlementaire, telles que celles dont il est question dans l'art. 9 de l'Acte public du 2 novemre 1865, relatif à la navigation des embouchures du Danube, seront communiqués préalablement à la Commission européenne, et ne seront appliqués qu'après que cette Commission les aura trouvés conformes aux principes qui ont servi de base au présent Règlement.

ART. 100.

Les frais d'administration seront à la charge *des Etats repré-*

Les décisions seront prises à la majorité des voix, *sans que toutefois la Commission de surveillance puisse, par ses décisions, imposer à un Etat riverain quelconque des obligations ou des charges nouvelles, auxquelles il n'aurait pas préalablement consenti.*

Elle arrêtera elle-même le Règlement intérieur pour l'ordre de ses travaux, ainsi que les instructions spéciales à ses agents *touchant l'exercice de la surveillance*, sauf les points sur lesquels le présent Règlement aura statué lui-même.

La Commission procèdera, dans sa première session, à la nomination des agents désignés à l'art. 5 sous les No. 1 et 4.

Le Règlement intérieur et les instructions d'un caractère général et règlementaire, telles que celles dont il est question dans l'article 9 de l'Acte public du 2 novembre 1865, relatif à la navigation des embouchures du Danube, seront communiqués préalablement à la Commission Européenne, et ne seront appliqués qu'après que celle-ci les aura trouvés conformes aux principes qui ont servi de base au présent Règlement.

ART. 100.

Les frais d'administration seront à la charge *exclusive des*

sentés dans la Commission mixte. Ils y contribueront dans la proportion suivante : *L'Autriche-Hongrie pour quatre dixièmes, la Roumanie pour quatre dixièmes, et la Bulgarie et la Serbie, chacune pour un dixième.*

A la seconde réunion ordinaire, la Commission *mixte* fixera son budget pour l'année suivante.

Les contributions des Etats seront faites d'avance pour chaque semestre. Les amendes perçues pour contravention au présent règlement seront versées dans la caisse de la Commission *mixte* pour être affectées aux besoins du service.

ART. 101.

Les agents ci-après désignés fonctionneront, chacun dans le ressort qui lui sera assigné, *sous les ordres de la Commission mixte*, savoir :

1. Un inspecteur,
2. Des sous-inspecteurs,
3. Des capitaines de port, *pour autant que leur action s'exercera sur la voie fluviale*,
4. Un secrétaire et des agents subalternes.

ART. 102.

Les agents désignés à l'article

Etats riverains. Ils seront supportés dans la proportion suivante :

4 septièmes pour la Roumanie,
2 septièmes pour la Bulgarie,
1 septième pour la Serbie.

A la seconde réunion ordinaire, la Commission de *surveillance* fixera son budget pour l'année suivante.

Les contributions des États *riverains* seront faites d'avance pour chaque semestre. Les amendes perçues pour contraventions au présent Règlement seront versées dans la caisse de la Commission *de surveillance* pour être affectées aux besoins du service, *et diminueront d'autant la part contributive des Etats riverains dans les frais d'administration.*

ART. 101.

Les agents ci-après désignés fonctionneront, chacun dans le ressort qui lui sera assigné, savoir :

1. Un inspecteur,
2. Des sous-inspecteurs,
3. Des capitaines de port,
4. Un secrétaire et des agents subalternes.

ART. 102.

Les agents désignés à l'article

précédent seront choisis parmi des personnes compétentes ; ils seront nommés et rétribués comme il suit:

L'inspecteur sera nommé et rétribué par la Commision *mixte*, ainsi que le secrétaire et les agents subalternes.

Les sous-inspecteurs seront *également* nommés et rétribués *par la Commission mixte; ils seront choisis par elle, parmi trois candidats qui lui seront présentés par chacun des Etats riverains, pour les sections fluviales respectives.*

Les capitaines de port seront nommés et rétribués par les Etats riverains respectifs, lesquels feront part à la Commission mixte de la nomination de ces agents ou de leur remplacement.

ART. 103.

L'inspecteur est appelé à veiller *par voie administrative* à la stricte observation des dispositions du présent Règlement, et à mettre de l'ensemble dans son application.

Sous ce rapport, il est considéré comme directement préposé aux sous-inspecteurs et aux capitaines de port.

précédent seront choisis parmi des personnes compétentes; ils seront nommés et rétribués ainsi qu'il suit :

L'inspecteur sera nommé et rétribué par la Commission *de surveillance*, ainsi que le secrétaire et les agents subalternes, *et ils fonctionneront directement sous ses ordres.*

Les sous-inspecteurs et les capitaines de port seront nommés et rétribués par *les Etats riverains respectifs*, lesquels feront part à la Commission de surveillance de la nomination de ces agents ou de leur remplacement.

ART. 103.

L'inspecteur est appelé à veiller à la stricte observation des dispositions du présent Règlement et à mettre de l'ensemble dans son application.

ART. 104.

Le Danube, *entre les Portes-de-Fer et Galatz*, sera divisé en quatre sections *d'inspection, dont:*

La première s'étendra des Portes-de-Fer *à l'embouchure du Timok (environ cinq kilomètres);*

La seconde, *de l'embouchure du Timok à Nicopolis inclusivement, (environ deux cent quarante kilomètres);*

La troisième, *de Nicopolis à Silistrie inclusivement, (213 kilomètres);*

Et la quatrième, de Silistrie à Galatz *exclusivement (224 kilomètres).*

Les sections seront surveillées:

La première, par un sous-inspecteur nommé sur la proposition de la Serbie;

La troisième, par un sous-inspecteur nommé sur la proposition de la Bulgarie;

La deuxième et la quatrième chacune par un sous-inspecteur nommé sur la proposition de la Roumanie.

ART. 104.

Le Danube, *sur la rive gauche,* sera divisé en 4 sections:

La première s'étendra des Portes-de Fer *à Beket inclusivement;*

La seconde, *de Beket jusqu'à Zimnicea,* inclusivement;

La troisième, de *Zimnicea à Calarashi-Silistrie;*

La quatrième, *comprenant les deux rives,* de *Calarashi-Silistrie* jusqu'à Galatz *inclusivement.*

Sur la rive droite, il sera divisé en 3 sections:

La première s'étendra des Portes-de-Fer jusqu'à l'embouchure du Timok;

La seconde, du Timok à Nicopolis inclusivement;

La troisième, de Nicopolis à Silistrie.

Chaque section s'étendra jusqu'au thalweg.

La police fluviale dans chaque section sera faite par les sous-inspecteurs et les capitaines de port nommés par les Etats respectifs. Pour la quatrième section, il y aura un seul sous-inspecteur pour les deux rives, nommé par la Roumanie. Ces agents auront à se conformer, dans l'accomplissement de leur tâche, aux dispositions du pré-

La résidence de chacun de ces agents sera ultérieurement fixée par *la Commission mixte.*

ART. 105.

Les Etats riverains prêteront à la Commission *mixte* et à ses agents le concours dont ils pourront avoir besoin dans l'accomplissement de leur tâche.

ART. 106.

Les ports ou échelles situés sur le parcours de chaque section fluviale et pour lesquels les Etats riverains auront institué des capitaines de port, conformément aux dispositions du présent Règlement, ne seront pas compris dans le ressort du sous-inspecteur de la section.

Les ports ou échelles seront placés sous la *surveillance* des capitaines de port, lesquels relèveront directement *de l'inspecteur*, et seront tenus de suivre

sent Règlement et aux instructions que leur donnera la Commission par l'entremise du délégué de l'Etat dont ils relèvent.

La résidence de chacun de ces agents sera ultérieurement fixée par *les Etats respectifs, de concert avec la Commission de surveillance.*

ART. 105.

Les Etats riverains prêteront à la Commission *de surveillance* le concours dont elle pourra avoir besoin dans l'accomplissement de sa tâche.

ART. 106.

Les ports ou échelles situés sur le parcours de chaque section fluviale et pour lesquels les Etats riverains auront institué des capitaines de port, conformément aux dispositions du présent Règlement, ne seront pas compris dans le ressort du sous-inspecteur de la section.

Néanmoins, le capitaine du port le plus rapproché pourra remplacer, en cas de besoin, le sous-inspecteur, si tous les deux appartiennent à la même section fluviale.

Les ports ou échelles seront placés sous la *juridiction* des capitaines de port, lesquels relèveront directement, *ainsi que les sous-inspecteurs, de l'Etat qui*

ses instructions pour tout ce qui concernera leur action sur la voie fluviale.

On entend par la dénomination de port, au sens du présent Règlement, toute la partie du fleuve comprise entre deux lignes droites partant, normalement aux rives, des limites d'amont et d'aval des dits ports ou échelles et se prolongeant jusqu'au thalweg.

Si la rive opposée appartient au même Etat, le port comprend également la partie du fleuve située au delà du thalweg, entre les deux lignes prolongées jusqu'à la dite rive, à moins toutefois qu'il n'existe sur cette rive, dans les mêmes eaux, un port ou échelle muni d'un capitaine de port.

Les bâtiments en cours de navigation et traversant les eaux d'un port, sans s'y arrêter, *ne sont pas* soumis à la juridiction des capitaines de port; *l'inspecteur et les sous-inspecteurs sont seuls compétents pour agir à l'égard de ces bâtiments.*

ART. 107.

Les attributions spéciales de la police judiciaire fluviale seront exercées par les sous-inspecteurs et les capitaines de port, par chacun dans *son* domaine *de surveillance*,

les aura nommés. Ils suivront *néanmoins* les instructions de l'inspecteur, pour tout ce qui concernera leur action sur la voie fluviale.

On entend par la dénomination de port, au sens du présent Règlement, toute la partie du fleuve comprise entre deux lignes droites partant, normalement aux rives, des limites d'amont et d'aval des dits ports ou échelles et se prolongeant jusqu'au thalweg.

Si la rive opposée appartient au même Etat, le port comprend également la partie du fleuve située au delà du thalweg entre les deux lignes prolongées jusqu'à la dite rive, à moins toutefois qu'il n'existe, dans les mêmes eaux, un port ou échelle muni d'un capitaine de port.

Les bâtiments en cours de navigation et traversant les eaux d'un port, *même* sans s'y arrêter, *sont* soumis à la juridiction des capitaines de port.

ART. 107.

Les attributions spéciales de la police judiciaire fluviale seront exercées par les sous-inspecteurs et les capitaines de port, chacun dans *le* domaine *de son ressort.*

Ces agents connaîtront en première instance des contraventions au présent Règlement, et appliqueront les amendes prévues par le dit Règlement. Leurs sentences seront rendues au nom du Souverain du pays, qui les aura nommés.

et les appels seront portés devant *la Commission mixte*, qui jugera en dernier ressort.

Les appels *contre ces sentences seront portés, au choix de la partie intéressée, soit devant la Commission de surveillance, soit devant la Cour d'appel dans le ressort de laquelle se trouve comprise la section dont le sous-inspecteur a jugé en première instance. Sur la rive gauche, la première section est comprise dans la juridictian de la Cour de Craïova, la deuxième et la troisième dans la juridiction de la Cour de Bucarest, et la quatrième dans la juridiction de la Cour de Focshani ou du Tribunal de Galatz.*

ART. 108

La Commission *mixte* aura son siège à Giurgevo.

ART. 108.

La Commission *de surveillance* aura son siège à Giurgevo.

XXIV—17.

Le Ministre des Affaires Etrangères à Rome au Consul d'Italie à Galatz, Délégué à la Commission Européenne du Danube.

13 Mai, 1882.

Nell' ultima parte del mio dispaccio in data di ieri, cui il presente fa seguito, già allusi alla intenzione del Governo rumeno di proporre, per mezzo del suo delegato presso la Commissione Europea del Danubio, alcuni emendamenti a diversi articoli del regolamento fluviale da applicarsi fra Galatz, o Braila, e le Porte-di-Ferro.

Il testo di tali emendamenti trovasi consegnato in un dispaccio circolare del signor Statesco ai rappresentanti di Rumania all' estero comunicatoci dal signor Maurojény. Si riferiscono essi agli art. 4, 6 ed 8 della parte A di detto regolamento. Qui accludo copia della circolara rumena.

Il primo riguardi i ponti fissi e mobili da edificarsi eventualmente sul fiume, dovendo i piani dei ponti fissi, giusta il secondo alinea dell' articolo 4, e come appare nell' *extrait* delle ultime deliberazioni della Commissione Europea, venir trasmessi preventivamente a titolo d' informazione all' autorità comune, nè potendosi i ponti mobili stabiliri senza la preventiva approvazione della medesima autorità. Il governo rumeno insiste perchè sieno tolte queste condizioni, bastando, a parer suo, la disposizione, già compresa nel preaccennato articolo, che la costruzione dei ponti fissi non abbia a recare ostacoli o indugi alla navigazione, e l'aggiunta—relativa ai ponti mobili—che questi debbano esserre costrutti in modo che il passaggio delle navi non mai a subire di ritardo.

Il secondo emendamento riguarda le visite doganali da parte delle autorità degli stati ripuari sulle navi transitanti il Danubio. L'art. 6, secondo la redazione attuale, non permette, nè simili vi-

site, nè l'esazione delle tasse daziarie, se non rispetto alle merci sbarcate sulla riva; e ciò quand' anche le due sponde del fiume appartengano ad un solo Stato. Il Governo rumeno si accontenterebbe, in proposito, che il testo di detto articolo fosse sostituito con quello già suggerito nella seduta del 30 maggio 1881 (Prot. XIII) dal delegato austro-ungarico, ed emendato dal britannico, poi ritirato dinanzi la formale riserva fatta dal delegato rumeno, pel quale testo i bastimenti sarebbero considerati al di fuori dell' orbita doganale finchè sono *en voie de navigation ou à l'encre dans le lit du fleuve sans avoir fait une opération de commerce.*

Il terzo, infine, degli emendamenti proposti nel dispaccio del signor Statesco concerne le carte di bordo dei bastimenti addetti ai trasporti esclusivamente fluviali, le quali, per l'articolo 8 del progetto riprodotto nell' *extrait*, verrebbero rilasciate dall' autorità da cui la nave dipende, ossia dall' autorità patria, mentre il Governo rumeno, pur ammettendo qualunque più larga interpretazione del principio della libertà di navigazione nei fiumi internazionali, ravvisa in ciò una diminuzione de' suoi diritti di sovranità territoriale, epperò fa le più ampie riserve e domanda che le navi destinate al servizio fluviale debbano provvedersi dei neccessari documenti presso l'autorità locale del *port d'attache.*

Sulla attuale posizione di fatto delle suddette tre quistioni credo superfluo di far notare alla S. V. come il testo degli articoli 4, 6 ed 8, quale emerge dall' *extrait*, sia stato, nelle sedute del 27 e 30 maggio 1881, adottato da tutti i delegati, salvo quello di Rumania, cui s'aggiunse pel terzo punto anche il delegato di Bulgaria. Sotto questo aspetto, se la maggioranza dei delegati mantiene l'accordo primitivo, non vi ha alcun dubbio circa le definitive loro risoluzioni.

Tuttavia, potrebbe anche verificarsi il caso che, non trattandosi (almeno per i due primi articoli) di questioni di un' importanza essenziale, i singoli delegati, anche per agevolare l'accordo con la Rumania, sieno stati o vengano consigliati dai rispettivi Governi a cedere su qualche punto accessorio. In tal caso, e, beninteso se la maggioranza della Commissione è di pari avviso, io non avrei difficoltà di ammettere le modificazioni proposte dal Governo rumeno al testo degli articoli relativi alla costruzione de' ponti mobili e fissi ed alle visite doganali sulle navi. Purchè rimangano intatte, nell' art. 4, le disposizioni tassative sul modo di fabbricare i ponti danubiani—modo contro il quale il Governo rumeno non solleva obbiezioni—si potrebbero anche sopprimere, senza grandanno, le con-

dizioni, contenute nello stesso articolo, che i progetti, come si disse, dei ponti stabili debbano esser a titolo di semplice informazione comunicati alla autorità comune, e che quelli dei ponti mobili debbano riportare l'approvazione della stessa autorità. Quanto poi all' art. 6, come lo vorrebbe concepito il Governo rumeno, non essendo il medesimo che una riproduzione della proposta del delegato d'Austria-Ungheria, emendata dal delegato della Gran Bretagna, vi ha luogo a supporre che esso possa, qualora venga ripresentato, incontrare il favore della maggioranza, in quella maniera che già lo avrebbe ottenuto, ove non fosse stato, per le riserve del delegato di Rumania, ritirato dal proponente austro-ungarico.

La sola modificazione, tra quelle enumerate nel dispaccio del signor Statesco, alla quale non potremmo consentire senza averne prima ben ponderate le eventuali conseguenze, è quella che si riferisce alle carte di bordo dei bastimenti addetti all' esclusivo servizio fluviale, carte che, secondo il Governo rumeno, dovrebbero unicamente rilasciarsi dall' autorità locale, non già da quella della nazione cui il legno appartiene, siccome dispone l'articolo 8. Quantunque le ragioni addotte dal signor Statesco, a sostegno della sua tesi, presentino in diritto qualche fondamento, non dobbiamo perder di vista gli effetti che l'adozione della richiesta rumena arrecherebbe eventualmente per i legni stranieri che si dedicano alla navigazione fluviale del Danubio ; i quali legni potrebbero anche, in avvenire, con qualche sistema di tasse e di formalità eccessive, essere allontanati dal fiume.

In ogni modo, qualora le suaccennate propeste di emendamenti vengano portate in seno alla Commissionne, la S. V. vorrà procedere d'accordo co' suoi colleghi e specialmente con quelli delle Potenze che hanno accettato in massima il progetto Barrère, serbando la più prudente riserva su tutto quanto ha tratto alle modificazioni da introdursi nell' articolo 8, e non prendendo in proposito alcun impegno senza avermene prima riferito.

Gradisca, etc.

Mancini.

XXIV — 18.

Le Ministre des Affaires Etrangères de Roumanie à son Délégué à la Commission Européenne du Danube.

15 Mai, 1882.

Les débats de la Chambre sur l'interpellation au sujet de la proposition Barrère s'étant prolongés jusqu'à hier soir, il m'a été impossible de vous envoyer des instructions spéciales, ainsi que je vous l'avais annoncé.

Je me borne donc aujourd'hui à vous indiquer sur les points principaux et essentiels quelle est l'opinion que vous devez soutenir et l'esprit dans lequel doit s'inspirer toute votre action au cours de la discussion. Déjà, par la lecture de mes instructions à nos représentants à l'étranger, durant les négociations, et dont je vous ai envoyé copie, vous avez pu vous rendre compte quel était cet esprit.

La proposition du délégué français a, à nos yeux, les mêmes inconvénients que le projet ayant servi de base à l'étude préliminaire et soulève les mêmes objections. Elle institue une Commission mixte, avec le caractère d'une autorité administrative et judiciaire, chargée non seulement de la surveillance des Règlements, mais aussi de la mission de faire la police effective de la navigation entre les Portes-de-Fer et Galatz.

D'un autre côté, cette proposition crée à l'une des Puissances non riveraines une situation privilégiée, en lui assurant non seulement la présidence perpétuelle, mais aussi une prépondérance réelle au sein de la Commission.

En effet, l'Autriche-Hongrie y est admise à un double titre, non seulement comme déléguée de la part de la Commission Européenne et au même titre que les autres Puissances, mais aussi

à titre permanent, en vertu d'un droit qui lui serait propre, *jure proprio.*

Par là, la proposition française assure à la Puissance ainsi avantagée une prépondérance de fait et de droit au sein de la Commission, qui dérange l'équilibre des Puissances y représentées, et qui établit une inégalité regrettable entre les éléments constitutifs de cette Commission. En même temps, par l'effet de ses pouvoirs exceptionnels, l'existence d'une telle Commission enlèverait à l'autorité territoriale une partie de ses attributions essentielles et qui sont inhérentes à la souveraineté. Or, l'art. 55 du Traité de Berlin ne comporte pas la création d'une telle Commission et n'a conféré à la Commission Européenne du Danube aucun mandat de ce genre.

En conséquence, sur l'art. 1 du projet, vous voudrez bien proposer un amendement ainsi conçu : «L'exécution du présent Règle-«ment est placée sous la surveillance de la Commission Européenne «du Danube, qui l'exercera au moyen d'un Inspecteur général et «qui aura à juger en appel tous les litiges, dont elle sera saisie «pour contraventions au présent Règlement».

Si cet amendement n'est pas admis, il sera inutile de participer d'une manière active à la discussion des autres points de détail qui suivront. Dans le cas où ce point de vue aurait la chance d'être admis, je vous enverrai par télégraphe toutes les dispositions de détail qui en découlent, en suivant l'ordre des articles compris dans la proposition française.

Statesco.

XXIV—19.

Le Ministère des Affaires Etrangères à Bucarest au Délégué de Roumanie à la Commission Européenne du Danube.

16 Mai, 1882.

Pour faire suite à ma dépêche d'hier et pour la compléter dans le sens des déclarations que j'ai faites aux Chambres et de mes notes-circulaires antérieures sur la question, je dois ajouter que si la Commission Européenne tenait absolument à l'idée d'une nouvelle Commission à créer entre Galatz et les Portes-de-Fer, vous devrez insister pour que les Représentants des Etats non riverains n'y soient point admis à d'autre titre que celui de délégation de la part de la Commission Européenne et sur le pied de la plus parfaite égalité entre eux.

Dans cet ordre d'idées, la Délégation Européenne se composerait naturellement de deux membres pour chaque session de six mois, désignés par ordre alphabétique ou autrement.

L'art. 1 du projet Barrère pourrait donc devenir acceptable s'il était rédigé de la manière suivante :

«L'exécution du présent Règlement est placée sous la surveil-«lance d'une autorité fluviale dite «Commission de surveillance», «dans laquelle la Commission Européenne du Danube sera repré-«sentée par deux délégués, et les Etats riverains, à savoir la Bul-«garie, la Roumanie et la Serbie, chacun par un délégué.

«Les deux membres de la Commission Européenne devant «prendre part aux travaux de la Commission de surveillance seront «désignés par ordre alphabétique des Puissances pour une période «de six mois et jouiront, pendant leur participation, des mêmes «droits que les autres membres de la dite Commission.

«Lorsque l'ordre alphabétique aura désigné le tour de la Rou-

«manie, on passera à l'Etat qui vient immédiatement après, afin «qu'elle ne dispose pas de deux voix au sein de la Commission «de surveillance.

«La présidence, dans chaque session, appartiendra à l'un des «membres délégués par la Commission Européenne, élu à la ma-«jorité des voix.

«Afin que les membres de la Commission Européenne, dé-«signés par le roulement alphabétique, soient en mesure de prendre «part aux travaux de la Commission Européenne, la première fera «parvenir à cette dernière le programme de ses travaux un mois «avant l'ouverture de chaque session.

«La Commission Européenne, quand elle le jugera utile, pourra «demander à la Commission de surveillance, par l'entremise de «ses Délégues, les renseignements dont elle aurait besoin, concer-«nant celle des décisions de la Commission de surveillance qui «toucherait à la liberté de la navigation».

Il est bien entendu que Vous ne proposerez cette rédaction que subsidiairement à la première, et seulement à titre de transaction et dans le désir d'arriver à une entente.

Les attributions de la Commission ainsi constituée seraient celles d'une Commission de surveillance, telles que vous les trouverez définies à l'art. 3 du contre-projet, que je vous envoie aujourd'hui même par la poste, avec instructions plus détaillées.

Statesco.

XXIV— 20.

Le Consul d'Italie à Galatz, Délégué la Commission Européenne du Danube, au Ministre des Affaires Etrangères à Rome.

1 Juin, 1882.

Ritardai l'invio del presente rapporto circa l'importante seduta del giorno 27 prossimo passato, nella quale fu discussa la parte C dei Regolamenti a monte di Galatz, per essere sicuro di riferirle esattamente le dichiarazioni de' miei colleghi, e gli emendamenti presentati contro la proposta francese.

Aperta la seduta, il delegato di Francia prese la parola ed espose i motivi che indussero il suo Governo a fare una proposta transazionale per comporre le divergenze manifestatesi sulla parte C dei Regolamenti. Dopo un cenno storico delle fasi subite dalla quistione accennò alle principali modificazioni contenute nel progetto, e presentò la proposta, quale fu comunicata ai diversi gabinetti, raccomandandola all' accettazione dei delegati.

Immediatamente dopo di lui prese la parola, il delegato di Rumania, il quale, esponendo i motivi che consigliavano il suo Governo a respingere la proposta francese, presentava un primo emendamento all' art. 1, concepito nei seguenti termini:

«L'exécution du présent Règlement est placée sous la surveil-«lance de la Commission Européenne du Danube, qui l'exercera «au moyen d'un inspecteur général, nommé par elle. La Commis-«sion Européenne aura à juger en appel tous les litiges dont elle «sera saisie pour contraventions au présent Règlement».

Il presidente quindi invitò i delegati, per ordine alfabetico a pronunciarsi sulla proposta francese. Tutti l'accettarono: io con le note condizioni della prolungazione dei poteri della Commissione e loro estensione fino a Braila; il delegato di Turchia con la prima

di dette condizioni, e riserve sulla nomina del commissario bulgaro ; il delegato di Russia con la riserva «senza pregiudizio della quistione della prolungazione».

Il delegato di Rumania, constatando che l'accettazione della proposta Barrère significava rigetto del suo emendamento, ne proponeva un secondo, ch'è il seguente :

«L'exécution du présent Règlement est placée sous la surveil-«lance d'une autorité fluviale dite «Commission de surveillance», «dans laquelle la Commission Européenne du Danube sera repré-«sentée par deux délégués, et les Etats riverains, à savoir la Bulgarie, «la Roumanie et la Serbie, chacun par un délégué.

«Les deux membres de la Commission Européenne devant «prendre part aux travaux de la Commission de surveillance se-«ront désignés par ordre alphabétique des Puissances, pour une «période de six mois, et jouiront des mêmes droits que les autres «membres de la dite Commission.

«Lorsque l'ordre alphabétique aura désigné le tour de la Rou-«manie, on passera à l'Etat qui vient immédiatement après, afin «qu'elle ne dispose pas de deux voix au sein de la Commission «de surveillance.

«La présidence appartiendra dans chaque session à l'un des «délégués de la Commission Européenne, élu à la majorité des voix

«Afin que les membres de la Commission Européenne désignés «par le roulement alphabétique soient en mesure de prendre part «aux délibérations de la Commission de surveillance et de recevoir «les instructions nécessaires de la Commission Européenne, la pre-«mière fera parvenir à cette dernière le programme de ses tra-«vaux un mois avant l'ouverture de chaque session.

«La Commission Européenne, quand elle le jugera utile, pourra «demander à la Commission de surveillance, par l'entremise de ses «délégués, les renseignements dont elle aurait besoin concernant celle des décisions de la Commission de surveillance qui toucherait à la liberté de la navigation».

Venuto il turno del delegato di Bulgaria, questi dichiarò di accettare la proposta francese quando fosse emendata nei seguenti punti, che formulò come segue:

«Article 1er. Modifier la rédaction de telle sorte que les mem-«bres de la Commission Européenne, appelés à faire partie de la «Commission mixte, soient pris en dehors des délégués des Etats «déjà représentés dans cette dernière Commission.

«Article 8. Division du fleuve en sections de police. Il y aura «des sous-inspecteurs pour les sections du fleuve sur chaque rive «séparément, ainsi qu'il suit:

«La Serbie aurait un sous-inspecteur, des Portes-de-Fer à Widin;

«La Bulgarie aurait deux sous-inspecteurs, de Widin à Roust-«chouk, et de Roustchouk à Silistria;

«La Roumanie aurait trois sous-inspecteurs, des Portes-de-Fer «à Giurgevo, de Giurgevo à Calarash, et de Calarash à Galatz».

Quindi espresse il voto del suo governo di essere ammesso come membro della Commissione Europea sullo stesso piede delle altre Potenze.

Naturalmente quest' ultima dichiarazione provocò una protesta del delegato di Turchia ed un avviso della Commissione sulla sua incompetenza in tale quistione.

Il delegato di Francia, riassumendo i voti espressi sulla sua proposta, dichiarava di accettare le riserve e le condizioni poste da me e dal delegato di Turchia sulla prolungazione e modificazione dei poteri della Commissione Europea, comecchè non portassero pregiudizio all' accordo da intervenire fra le Potenze su quei due punti, previsti dall' art. LIV del trattato di Berlino, mentre per gli emendamenti proposti dal delegato di Rumania, non si credeva autorizzato a discuterli, essendo essi una modificazione essenziale del progetto da lui presentato e già accettato dalla quasi unanimità delle Potenze.

Il delegato d'Austria-Ungheria, pur constatando nell' emendamento presentato dal delegato rumeno già un riavvicinamento di più all' accordo, si univa al delegato francese nel non credersi autorizzato a discuterlo.

I delegati di Germania Inghilterra, Italia e Turchia si associavano al modo di vedere del loro collega di Francia.

Il delegato di Russia, invece opinava che tanto gli emendamenti rumeni quanto i bulgari devessero essere sottomessi all' apprezzamento dei Governi, il che implicava un nuovo esame della quistione.

Gli altri delegati opinavano che, col fatto solo della inserzione dei detti emendamenti nei protocolli, essi sarebbero portati alla conoscenza dei Governi, ma che la produzione di essi non poteva arrestare l'elaborazione dei Regolamenti, sui quali le opinioni della maggioranza erano già concordi.

Si passò quindi alla discussione degli altri articoli della parte

C, i quali, salvo le riserve dei delegati di Rumania e Bulgaria, furono approvati.

Arrivati al termine della discussione dei Regolamenti, il delegato d'Inghilterra sorse a proporre un modo di procedura da tenersi per la chiusura dei lavori della Commissione sui Regolamenti da Galatz alle Porte di Ferro si firmerebbe un protocollo finale, al quale andrebbe annesso il testo dei Regolamenti discussi, e col quale protocollo sarebbe constatato l'esaurimento del mandato conferito alla Commissione Europea dall' art. LV del trattato di Berlino. Il delegato di Russia si oppose alla proposta, dichiarando che, non essendosi verificata l'unanimità sulle quistioni, come lo provavano gli emendamenti proposti dai delegati di Rumania e Bulgaria, non potevasi considerare come accettato, dall' intera Commissione l'elaborato dei Regolamenti, e non avrebbe quindi potuto associarsi alla proposta del delegato inglese.

Fu allora stabilito di redigere un protocollo, che non avrebbe il titolo di protocollo finale, bensì prenderebbe il numero progressivo degli altri relativi a questa discussione, nel quale protocollo verrebbero riprodotte per estratto le riserve e gli emendamenti fatti, sulle tre parti A, B e C dei Regolamenti, dai diversi delegati, ed allo stesso protocollo andrebbe annesso il testo dei regolamenti firmato dai delegati tutti, meno quelli che vi si rifiutassero.

Passo ora a dirle della condotta da me tenuta nella discussione, e prima, e dopo di essa, con i miei colleghi.

Uniformandomi alle istruzioni dell' E. V., mi proposi due obbiettivi: tener fermo alle condizioni alle quali l' E. V. subordinava l'accettazione della proposta francese, condizioni che, senza portare modificazione alcuna al progetto, affermavano un fatto implicitamente contenuto nella proposta stessa e già accettato dalle altre Potenze; andare d'accordo coi miei colleghi circa la procedura a seguirsi nella discussione. Fondandomi su quest ordine d' idee, nel votare la proposta Barrère, feci la seguente dichiarazione:

«Le délégué d'Italie adhère à la proposition du délégué de «France, telle qu'elle a été par lui présentée, sous condition, toute«fois, que l'accord à intervenir entre les Puissances, d'après l'art. LIV «du Traité de Berlin, établisse la prolongation des pouvoirs de la Com«mission Européenne et l'extension de ses pouvoirs jusqu'à Braïla».

Malgrado che la prima di dette condizioni trovisi sottintesa nella proposta Barrère, pur tuttavia ho creduto necessario di enunciarla, sia per uniformarmi alle istruzioni dell' E. V., sia per af-

BIBLIOTECA CENTRALĂ
UNIVERSITARĂ

fermare un fatto dalla cui accettazione per parte delle altre Potenze dipende, specialmente per noi, la salvanguardia dei nostri interessi commerciali nell Basso-Danubio. Non ho creduto necessario di precisare la durata della proroga a otto anni, giacchè, dovendo la quistione essere riservata all'accordo delle Potenze, non conveniva pregiurdicarla con dichiarazioni restrittive; tanto più che dalle assicurazioni de' miei colleghi e dalla nota esplicativa del Governo francese risulta che la durata di otto anni per la prolungazione dei poteri della Commissione Europea è ammessa da tutti i gabineti interessati.

Non debbo nascondere all' E. V. che quella mia dichiarazione, alla quale si associò il delegato di Turchia fu dal delegato di Russia interpretata come una divergenza di opinione. Il medesimo delegato proponevasi quindi di valersi tanto della mia dichiarazione, quanto d'una leggiera modificazione portata alla sua proposta dal delegato francese stesso, circa la revocabilità degl'impiegati nominati dalla Commissione mista, come pure degli emendamenti rumeni e bulgari, per dichiarare, all'atto della firma del Protocollo, che tutto cio constituiva una disparità di opinioni e di viste, sulla quale i governi interessati dovessero essere chiamati a pronunziarsi prima di addivenire ad una decisione della vertenza.

Se non che, il giorno della firma del Protocollo, venuto il delegato di Russia a più esatto apprezzamento della mia dichiarazione, e fatto convinto, per le spiegazioni dategli da me e da'miei colleghi, della insussistenza delle sue preoccupazioni, cambiò il testo della sua dichiarazione, e si limitò a constatare che le divergenze esistevano solo fra gli emendamenti rumeno e bulgaro e la proposta francese.

Chiuso cosi l'incidente, e dissipato l'equivoco, le dichiarazioni rimasero quali erano ed il Protocollo fu da tutti sottoscritto.

Domani la Commissione si riunisce per la chiusura della discussione del Regolamento, non che per la firma del medesimo e del relativo Protocollo.

Gradisca, etc.

N. Revest.

XXIV — 21.

Le Consul d'Italie à Galatz, délégué à la Commission Européenne du Danube, au Ministre des Affaires Etrangères à Rome.

9 Juin, 1882.

L'indomani della seduta tenuta il giorno 2 del corrente, nella quale fu firmato il Protocollo di chiusura delle deliberazioni relative ai regolamenti a monte di Galatz, la Commissione partì per una escursione alle Porte di Ferro, donde si fece ritorno ieri a sera. Mi affretto ora a darle conto di quella seduta, che ebbe termine alle 3 pomeridiane, e della materia trattata.

Come ebbi l'onore di dirle col precedente mio rapporto del 1° giugno, il delegato di Russia essendosi opposta alla proposta del delegato inglese di fare un Protocollo finale, la Commissione decise di fare un semplice Protocollo di chiusura con numero progressivo e senza titolo speciale, nel quale Protocollo verrebbero riprodotte le riserve e gli emendamenti presentati dai delegati sulle tre parti del Regolamento. Se non che, il giorno stesso della firma del Protocollo, fissato per il 1° del corrente mese, il delegato di Russia espresse la opinione di voler di chiarare che, non avendo il Regolamento stesso ottenuto l'unanimità, dovevasi tuttora considerare come lavoro preparatorio della Commissione, mentre da parte sua non poteva considerarlo come da lui accettato definitivamente, specialmente per la parte C. A questa inattesa proposta, il delegato di Francia si oppose ed interpellò a più riprese il delegato di Russia se l'accettazione già da lui manifestata del progetto francese non sarebbe stata in contraddizione con la dichiarazione che intendeva fare. La seduta fu assai vivace, e si decise di sospenderla per riprenderla l'indomani. Il signor Barrère avrebbe voluto che i delegati che avevano accettato la sua proposta facessero un telegramma identico ai rispettivi Governi sull' incidente, ma essendogli stato

osservato che non conveniva complicare la quistione con un simile passo, si persuase a negoziare col suo collega di Russia onde trovare una formula di dichiarazione meno recisa e più conforme alle precedenti riserve fatte dal delegato di Russia.

La formula fu quindi combinata, e l'indomani il delegato di Russia dichiarò che firmava il Regolamento sotto riserva di non considerare come definitivi gli articoli del Regolamento che non avevano ottenuto l'unanimità.

Gli altri delegati, che avevano accettato la proposta Barrère, dichiararono che il Regolamento si firmava come testo completo delle deliberazioni prese ed accettate dalla maggioranza dei delegati, per presentarlo alle Potenze interessate, e soprattutto allo scopo di facilitare l'accordo sulla prolungazione dei poteri della Commissione Europea, colla quale quistione quella del Regolamento è intimamente legata. Mi associai tanto più volontieri a tale dichiarazione in quantochè essa conferma la prima dichiarazione da me fatta, nell' accettare la proposta Barrère, e le condizioni alle quali il Governo del Re subordinava la sua adesione.

Nello stesso Protocollo si contengono, come sopra dissi, le riserve e gli emendamenti presentati dai diversi delegati, specialmente quelli dei delegati rumeno e bulgaro. La numerazione degli articoli del Regolamento avendo subito un cambiamento, fu pure necessario riprodurre nello stesso Protocollo la mia riserva relativa alla giurisdizione dei consoli sui bastimenti nazionali, da me fatta nella discussione della parte B, e nel riprodurla volli che, nello stesso modo che erasi fatto nella discussione, fosse accompagnata dall'adesione delle grandi Potenze.

Il delegato rumeno si oppose all'inserzione dell'adesione sua benchè avesse egli dichiarato di aderirvi pure; ma, sulla mia osservazione che la adesione fatta dal delegato rumeno conteneva una interpretazione ristrettiva della giurisdizione consolare sui propri bastimenti, la Commissione mantenue la riproduzione della mia riserva, con la relativa adesione delle grandi Potenze, compresa la Turchia.

Qui acchiudo un esemplare del Protocollo di chiusura e del testo del Regolamento quale fu firmato il 2 di questo mese. nessi I e II).

Ho l'onore, etc.

N. Revest.

XXIV — 22

Le Ministre des Affaires Etrangères de Grande-Bretagne au Vicomte Lyons, à Paris.

28 Octobre, 1882.

M. Duclerc s'est enquis dernièrement, par l'entremise de l'Ambassade de France auprès de cette Cour, si le Gouvernement de Sa Majesté était disposé à prendre l'initiative de soumettre aux Grandes Puissances l'exécution de l'article 54 du Traité de Berlin.

Le Gouvernement français n'est pas incliné à le faire lui-même, étant donné que, dans la session du printemps dernier de la Commission Européenne du Danube, son délégué avait pris l'initiative de ses propositions; il juge cependant que le moment est arrivé d'agir pour amener une entente entre les Puissances intéressées.

Ce qui, à l'avis du Gouvernement de Sa Majesté, serait désirable, c'est que la Commission Européenne fût prolongée pour un délai fixe et qu'elle continuât ensuite à fonctionner jusqu'à ce qu'elle fût dissoute par un vote de la majorité des Puissances représentées; ce vote serait émis dans une Conférence des Représentants des Puissances convoquées par l'une d'elles, douze mois à l'avance. Le caractère permanent de la Commission semble avoir été le principe adopté par la majorité des Puissances au moment de la discussion de cette question au Congrès de Berlin, et la prolongation de ses pouvoirs a été prise en considération en termes évidents dans l'art. 54 du Traité.

Le Gouvernement de Sa Majesté est disposé à prendre l'initiative de la proposition, mais auparavant il désirerait savoir la manière dont le Gouvernement français juge que le but pourrait être atteint, si c'est en proposant une Conférence des Grandes Puis-

sances pour discuter la question, Conférence à laquelle, après sa réunion, la Roumanie pourrait envoyer un délégué, ou si c'est en pressentant d'abord le Gouvernement russe relativement aux conditions qu'il serait disposé à accepter en ce qui concerne la prolongation de la Commission et l'extension de sa juridiction jusqu'à Braïla, et, d'autre part, de s'assurer des conditions auxquelles le Gouvernement roumain accepterait les propositions faites par le délégué français à la Commission Européenne, relativement à la règlementation de la navigation entre les Portes-de-Fer et Galatz, propositions qui avaient été acceptées en principe par tous les délégués, à l'exception de ceux de Roumanie et de Bulgarie.

J'ai l'honneur de prier Votre Excellence de vouloir bien s'assurer des vues du Gouvernement français à ce sujet et de me les communiquer sitôt que faire se pourra.

Veuillez agréer, etc.

Granville.

XXIV — 23

Note verbale du Gouvernement français.

4 Novembre, 1882.

Par une note verbale du 30 octobre, le Gouvernement de Sa Majesté britannique a fait connaître qu'il serait disposé à prendre l'initiative des démarches nécessaires pour amener entre les Puissances l'accord prévu par les articles LIV et LV du Traité de Berlin, relativement à la navigation du Danube. Dans la pensée du cabinet de Londres, il serait désirable que la Commission Européenne fût prorogée pour un délai fixe, et qu'elle continuât ensuite à fonctionner jusqu'à ce qu'elle fût dissoute par un vote de la majorité des Puissances. Ce vote serait émis dans une Conférence des délégués des dites Puissances, convoquées par l'une d'elles douze mois à l'avance.

Le Gouvernement de la République donnera volontiers son assentiment à ces propositions, qui concordent avec le caractère permanent de la Commission Européenne, dont le principe semble avoir été implicitement admis au Congrès de Berlin.

Pour provoquer actuellement l'entente sur ces bases, deux moyens se présentent: Faut-il proposer de soumettre la question à une Conférence des Grandes Puissances, qui pourrait, une fois réunie, convier la Roumanie à y envoyer un délégué? Ou bien convient-il, d'une part, de pressentir directement les dispositions du Gouvernement russe relativement à la prolongation de la Commission Européenne et à l'extension de sa juridiction jusqu'à Braïla, et, d'autre part, de s'assurer des conditions auxquelles la Roumanie accèderait aux Règlements élaborés pour la navigation en amont de Galatz?

Le Gouvernement de Sa Majeste britannique désire connaître

à cet égard les vues du Gouvernement de la République. La seconde combinaison ne va pas sans de sérieux inconvénients. Appeler la Russie et la Roumanie à se prononcer séparément sur des questions dont le règlement dépend d'une entente générale, ce serait, tout au moins, augmenter les difficultés de cette entente, en laissant prendre corps à des prétentions isolées, qui pourraient être plus aisément modifiées au cours d'une discussion suivie dans un esprit de conciliation. Les vues déjà exposées par le Gouvernement russe relativement à la prolongation de la Commission Européenne laissent, d'ailleurs, une marge suffisante pour l'arrangement à intervenir. Quant à la Roumanie, elle s'est déclarée jusqu'ici contraire à l'organisation votée à Galatz, et il n'y a pas de motif pour croire que ces dispositions puissent être modifiées en dehors d'une délibération collective. Il semble donc préférable à tous égards d'appeler les Puissances à se faire représenter à une Conférence qui aurait à se prononcer sur les trois questions actuellement pendantes, c'est-à-dire :

1° Sur la prolongation de la Commission Européenne;

2° Sur l'extension de ses pouvoirs jusqu'à Braïla;

3° Sur les Règlements élaborés à Galatz en exécution de l'art 55 du Traité de Berlin.

XXIV. — 24.

Le Ministère des Affaires Etrangères à Bucarest à l'Envoyé de Roumanie à Vienne.

17 Novembre, 1882.

La Commission spéciale, chargée par le Traité de Berlin d'élaborer le Règlement de navigation, de police fluviale et de surveillance, depuis les Portes-de-Fer jusqu'à Galatz, s'est séparée sans aboutir à une entente complète sur toutes les questions en discussion.

L'attitude que le Gouvernement du Roi a cru devoir garder en cette occasion était de ne pas s'éloigner des principes et des dispositions des Traités de Paris et de Berlin.

La liberté absolue de la navigation devait être la base principale du nouveau Règlement. Elle a été constamment déclarée comme une condition essentielle de la prospérité politique et économique de la Roumanie. Que deviendraient, en effet, nos intérêts économiques, si des entraves pouvaient être élevées à la navigation du grand fleuve, qui fournit à notre commerce les moyens de transport les plus naturels, les plus sûrs et les moins coûteux? Quels changements ne pourraient pas survenir dans notre situation politique même, si nous rendions le Danube moins accessible au commerce par des mesures étroites et restrictives, qui éloigneraient de nous l'intérêt toujours croissant que nous porte le monde civilisé?

Le Traité de Berlin, en élargissant les pouvoirs de la Commission Européenne du Danube, n'a pas enlevé aux Etats riverains, depuis Galatz aux Portes-de-Fer, le droit d'exercer eux-mêmes la

police fluviale, qui n'a été accordée, en aval de Galatz, à une Commission d'un caractère international que d'une manière exceptionnelle. Ce que le Traité de Berlin a décidé, c'est que le nouveau Règlement, qui sera mis en vigueur en amont de Galatz, contienne les mêmes dispositions que celui qui régit le fleuve en aval, dans le but évident d'assurer la liberté de navigation, ainsi que l'égalité de traitement pour toutes les nations. Si on décide que la police fluviale des eaux du Danube n'appartient plus aux Etats riverains, l'exterritorialité du Bas-Danube est prononcée pour la partie du fleuve supérieur, ce qui, certainement, n'est conforme ni à la lettre, ni à l'esprit du Traité de Berlin.

Une Commission spéciale doit surveiller l'application du Règlement de navigation et de police. Sa composition a été l'objet de vifs débats. Ceux qui doivent y prendre part d'une manière incontestable, ce sont les Etats riverains, qui ont les droits et les intérêts les plus directs. Toute autre participation à l'exercice de la surveillance ne saurait émaner que de l'Europe et en vertu d'un mandat spécial. Cette participation paraît être utile et même nécessaire; d'un côté, pour assurer complètement le régime de liberté et d'égalité établi sur le Danube, de l'autre, pour donner des gages d'impartialité aux intérêts considérables que le commerce étranger possède sur la partie du fleuve dont il est question. Aussi, l'adjonction aux trois membres des Etats riverains des membres appartenant à la Commission européenne du Danube est-elle une conséquence naturelle et logique de la situation.

Les intérêts généraux de la navigation demandent impérieusement que la Commission de surveillance soit étroitement liée à la Commission Européenne, non seulement par les membres participant à ses travaux, mais aussi par la surveillance constante qu'elle aura à exercer afin que les principes de la liberté de navigation soient toujours et en toute circonstance sauvegardés.

Partant de ces points de vue, j'examinerai les divergences qui se sont produites au sein de la Commission spéciale, dans le but de concilier les intérêts généraux de la navigation avec nos propres intérêts et ceux des autres Etats et d'aboutir ainsi à une entente commune, dont le résultat serait le développement de la navigation sur la grande artère fluviale qui traverse notre pays.

En ce qui concerne le *régime de la navigation et de la police fluviale*, l'entente pourra s'établir aussitôt que nous ferons prévaloir

le grand principe de la liberté, auquel nous nous sommes associés dès le commencement des délibérations.

Aussi, les réserves faites par notre délégué aux articles 6, 8 et 67 du règlement n'ont-elles été produites en réalité qu'à la suite des divergences survenues dans la Commission au sujet de l'exécution et de la surveillance de ce règlement.

La liberté du Danube étant proclamée, il est certain que les lignes douanières des Etats qu'il traverse se trouvent placées sur les rives du fleuve. Tant qu'une *opération de commerce* **avec la rive** n'a pas eu lieu, l'action douanière ne peut s'exercer sur les bâtiments en voie de navigation ou à l'ancre dans le lit du fleuve. Le texte adopté par la majorité à l'article 6 paraît donc suffire complètement pour sauvegarder les droits des riverains, car on ne saurait subordonner la liberté de navigation aux mesures plus ou moins complètes et efficaces des différentes administrations douanières.

De l'article 1-er du Règlement, proclamant *la navigation entièrement libre* et plaçant *les bâtiments marchands* **de toutes les nations** *sous les conditions* **d'une parfaite égalité,** il résulte qu'on ne peut admettre de distinction entre les bâtiments de mer et les bâtiments ou transports fluviaux. L'introduction d'un traitement différent, en ce qui concerne les papiers de bord, ne saurait donc être soutenue rigoureusement, car on ne pourrait pas forcer les bâtiments de mer à se munir de deux papiers de bord, les uns provenant du pays auquel ils appartiennent, les autres de l'autorité d'un des Etats riverains. Une inégalité de condition pourrait aussi donner lieu à l'établissement de droits de péage, basés uniquement sur le fait de la navigation du fleuve, ce qui serait contraire à l'article 2 du Règlement.

La liberté complète du pilotage a été inscrite dans l'article 67. Néanmoins, en vue des difficultés que la navigation présente dans certaines localités, on a créé un service de pilotes brevetés par la Commission, dont l'emploi reste facultatif. Cette disposition semble préférable à la mesure d'établir des pilotes brevetés par plusieurs autorités fluviales, ce qui aurait pour conséquence une confusion et des malentendus au détriment des facilités qu'on a voulu créer en faveur de la navigation.

La disposition qui soumet le fleuve, dans la section de Galatz à Braïla, aux Règlements de navigation et de police de la Commission Européenne, ne le place pas sous l'autorité de cette Commission et ne lui donne pas, vis-à-vis de la Commission de surveil-

lance, le caractère d'exterritorialité qu'ont les eaux du Bas-Danube en aval de Galatz. C'est dans ce sens que doit être comprise la réserve du délégué de Roumanie à l'article 96, et nullement dans celui d'établir une différence entre la navigation maritime et la navigation fluviale.

Si nous passons de ces dispositions générales à celles qui concernent la police fluviale, on ne saurait la soumettre à deux régimes, celui des riverains dans les ports et les eaux déclarées appartenant aux ports, et celui de la Commission de surveillance sur le reste du Danube — de même qu'on ne peut exiger que les Etats riverains, par un sectionnement artificiel du fleuve, soient déclarés déchus de la possession et de l'autorité qui leur appartiennent en vertu du droit des gens et des Traités. Il résulterait même de l'adoption de ces mesures une confusion d'idées et de droits, un malaise de situation, qui ne tarderaient pas à se faire sentir. Le sectionnement du fleuve d'après la possession actuelle des riverains est donc une nécessité qui résulte des droits et des faits existants. Il en est de même de la police fluviale. Elle doit être exercée dans leurs propres eaux par les Etats riverains et en leur nom, conformément aux prescriptions du Règlement, au moyen d'agents nommés par eux; et l'action de la Commission de surveillance commencera là où il s'agirait d'une mauvaise application des Règlements ou du maintien de l'unité de cette application des intérêts généraux de la navigation.

La Commission de surveillance exercera donc ses attributions par son inspecteur,—par le droit d'appel, qui doit lui être dévolu tant en la qualité qui lui est accordée par sa propre constitution, que par la nécessité de maintenir l'unité dans l'application des dispositions règlementaires,—enfin, par l'influence que ne peut manquer d'acquérir une autorité appelée à maintenir les grands principes qui règlent la navigation des fleuves internationaux.

En ce qui regarde les dépenses d'administration proprement dite et de travaux à faire dans le fleuve pour améliorer sa situation, il est logique qu'elles soient supportées par les riverains, du moment où, conformément aux principes les plus larges en cette matière, toute restitution de dépenses, même utiles, faites en faveur de la navigation, a été abandonnée. Il est tout aussi naturel que des dépenses et des charges nouvelles ne peuvent être imposées aux Etats riverains sans leur consentement, car on doit tenir compte des exigences, pour certains Etats riverains, du ré-

gime constitutionnel en vertu duquel toute dépense de l'Etat est basée sur un vote spécial et annuel du Parlement.

En me référant aux arguments émis plus haut sur la composition de la Commission de surveillance, l'introduction des délégués appartenant déjà à la Commission Européenne du Danube nécessitera que son siège soit à Galatz, qui deviendra ainsi le centre de l'action de police fluviale et de navigation sur le Danube. C'est de là que l'influence bienfaisante de la Commission Européenne se fera sentir plus efficacement et plus promptement.

J'aime à espérer que les idées qui viennent d'être exposées contribueront à amener le rapprochement si désirable, et que des amendements aux projets de la majorité et la minorité finiront par établir une entente complète, qui donnera satisfaction à tous les droits et à tous les intérêts.

C'est dans ces vues que je joins aux présentes instructions une rédaction amendée des articles 97 à 108 du Règlement de navigation, de police fluviale et de surveillance pour la partie du Danube depuis les Portes-de-Fer jusqu'à Galatz.

En terminant, j'attire particulièrement votre attention sur le prix que met le Gouvernement du Roi, non seulement à ce que la Commission de surveillance soit rattachée à la Commission Européenne du Danube, mais à ce que cette dernière ait le droit et l'obligation de veiller à la sauvegarde du grand principe de la liberté et de l'égalité de la navigation, et que son existence soit reconnue et maintenue dans toute son intégrité, ainsi qu'elle a été établie, développée et fixée par les Traités de Paris, de Londres et de Berlin. J'ajouterai que c'est là une *condition sine qua non* de l'assentiment du gouvernement roumain à l'établissement de la nouvelle autorité fluviale qu'on désire créer.

Veuillez agréer, etc.

D. Sturdza.

Annexe à la dépêche du 17 novembre 1882.

ARTICLE 1. (97)

L'exécution du présent Règlement est placée sous la surveillance d'une autorité fluviale, dite *Commission de surveillance*, dans laquelle la Commission Européenne du Danube sera représentée par deux délégues, et les Etats riverains, à savoir la Bulgarie, la

Roumanie et la Serbie, chacun par un délégué. L'un des membres de la Commission Européenne, appelé à prendre part aux travaux de la Commission de surveillance, sera nommé à la majorité des voix par la Commission Européenne pour toute la durée de la Commission.

L'autre membre sera désigné à ce même effet par ordre alphabétique des Puissances.

Le roulement alphabétique ne pourra pas désigner les délégués de la Commission Européenne qui figurent déjà dans la Commission de surveillance à un titre quelconque.

La présidence sera dévolue à celui qui représentera la Commission Européenne pour toute la durée de la Commission de surveillance.

La Commission de surveillance fera parvenir à la Commission Européenne le programme de ses travaux un mois avant l'ouverture de chaque session.

La Commission Européenne pourra demander à la Commission de surveillance, pour les modifier au besoin, les décisions qui toucheraient à la liberté de la navigation ou à l'interprétation des règlements.

ARTICLE 2. (98)

Les pouvoirs de la Commission de surveillance auront une durée égale à ceux de la Commission Européenne du Danube.

ARTICLE 3. (99)

La Commission de surveillance a pour mission de veiller à la stricte observation des Règlements et de proposer les mesures nécessaires pour l'amélioration de la navigabilité du fleuve et le développement de la navigation.

Dans ce but, elle nomme l'inspecteur, lui donne des instructions et reçoit ses rapports; elle recueille les éléments de nature à l'éclairer sur la manière dont les Règlements sont exécutés; elle rédige des comptes rendus périodiques sur le mouvement et l'état de la navigation; elle donne des instructions, par l'entremise du délégué de l'Etat riverain respectif, à tous les agents de la police fluviale; enfin, elle juge en appel tous les litiges dont elle aura

été saisie par la partie intéressée, conformément au présent Règlement.

La Commission de surveillance tiendra chaque année deux sessions ordinaires, qui seront fixées de manière à éviter la réunion simultanée de la Commission de surveillance et de la Commission Européenne.

Les décisions seront prises à la majorité des voix, sans que toutefois la Commission de surveillance puisse, par ses décisions, imposer à un Etat riverain quelconque des obligations ou des charges nouvelles, auxquelles il n'aurait pas préalablement consenti.

Elle arrêtera elle-même le Règlement intérieur pour l'ordre de ses travaux, ainsi que les instructions spéciales à ses agents touchant l'exercice de la surveillance, sauf les points sur lesquels le présent Règlement aura statué lui-même.

La Commission procèdera, dans sa première session, à la nomination des agents désignés à l'art. 5 sous les N-os 1 et 4.

Le Règlement intérieur et les instructions d'un caractère général et règlementaire, telles que celles dont il est question dans l'art. 9 de l'Acte public du 2 novembre 1865, relatif à la navigation des embouchures du Danube, seront communiqués préalablement à la Commission Européenne, et ne seront appliqués qu'après que celle-ci les aura trouvés conformes aux principes qui ont servi de base au présent Règlement.

ARTICLE 4. (100)

Les frais d'administration seront à la charge exclusive des Etats riverains. Ils seront supportés dans la proportion suivante:

4 septièmes pour la Roumanie,

2 septièmes pour la Bulgarie,

1 septième pour la Serbie.

A la seconde réunion ordinaire, la Commission de surveillance fixera son budget pour l'année suivante.

Les contributions des Etats riverains seront faites d'avance pour chaque semestre. Les amendes perçues pour contravention au présent Règlement seront versées dans la caisse de la Commission de surveillance pour être affectées aux besoins du service, et diminueront d'autant la part contributive des Etats riverains dans les frais d'administration.

ARTICLE 5. (101)

Les agents ci-après désignés fonctionneront, chacun dans le ressort qui lui sera assigné, savoir:

1) Un inspecteur;
2) Des sous-inspecteurs;
3) Des capitaines de port;
4) Un secrétaire et des agents subalternes.

ARTICLE 6. (102)

Les agents désignés à l'article précédent seront choisis parmi des personnes compétentes; ils seront nommés et rétribués ainsi qu'il suit:

L'inspecteur sera nommé et rétribué par la Commission de surveillance, ainsi que le secrétaire et les agents subalternes, et fonctionneront directement sous ses ordres.

Les sous-inspecteurs et les capitaines de port seront nommés et rétribués par les Etats riverains respectifs, lesquels feront part à la Commission de surveillance de la nomination de ces agents ou de leur remplacement.

ARTICLE 7. (103)

L'inspecteur est appelé à veiller à la stricte observation des dispositions du présent Règlement et à mettre de l'ensemble dans son application.

ARTICLE 8. (104)

Le Danube, sur la rive gauche, sera divisé en 4 sections:

La première s'étendra des Portes-de-Fer à Beket inclusivement;

La seconde, de Beket jusqu'à Zimnicea inclusivement;

La troisième, de Zimnicea à Calarash-Silistrie;

La quatrième, comprenant les deux rives, de Calarash-Silistrie jusqu'à Galatz inclusivement.

Sur la rive droite, il sera divisé en 3 sections:

La première s'étendra des Portes-de-Fer jusqu'à l'embouchure du Timok;

La seconde, de Timok à Nicopolis inclusivement ;

La troisième de Nicopolis à Silistrie.

Chaque section s'étendra jusqu'au thalweg.

La police fluviale dans chaque section sera faite par les sous-inspecteurs et les capitaines de port nommés par les Etats respectifs. Pour la quatrième section, il y aura un seul sous-inspecteur, pour les deux rives, nommé par la Roumanie. Ces agents auront à se conformer, dans l'accomplissement de leur tâche, aux instructions que leur donnera la Commission par l'entremise du délégué de l'Etat dont ils relèvent.

La résidence de chacun de ces agents sera ultérieurement fixée par les Etats respectifs, de concert avec la Commission de surveillance.

ARTICLE 9. (105)

Les Etats riverains prêteront à la Commission de surveillance le concours dont elle pourra avoir besoin dans l'accomplissement de sa tâche.

ARTICLE 10. (106)

Les ports ou échelles situés sur le parcours de chaque section fluviale, et pour lesquels les Etats riverains auront institué des capitaines de port, conformément aux dispositions du présent règlement, ne seront pas compris dans le ressort du sous-inspecteur de la section.

Les ports ou échelles seront placés sous la juridiction des capitaines de port, lesquels relèveront directement, ainsi que les sous-inspecteurs, de l'Etat qui les aura nommés. Ils suivront néanmoins les instructions de l'inspecteur, pour tout ce qui concernera leur action sur la voie fluviale.

On entend par dénomination de port, au sens du présent règlement, toute la partie du fleuve comprise entre deux lignes droites partant, normalement aux rives, des limites d'amont et d'aval des dits ports ou échelles et se prolongeant jusqu'au thalweg.

Si la rive opposée appartient au même Etat, le port comprend également la partie du fleuve située au-delà du thalweg entre les deux lignes prolongées jusqu'à la dite rive, à moins toutefois qu'il

n'existe sur les rives, dans les mêmes eaux, un port ou échelle muni d'un capitaine de port.

ARTICLE 11. (107)

Les attributions spéciales de la police judiciaire fluviale seront exercées par les sous-inspecteurs et les capitaines de port, par chacun dans le domaine de son ressort. Ces agents connaîtront en première instance des contraventions au présent règlement et appliqueront les amendes prévues par le dit règlement. Leurs sentences seront rendues au nom du souverain du pays, qui les aura nommés. Les appels contre ces sentences seront portés devant la Commission de surveillance, qui jugera en dernier ressort.

ARTICLE 12. (108)

La Commission de surveillance aura son siège à Galatz.

XXVI — 25.

Le Ministère des Affaires Etrangères à Bucarest aux Envoyés de Roumanie à Londres, Paris, Rome, Vienne, Berlin, St. Pétersbourg et Constantinople.

9 Décembre, 1882.

Le Traité de Berlin a rendu la Roumanie souveraine des embouchures du Danube. Elle a succédé à la Turquie, sans restriction aucune, dans la possession de ce territoire.

Aussi, l'article 53 du Traité a-t-il introduit la Roumanie dans la Commission Européenne du Danube au même titre que les grandes Puissances, qui y participent déjà depuis le Traité de Paris.

C'était un acte de justice et d'équité que de reconnaître la position exceptionnelle occupée par la Roumanie et les intérêts considérables qu'elle possède sur la partie du fleuve soumise à la juridiction de la Commission. On ne pouvait la destituer de son action normale sur des eaux dont on venait de lui donner la possession.

Aux termes de l'article 54 du Traité, une décision doit être incessamment prise sur la prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne. La réunion d'une Conférence appelée à consacrer cette prolongation est imminente.

La participation de la Roumanie à cette Conférence paraît être indiquée par la nature même des choses.

Dès lors que la possession des embouchures du fleuve lui a été dévolue, et qu'elle a été admise dans la Commission Européenne du Danube, elle ne saurait être exclue d'une réunion convoquée spécialement à l'effet de décider sur l'existence et l'organisation même de cette institution.

Il est à considérer que le droit de participation de la Rou-

manie se fonde tant sur les propositions anciennes et permanentes du droit international, que sur la situation récemment consacrée par l'Europe.

En effet, d'une part, le protocole du Congrès d'Aix-la-Chapelle du 15 novembre 1818 statue que «dans le cas où des réunions «auraient pour objet des affaires spécialement liées aux intérêts «des autres Etats de l'Europe, elles n'auront lieu que sous la ré- «serve expresse de leur droit d'y participer».

D'autre part, la Roumanie a signé avec les autres Puissances «l'Acte additionnel à l'Acte public du 2 novembre 1865, relatif à «la navigation des embouchures du Danube, en date du 28 mai «1881», ainsi que «le Règlement de navigation et de police appli- «cable à la partie du Danube comprise entre Galatz et les embou- «chures arrêté par la Commission Européenne le 19 mai 1881».

La signature du plénipotentiaire roumain impliquait dès lors que la Roumanie serait également appelée à se prononcer directement, et de pair avec les autres Puissances, sur toutes les questions relatives à la Commission Européenne du Danube.

Enfin, il est utile d'observer que le Cabinet de Vienne, par une Note adressée au gouvernement royal à la date du 11 avril a. c., s'est montré favorable à la participation actuellement revendiquée par la Roumanie.

Aussi, le Gouvernement du Roi est-il persuadé que les vues des autres Cabinets ne seront pas moins bienveillantes, et ne dénieront pas à la Roumanie un droit qui lui a été déjà reconnu par leurs propres décisions.

Vous êtes autorisé, Monsieur l'Envoyé, à exposer les considérations ci-dessus énoncées à S. Exc. Monsieur le Ministre des Affaires Etrangères de . . . . . et à lui laisser copie de la présente dépêche.

Veuillez, etc.

D. Sturdza.

XXIV — 26.

Le Ministère des Affaires Etrangères à Bucarest aux Représentants de Roumanie à l'étranger.

10 Décembre, 1882.

Les négociations qui ont eu lieu à Vienne pour amener l'entente si désirable entre le gouvernement du Roi et celui d'Autriche-Hongrie sur la question du Règlement de navigation, de police fluviale et de surveillance depuis les Portes-de-Fer jusqu'à Galatz, n'ont malheureusement pas abouti. Le Comte Kalnoky a déclaré nos propositions inacceptables, comme s'éloignant des principes du projet Barrère.

Les divergences entre les deux propositions portent sur deux points principaux: — L'exercice de la police fluviale, — la composition de la Commission de surveillance.

Le projet Barrère enlève aux Etats riverains l'exercice de la police fluviale et le donne à la Commission mixte, établissant ainsi sur la partie du Danube, depuis Galatz jusqu'aux Portes-de-Fer, l'exterritorialité du fleuve, qui n'avait été stipulée par le Traité de Berlin que pour la partie en aval de Galatz.

En vertu du projet Barrère, les riverains ne possèdent plus qu'une domination théorique sur la partie du fleuve qui est leur propriété. La domination effective du fleuve est remise à la Commission mixte, composée de délégués de la Bulgarie, de la Serbie et de la Roumanie, comme Etats riverains, de l'Autriche-Hongrie, au titre spécial de ses intérêts commerciaux, et de la Commission Européenne du Danube. C'est l'Autriche-Hongrie qui a la position prépondérante dans la nouvelle Commission, à laquelle on prépare

en même temps la succession de la Commission Européenne à l'échéance de la nouvelle prolongation qui lui sera accordée.

Le projet du Gouvernement roumain revendique pour les Etats riverains leur droit incontestable d'exercer la police fluviale sur leurs eaux, conformément au Règlement, tout en se soumettant à la surveillance et au contrôle de la nouvelle Commission, qui est en outre chargée de veiller à l'application uniforme des règles établies.

Dans la composition de la Commission, le projet roumain tient compte de l'élément plus directement intéressé des Etats riverains et des intérêts généraux de la liberté de navigation et de l'égalité des pavillons.

Il n'a pas néanmoins perdu de vue les intérêts considérables que l'Autriche-Hongrie possède sur le Bas-Danube, et lui a assuré une place spéciale dans la Commission de surveillance, en vertu d'un mandat européen. Le projet roumain relie plus étroitement les deux Commissions, donne une influence plus considérable à la Commission Européenne et n'en préjuge pas dès à présent la disposition.

Le principe qui a donné naissance à la règlementation de la navigation du Danube par les Traités de Paris, de Londres et de Berlin était que les intérêts généraux de la navigation sur ce fleuve ne pourraient être sauvegardés que par la présence et la collaboration constante de l'Europe. Un quart de siècle a prouvé combien ce principe a été salutaire, nécessaire, indispensable. Les intérêts de toutes les nations ont été sauvegardés, et ces intérêts généraux, se multipliant de jour en jour, ont favorisé les intérêts spéciaux des riverains du grand fleuve.

Il était donc naturel de relier la Commission de surveillance, qu'on voulait établir entre les Portes-de-Fer et Galatz, à l'existence et au maintien de la Commission Européenne du Danube. Qui pourrait, en effet, mieux veiller à ce que l'application des grands principes de la navigation internationale fût effective, à ce qu'il ne s'y pas glissât une action prépondérante, une influence exclusive, de nature à entraver le développement égal et équitable du commerce et de la navigation?

Le but du Traité de Berlin était de faire bénéficier, sur une plus grande étendue, la navigation du Danube des principes d'égalité et de liberté. Ces principes, la Roumanie les a toujours respectés, et il ne lui était pas difficile de donner son concours

à leur développement, car elle ne jouissait d'aucun privilège particulier auquel elle eût dû renoncer. Pourrait-on, par contre, soutenir que le Traité de Berlin ait eu en vue de faire disparaître la Commission Européenne, à laquelle il venait de donner une extension de juridiction et de droits, ou qu'il ait eu l'intention de substituer, dans un court délai, à cette Commission internationale, gardienne des intérêts généraux, une autre institution dans laquelle l'action européenne eût fait place à celle d'une seule Puissance?

Des raisons majeures ont donné lieu, il est vrai, à une situation exceptionnelle dans les eaux des embouchures du Danube en aval de Galatz. Mais c'est dans l'intérêt général que cette situation a été créée sur la partie maritime du fleuve au profit de l'Europe même, représentée avec des droits égaux par les sept grandes Puissances, auxquelles a été adjointe ultérieurement la Roumanie. Aucun Etat ne devait avoir une prépondérance quelconque. La Commission Européenne fut revêtue de droits et de privilèges aux dépens des Souverains territoriaux, mais au profit de la navigation et du commerce de toutes les nations. Instituée par le Traité de Paris de 1856, pour mettre cette partie du fleuve «dans les meilleures conditions possibles de navigabilité, la Com-«mission, agissant en vertu de ce mandat, est parvenue à réaliser «d'importantes améliorations dans le régime de la navigation, no-«tamment par l'ouverture de l'embouchure de Sulina aux bâtiments «d'un grand tirant d'eau, par l'exécution de travaux de correction «et de curage dans le cours du même bras, par l'enlèvement des «bâtiments naufragés et par l'établissement d'un système de bouées «par la construction d'un phare à l'embouchure de St. Georges, par «l'institution d'un service régulier de sauvetage, et par la création «d'un hôpital de marine à Sulina, enfin, par la règlementation de «la navigation et de la police fluviale».

C'est ainsi que l'autorité de cette Commission n'a fait que grandir avec chaque année de son existence, que son maintien est devenu une nécessité de premier ordre et qu'elle est considérée, à juste titre, comme devant présider encore longtemps à la surveillance du régime international du Danube.

La Commission Européenne a créé la navigation des embouchures du fleuve, mais sa situation en amont de Galatz est toute différente et ne présente pas jusqu'aux Portes-de-Fer des difficultés pour la navigation, qui a toujours été très active dans ces eaux.

Aussi, l'intention du Traité de Berlin était-elle «de prolonger

«les pouvoirs de la Commission Européenne du Danube» et «d'éla-«borer des Règlements de navigation, de police fluviale et de sur-«veillance, depuis les Portes-de-Fer jusqu'à Galatz, harmonisant «avec ceux édictés pour les parcours en aval de Galatz».

C'est sur ce terrain, le seul juste et équitable, qu'on doit ériger la Commission de surveillance.

Si les Etats riverains doivent y participer à cause de leurs intérêts immédiats et considérables, et à cause de leur position même de Souverains des rives et des eaux du fleuve, — la Commission Européenne ne peut pas ne pas être appelée à envoyer ses délégués pour sauvegarder, en amont de Galatz, les intérêts généraux qu'elle défend elle-même en aval.

Telles sont les raisons majeures qui font de la Commission de surveillance une émanation de la Commission Européenne et qui s'opposent à ce que cette nouvelle création soit le premier pas vers l'éloignement de l'influence européenne sur la navigation du Danube. Comment pourrait-on introduire logiquement d'autres éléments dans la Commission de surveillance que ceux immédiatement et directement intéressés et ceux qui y entrent avec un mandat européen? Faire participer à la Commission de surveillance un Etat quelconque à un titre exceptionnel, qui ne tirerait origine ni de la Puissance territoriale de cet Etat, ni d'un mandat européen, serait créer à la nouvelle Commission une position qui ne la rattacherait pas à la Commission Européenne, en ferait dès le début sa rivale et lui assurerait sa succession d'autant plus facilement qu'il suffirait, pour l'obtenir, de la disparition du délégué européen. Dans ce cas, il est clair que les riverains resteraient en face de la Puissance dotée d'une position exceptionnelle, et qu'on substituerait ainsi les intérêts particuliers aux intérêts communs représentés aujourd'hui par l'Europe. Ce nouveau régime embrasserait aussi les eaux des embouchures du fleuve, où les intérêts de la Puissance à laquelle on aurait accordé la prépondérance peuvent être peu considérables.

Les intérêts généraux des nations peuvent réclamer que les riverains d'un fleuve international abandonnent certains droits étroitement liés à toute souveraineté, et soient surveillés dans l'exercice de certaines fonctions sur le fleuve par une Commission spéciale défendant les intérêts généraux. Mais on ne saurait déduire de ces prémisses l'abdication complète de tous droits et la cessation de toute autorité sur les eaux fluviales de la part des ri-

verains. Ils doivent donner autant qu'il est nécessaire pour assurer le régime fluvial. Sous ce rapport, la Roumanie a fait dans les eaux maritimes du Danube complète abstraction de sa situation territoriale. Dans ces eaux, c'est en faveur de l'Europe et des grands travaux, qui devaient les rendre navigables, qu'elle a restreint ses droits souverains. En faveur de quelle idée large et générale la dépossèderait-on sur la partie en amont de Galatz?

Donner à certains Etats des garanties particulières et efficaces, pour les intérêts considérables de leur commerce, n'implique pas que ces intérêts puissent leur créer un titre quelconque égal aux droits des Etats riverains et en vertu duquel ils réclameraient une prépondérance basée sur l'absorption des droits des riverains. Encore faudrait-il établir la preuve qu'une pareille situation, avec les privilèges dont elle serait entourée, fût indispensable pour la protection de ces intérêts.

Les principes ci-dessus énoncés paraissent ne pas pouvoir être contestés. Une action contraire serait une innovation dans le régime de la navigation des fleuves internationaux, plus encore, une restriction des principes établis sur cette matière par un progrès constant depuis un siècle.

Nous ne nions pas aux grandes Puissances voisines de la Roumanie le droit de sauvegarder leurs intérêts: Ne peuvent-elles pas le faire sans aucune entrave, en participant aux travaux de la Commission Européenne? Serait-il juste de prétendre que ces intérêts ne peuvent être sauvegardés qu'à la condition de méconnaître ou d'annuler les nôtres?

Le monopole de la navigation que la Compagnie austro-hongroise a de fait sur une grande partie du Danube ne peut donner à l'Autriche-Hongrie un droit de souveraineté sur les eaux du fleuve, tel qu'il ne pourrait exister que pour les riverains. On ne saurait devenir souverain d'un rivière par l'unique raison qu'on a des intérêts de commerce et de navigation à défendre. Ce que l'Autriche-Hongrie a le droit de réclamer, ce que nous lui accordons volontiers, c'est de participer à la surveillance de ces intérêts. Ce droit, elle ne peut néanmoins le réclamer comme riveraine, en vertu d'une souveraineté qu'elle ne possède pas sur la partie du Danube en aval des Portes-de-Fer. Ce droit, elle ne peut l'avoir qu'en vertu d'un mandat européen.

L'Autriche-Hongrie a elle-même reconnu cette situation, quand elle a accepté de faire partie du Comité d'études du nouveau

Règlement, à la suite de la proposition du délégué de la Grande-Bretagne dans la Commission Européenne, portant «qu'il serait «opportun de former exclusivement le Comité d'études de délé-«gués des Puissances non riveraines de la partie du fleuve, afin de «mettre tous les Etats riverains dans des conditions identiques à «l'égard de la préparation d'un Règlement qui a pour eux un intérêt «spécial».

Les intérêts de la Compagnie austro-hongroise seraient-ils plus considérables et plus importants que ceux du commerce même de la Roumanie? Et celle-ci n'a-t-elle pas constamment, depuis un demi-siècle, fourni à cette Compagnie toutes les facilités possibles qui ont contribué pour beaucoup à son développement et à sa puissance?

En reconnaissant les intérêts d'autrui, en leur donnant pleine sécurité et sauvegarde, en acceptant toute surveillance supérieure, afin que les droits et intérêts d'aucuns ne fussent lésés, la Roumanie fait tout ce qu'elle doit. On ne saurait exiger d'elle qu'elle abandonne sa position et ses intérêts.

L'Autriche-Hongrie s'est réservée une situation exclusive sur le Danube en amont des Portes-de-Fer. Sans vouloir examiner ce qui justifiait cette restriction aux dispositions du Traité de Paris, nous n'y saurions trouver une cause à sa prépondérance sur le Danube en aval des Portes-de-Fer.

Si on accorde une prépondérance à un de nos puissants voisins, ne devrions-nous pas l'accorder tôt ou tard aussi à l'autre? Et, dans cette lutte d'influence politique, que deviendraient nos intérêts économiques? Serait-il juste qu'ils périclitent, tandis que ce sont eux qui dominent le Danube depuis les Portes-de-Fer jusqu'à la mer et qui donnent l'aliment le plus considérable à la navigation?

En émettant les principes ci-dessus énoncés, le Gouvernement du Roi pense défendre non seulement les propres intérêts de la Roumanie, mais les intérêts généraux de la liberté de navigation et d'égalité des pavillons, n'empiéter ni sur les droits ni sur les intérêts d'autres Etats et accorder aux intérêts austro-hongrois toute protection et toute sécurité. C'est donc avec un vif regret que nous devons constater le rejet de nos propositions par le Cabinet de Vienne. Nous laisserons au temps de prouver que notre résistance n'a pas eu sa source dans un esprit d'hostilité, soit générale contre les décisions de l'Europe, soit particulière contre le

grand Empire voisin. De grands intérêts économiques indiquent une entente des deux Etats voisins comme utile et profitable : mais, pour que cette entente soit solide, il faut qu'elle soit basée sur le respect des droits et des intérêts réciproques des parties.

Tel est, Monsieur l'Envoyé, l'ordre d'idées où vous voudrez bien vous placer pour justifier notre attitude. Tels sont les arguments que vous êtes prié de faire valoir, à titre de pourparlers simplement verbaux, au sujet d'une question où la Roumanie est si éminemment intéressée.

Veuillez, etc.

D. Sturdza.

XXIV — 27.

Le Comte Granville aux Ambassadeurs de Sa Majesté Britannique.

11 Décembre, 1882.

La Roumanie, n'ayant pas pris part au Traité de Berlin, ne peut pas, en droit, demander une place à une conférence convoquée pour délibérer sur un des articles du traité. Mais, par l'art. 58, elle est devenue un membre de la Commission Européenne du Danube et, par conséquent, il serait juste qu'elle fût placée dans la position la plus favorable pour exposer ses opinions à toute Conférence qui se réunirait conformément à l'invitation que le Gouvernement de S. M. a faite aux Puissances pour l'examen de certaines questions qui se rapportent à la navigation du Danube. Voudriez-vous donc communiquer au Gouvernement près duquel vous êtes accrédité ma précédente dépêche. Vous donnerez à entendre confidentiellement que, quoique le Gouvernement de S. M. ne désirerait en aucune façon anticiper sur les décisions des Puissances dans la Conférence en s'adressant à la Roumanie pour être représentée à une telle assemblée, il serait heureux d'apprendre que le Gouvernement . . . . . serait favorablement disposé à ce que la Roumanie fût invitée à envoyer un représentant, quand les Puissances seront assemblées en Conférence, qui assisterait à ses réunions sur le même pied que celui des Puissances signataires du Traité de Berlin.

Je suis, etc.

Granville.

XXIV — 28.

Le Ministre des Affaires Etrangères à Londres aux Représentants de la Grande-Bretagne.

11 Décembre, 1882.

Le moment s'approche où il incombera aux Puissances signataires du Traité de Berlin de prendre en considération la mise à exécution de l'art. 54 de ce Traité. Le Gouvernement de Sa Majesté juge que le moyen le plus opportun pour arriver à une entente sur les questions soulevées par cet article serait de réunir une conférence des Représentants de ces Puissances.

Aux termes de l'article 55 de ce Traité, les Règlements pour la partie du Danube entre les Portes-de-Fer et Galatz doivent être élaborés par la Commission Européenne, avec l'assistance des délégués des Etats riverains, et ces Règlements doivent être mis en accord avec ceux qui régissent la partie inférieure du fleuve. La Commission Européenne n'a pu arriver jusqu'à ce moment à une décision unanime, ni en ce qui touche ces Règlements, ni sur la constitution de l'autorité chargée de veiller à leur exécution.

Au cours des discussions de la Commission, l'assentiment aux propositions favorablement accueillies par la majorité des délégués, avait été considéré par certains d'entre eux comme dépendant de la prolongation de la Commission Européenne et de l'extension de sa juridiction jusqu'au port de Braïla inclusivement, question qui ne pourrait être débattue et résolue définitivement que par les Puissances signataires du Traité de Berlin. Cependant, la majorité des délégués pour la constitution de la Commission mixte pour la partie moyenne du fleuve avait en vue la prolongation de la Commission Européenne. Pour ces motifs, il serait opportun que toute Conférence qui se réunirait pour discuter

l'art. 54 dût également arriver à une décision relativement à l'exécution de l'art. 55, et que la question de l'extension de la juridiction de Commission jusqu'à Braïla dût également être portée devant elle.

Le Gouvernement de Sa Majesté désire proposer qu'une Conférence se réunisse à Londres, dans le but sus-mentionné, dans le courant du mois prochain et j'ai l'honneur de prier Votre Excellence de vouloir bien communiquer copie de cette dépêche au Gouvernement auprès duquel vous êtes accrédité, en le priant d'informer le Gouvernement de Sa Majesté s'il est disposé à envoyer un plénipotentiaire à cette Conférence.

Veuillez agréer, etc.

Granville.

XXIV — 29.

L'Ambassadeur d'Angleterre à Berlin au Comte Granville.

14 Décembre, 1882.

Obéissant aux instructions de Votre Seigneurie du 11 courant, j'ai parlé au Comte Hatzfeld au sujet de l'admission de la Roumanie à la Conférence projetée sur l'article 54 du Traité de Berlin; j'ai ajouté confidentiellement que le Gouvernement de Sa Majesté, bien que ne désirant anticiper d'aucune façon sur la décision des Puissances réunies au sujet de la demande de la Roumanie à être représentée à cette réunion, verrait avec plaisir le Gouvernement Impérial allemand favorablement disposé à ce que la Roumanie fût invitée par les Puissanses réunies en Conférence à envoyer un représentant qui assisterait aux séances sur le même pied que les Puissances signataires du Traité de Berlin.

Le Comte Hatzfeld m'a répondu qu'il n'était pas en mesure d'exprimer une opinion à ce sujet tant qu'il n'aurait pas vu le chancelier, mais qu'il communiquerait les vues du Gouvernement de Sa Majesté à Son Altesse aussitôt que sa santé le lui permettrait et qu'il me ferait savoir sa réponse.

J'ai l'honneur, etc.

Ampthill.

XXIV — 30.

Sir A. Paget, Ambassadeur d'Angleterre à Rome, au Comte Granville.

15 Décembre, 1882.

Me référant à ma dépêche immédiatement précédente, j'ai l'honneur d'informer Votre Seigneurie que, dès que j'ai pris connaissance et donné copie à M. Mancini de la dépêche de Votre Seigneurie, du 11 courant, ayant trait à une Conférence sur les questions connexes à la navigation du Danube, j'ai donné lecture à Son Excellence de la dépêche de Votre Seigneurie du 11 courant, relative à l'admission de la Roumanie à cette Conférence.

Quand j'eus terminé, Son Excellence me répondit qu'elle admettait le juste principe de ne décider aucune question sans que la Puissance immédiatement intéressée eût l'occasion d'exprimer ses vues sur cette question. Cependant, on pourrait objecter que, étant donné que le Traité de Berlin embrassait un nombre de questions concernant les intérêts de plusieurs Puissances, l'admission de la Roumanie à la Conférence projetée sur le même pied que les Puissances signataires du Traité serait de nature à créer un précédent, qui aurait ses inconvénients pour les délibérations futures. Cependant, M. Mancini a dû admettre que la Roumanie, étant déjà représentée dans la Commission Européenne, se trouvait placée dans une situation exceptionnelle et spéciale au sujet de sa demande à être représentée à cette occasion et que, pour ce motif son admission à la Conférence proposée ne présenterait pas l'in, convénient auquel il avait fait allusion.

Son Excellence ajouta qu'elle se mettrait en communication avec les autres cabinets à ce sujet et qu'elle me donnerait sa ré-

ponse le plus tôt possible. J'ai cru comprendre que si les autres Puissances ne faisaient pas d'objections, le Gouvernement italien n'en soulèverait aucune.

Sur sa demande, j'ai laissé à M. Mancini copie de la dépêche précitée de Votre Seigneurie.

Paget.

XXIV — 31.

Le Ministre des Affaires Etrangères d'Italie au Chargé d'Affaires à Londres.

17 Décembre, 1882.

L'ambasciatore britannico nel darmi comunicazione della circolare di S. E. il conte Granville accennata nell'altro mio dispaccio che reca la stessa data di questo, rimettevami pure copia di una seconda circolare del nobile lord, concernente l'eventuale ammissione della Rumania ai lavori della Conferenza. Qui ne acchiudo un esemplare.

In questa nuova circolare, pur riconoscendosi che la Rumania, per non esser stata parte contraente nel trattato di Berlino, non potrebbe in diritto pretendere di essere ammessa ad una Conferenza indetta allo scopo di interpretare od eseguire articoli di quel trattato, e pur dichiarandosi di non volere, in guisa alcuna, pregiudicare le decisioni delle Potenze riunite a Congresso, si fa conoscere come il Governo di S. M. la Regina vedrebbe ben volentieri che la Rumania fosse invitata dalle Potenze riunite a Londra, a prender parte, mercè un suo rappresentante, e in condizioni di parità, alle loro deliberazioni.

Nel ricevere questa comunicazione, mi espressi con sir A. Paget nel senso che il Governo del Re, per conto proprio, nulla aveva da opporre all' ammissione della Rumania alla Conferenza ed anzi riconosceva in massima il fondamento giuridico della domando, inquatochè, da un lato, era equo che nella tratazione di una questione avessero voce le parti che erano immediatamente interessate nella questione stessa, — la qual cosa, del resto, era stata anche riconosciuta dal Congresso di Berlino nello ammettere, coll'articolo LIII del trattato, una rappresentanza rumena nel seno

della Commissione Europea, — mentre, dall'altro lato, il ben definito oggetto della Conferenza che stava per radunarsi, e il particolarissimo titolo pel quale la Rumania sarebbevi accolta, avrebbero sempre impedito che, in occasione di altri congressi dell'Europa per scopi generali, potesse una concessione, come questa, affatto transitoria e speciale, formar precedente a favore di stati non compresi nel novero delle grandi Potenze.

Comunque sia, ho soggiunto a sir A. Paget che su tale argomento io desiderava anzitutto di pormi in rapporto cogli altri gabinetti.

Gradisca, etc.

Mancini.

XXIV — 32.

Le Ministre des Affaires Etrangères à Rome aux Représentants d'Italie à Berlin, Bucarest, Constantinople, Paris, Pétersbourg et Vienne.

17 Décembre, 1882

Qui acchiudo copia di un dispaccio che oggi stesso diressi all'Incaricato d'affari in Londra circa l'opinione e la raccomandazione espresse, in una seconda circolare, da lord Granville per l'ammissione della Rumania alla divisata Conferenza per gli affari danubiani.

Da quel mio dispaccio Ella potrà desumere quale sia, a tale riguardo, il nostro pensiero. Desidererei però conoscere l'avviso degli altri gabinetti, e La pregai, quindi, con apposito telegramma di volermi procurare sollecite informazioni sul modo in cui codesto Governo consideri questo particolare soggetto.

Gradisca, etc.

Mancini.

XXIV — 33.

Le Chargé d'Affaires d'Italie à Bucarest au Ministre des Affaires Etrangères à Rome.

17 Décembre, 1882.

Il governo rumeno ha avuto, ieri sera, per mezzo di un telegramma della sua legazione a Vienna, l'avviso della comunicazione fatta dal gabinetto di Londra, in data dell' 11 corrente, alle Potenze firmatarie del trattato di Berlino, per proporre ufficialmente la riunione di una Conferenza intesa a risolvere le varie quistioni relative al regime internazionale del Danubio. Essendo noti i preliminari scambi d'idee che hanno preceduto codesto invito, non pare debba rimanere alcun dubbio sulla sua accettazione, nonchè sull'adesione prestata in pricipio, da tutte le Potenze a che la Conferenza si occupi, non solo del prolungamento dei poteri della Commissione Europea e della loro estensione fino a Braila, ma eziandio del regolamento della polizia fluviale fino alle Porte di Ferro. E qui si fa poi sicuro assegnamento sul generale assenso alla proposizione officiosa con sui si sa avere il Foreign Office accompagnato quel suo invito, al fine cioè che la Conferenza, una volta riunita, convochi a farvisi rappresentare la Rumania, tenendo conto della particolare situazione di questo Stato, ora indipendente, rispetto agl'interessi che si tratta di tutelare. L'ammissione della Rumania nella prossima Conferenza, oltre ad una legittima soddisfazione per la dignità di questo regno, costituisce in suo favore un precedente prezioso, per tutti i casi avvenire nei quali sarà quistione di adottare una decisione qualsiasi in ordine al Danubio.

Supposto ora che i primi punti da trattarsi a Londra non diano luogo a serie difficoltà, la discussione si concentrerà probabilmente sul terzo, cioè sull'adozione del noto progetto Barrère,

che, per l'opposizione della Rumania, non divenne un fatto compiuto nell'ultima sessione primaverile della Commissione di Galatz.

Secondo certe informazioni che ho ragione di credere fondate, lo stesso signor Barrère avrebbe, nel suo ultimo passaggio per Vienna, riportato l'impressione che quel gabinetto non sarebbe alieno dall'ammettere nel citato progetto qualche ulteriore emendamento, inteso a soddisfare, in parte, alle obbiezioni qui sollevate. Codeste eventuali concessioni, che riferisco qui, naturalmente, sotto ogni riserva, consisterebbero: 1° nel sopprimere le quattro zone artificialmente determinate dall'art. 8 del progetto Barrère (104 del Regolamento) per le sezioni d'ispezione, ammettendo invece altrettante sezioni, quante e quali risultano dai confini naturali di ciascuno stato ripuario; 2° come conseguenza di ciò, nel lasciare che i *setto-ispettori* rispettivi sieno nominati da ogni stato pel proprio territorio; 3° nell'escludere l'Austria-Ungheria e la Rumania (art. 97 del Regolamento) dalla rotazione alfabetica delle Potenze per la designazione del delegato della Commissione Europea da destinarsi come quinto membro della Commissione mista, facendo si, in altri termini, che, nè l'Austria-Ungheria, nè la Rumania, non sieno mai rappresentate doppiamente in questa ultima Commissione.

Codeste concessioni, come si vede, se fossero realmente fatte, ridurrebbero notevolmente le divergenze esistenti. Mercè l'ultima di esse, però, i delegati austro-ungarico (presidente) e rumeno, verrebbero a figurare soltanto come membri nati della Commissione mista, e questa non si riattaccherebbe più alla Commissione Europea, se non per la presenza del quinto membro, non mai rumeno, nè austro-ungarico.

Nell'interesse costante di rafforzare il più possibile il vincolo di subordinazione della prima verso la seconda, e di non ammettere nemmeno implicitamente che titolo della rappresentanza dell'Austria-Ungheria possa essere quello fondamentale di stato ripuario, la Rumania domanderebbe ancora (con l'appoggio, a quanto qui si spera, di qualche altra Potenza) che i membri austro-ungarico e rumeno della Commissione mista abbiano ad essere, pur essi, membri delegati della Commissione Europea.

Gradisca, etc.

A. Pansa.

XXIV — 34.

Le Ministre des Affaires Etrangères de France au Vicomte Lyons, Ambassadeur d'Angleterre à Paris.

18 Décembre, 1882.

Votre Excellence a bien voulu me communiquer par Votre office du 13 de ce mois la circulaire adressée par Lord Granville aux Représentants du Gouvernement de Sa Majesté Britannique près les Puissances signataires du Traité de Berlin, en vue d'amener l'accord prévu par l'article 54 de ce Traité, relativement à la navigation du Danube. Le Gouvernement de la Reine propose que les Puissances se fassent représenter dans une Conférence, qui se réunirait à Londres dans le courant du mois prochain et qui aurait à se prononcer, non seulement sur la prorogation des pouvoirs de la Commission Européenne, mais aussi sur l'extension des pouvoirs de la dite Commission jusqu'à Braïla, et sur les Règlements élaborés à Galatz avec le concours des Délégués des Etats riverains, conformément à l'article 55 du Traité de Berlin.

Je m'empresse de faire connaître à Votre Excellence que le Gouvernement de la République adhère à cette proposition et qu'il est disposé à se faire représenter par un Plénipotentiaire à la Conférence projetée.

Agréez, etc.

Duclerc

XXIV — 35.

Le Ministre des Affaires Etrangères de France au Vicomte Lyons, Ambassadeur d'Angleterre à Paris.

18 Décembre, 1882.

Par sa lettre confidentielle du 13 de ce mois, Votre Excellence a bien voulu appeler mon attention sur la situation particulière de la Roumanie, qui, en vertu de l'article 53 du Traité de Berlin, a été admise à se faire représenter à la Commission Européenne du Danube et qui, cependant, n'étant point au nombre des Puissances signataires de ce Traité, n'est pas fondée «en droit» à réclamer un siège à la Conférence dont le Gouvernement de la Reine propose en ce moment la réunion.

Eu égard à la nature même des questions qui seront examinées, le Gouvernement de Sa Majesté Britannique estime que les Représentants des Puissances, une fois réunis, pourraient inviter le Gouvernement Roumain à envoyer à la Conférence un délégué qui prendrait part aux délibérations, au même titre que ceux des Puissances signataires du Traité de Berlin.

Le Gouvernement de la République acquiesce volontiers à cette proposition, qui sera, le cas échéant, appuyée par Son représentant à la Conférence; je vous serais obligé de vouloir bien en aviser Votre Gouvernement.

Agréez, etc.

E. Duclerc.

XXIV — 36.

Note verbale de l'Ambassadeur d'Angleterre à Constantinople adressée à la Sublime Porte.

18 Décembre, 1882.

L'Ambassade de Sa Majesté a eu l'honneur d'exposer à la Sublime Porte, par une note datée de ce jour, la proposition du Gouvernement de Sa Majesté qu'une Conférence se réunisse à Londres dans le courant du mois prochain, en vue d'examiner les articles 54 et 55 du Traité de Berlin sur certaines questions connexes à la navigation du Danube.

La Roumanie, n'ayant pas été partie signataire du Traité de Berlin, ne peut pas prétendre rigoureusement à avoir un siège dans une Conférence réunie en vue de l'examen d'un ses articles de ce Traité; cependant, par l'article 53 elle est devenue membre de la Commission Européenne du Danube, il serait équitable, pour ce motif, dans l'opinion du Gouvernement de Sa Majesté, qu'elle fût placée dans la situation la plus favorable pour exposer ses vues à une Conférence qui se réunirait à la suite de l'invitation du Gouvernement de Sa Majesté aux Puissances en vue de l'examen de certaines questions connexes à la navigation du Danube. L'Ambassade de Sa Majesté a donc reçu l'instruction de communiquer confidentiellement à la Sublime Porte que, bien que désirant n'anticiper d'aucune façon sur la décision des Puissances réunies au sujet de la demande de la Roumanie à être représentée à cette réunion, le Gouvernement de Sa Majesté verrait avec plaisir le Gouvernement de Sa Majesté Impériale le Sultan favorablement disposé à ce que la Roumanie fût invitée par les Puissances réunies en Conférence à envoyer un représentant, qui assisterait aux

séances sur le même pied que les Puissances signataires du Traité de Berlin.

En faisant cette communication à la suite des instructions données par le Comte Granville, l'Ambassade de Sa Majesté prie la Sublime Porte de bien vouloir lui communiquer une réponse aussitôt que faire se pourra.

XXIV — 37.

Le Ministre des Affaires Etrangères de Russie à Sir E. Thornton, Ambassadeur d'Angleterre à St. Petersbourg.

8/20 Décembre, 1882.

En réponse à la note que Votre Excellence a bien voulu m'adresser sous la date du 5/17 courant, concernant la proposition de réunir une Conférence à Londres, afin de délibérer sur l'exécution des articles 54 et 55 du Traité de Berlin, j'ai l'honneur de l'informer, d'ordre de mon Auguste Souverain, que les autres cabinets ayant accepté cette proposition, le Cabinet Impérial y donne également son assentiment et désignera un Plénipotentiaire à la dite Conférence, en se réservant d'examiner les points qui devront faire l'objet des délibérations.

En priant Votre Excellence de vouloir bien porter ces informations à la connaissance de Son Gouvernement, je saisis, etc.

A. Vlangaly.

XXIV—38.

L'Ambassadeur d'Angleterre à St. Pétersbourg au Comte Granville

20 Décembre, 1882.

En me référant à la dépêche de Votre Excellence du 11 courant, j'ai l'honneur de Vous informer que Monsieur Vlangaly m'a communiqué cet après-midi que si les autres Grandes Puissances réunies à la Conférence projetée à Londres tombaient d'accord pour inviter la Roumanie à envoyer un Représentant à la Conférence, le Gouvernement Impérial donnerait des instructions à son Représentant à la Conférence d'acquiescer à cette proposition.

Son Excellence m'a informé que le Ministre de Roumanie auprès de cette Cour lui avait déjà fait part du désir de son Gouvernement d'être représenté à cette Conférence et qu'il avait donné à Monsieur Kretzulesco une réponse identique à celle qu'il m'a faite.

J'ai l'honneur, etc.

Edw. Thornton.

XXIV — 39.

L'Ambassadeur d'Italie à Paris au Ministre des Affaires Etrangères à Rome.

23 Décembre, 1882.

In seguito al dispaccio di Vostra Eccellenza in data del 17 corrente, io mi recava ieri presso il presidente del consiglio, signor Duclerc, per conoscere le intenzioni di questo Governo circa la ammissione della Rumania a prendere parte alla Conferenza che devesi radunare a Londra per regolare alcuni punti concernenti la Commissione danubiana.

Il signor Duclerc mi rispose «che il Governo francese non aveva alcuna difficoltà a che il rappresentante della Rumania fosse ammesso alla Conferenza che deve riunirsi a Londra per trattare la questione del Danubio».

Il signor Duclerc soggiunse che la Rumania potrebbe essere invitata dalla Conferenza stessa, giusta la proposta fatta dal Governo inglese, e mi disse che aveva già avuto dal signor marchese di Reverseaux notizia delle favorevoli disposizioni di Vostra Eccellenza a quel riguardo.

Gradisca, etc.

L. F. Menabrea.

XXIV—40.

L'Ambassadeur d'Italie à Berlin au Ministre des Affaires Etrangères à Rome.

23 Décembre, 1882.

J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de Votre Excellence, du 17 courant, par laquelle il m'est annoncé que le Gouvernement du Roi, en ce qui le concerne, accepte de prendre part à la réunion d'une Conférence à Londres à l'effet de règler certains points relatifs à la Commission danubienne.

Vous m'informiez en même temps, Monsieur le Ministre, d'une démarche de l'Angleterre prenant une initiative en faveur d'une participation de la Roumanie à cette Conférence, et vous désiriez connaître la manière de voir du cabinet de Berlin à l'égard de la proposition dont il s'agit.

Je me trouve à même de répondre à Votre Excellence, après en avoir reçu l'assurance par le sous-secrétaire d'Etat, que le Gouvernement impérial, pour autant que les autres Puissances se déclarent consentantes, est favorable à l'admission de la Roumanie; bien entendu que les discussions se limitent aux trois points déjà indiqués par la Grande-Bretagne. On voudrait évidemment, ici et à Vienne, se prémunir contre des propositions éventuelles allant au delà de ce programme.

Par une communication faite ici, hier, le cabinet de Londres suggérait l'envoi de délégués spéciaux pour fournir aux ambassadeurs à Londres tous les éclaircissements qui les missent à même de s'acquitter en parfaite connaissance de cause de leur mandat à

la Conférence. Sur ce point le Gouvernement impérial n'a pas encore pris de décision. Son Consul à Galatz, qui est en même temps membre de la Commission danubienne, se trouve à Berlin dans un état de santé qui exige du repos.

Veuillez agréer, etc.

Launay.

XXIV — 41.

L'Ambassadeur d'Italie à Vienne au Ministre des Affaires Etrangères à Rome.

24 Décembre, 1882.

Non avendo avuto, in questi giorni, occasione d'incontrarmi col conte Kalnoky, e non volendo d'altronde soverchiamente differire a porgere riscontro ai dispacci dell' Excellenza Vostra del 17 corrente, relativi alle proposte inglesi in ordine alla Conferenza, da riunirsi a Londra per risolvere le note tre questioni pendenti intorno alla vertenza danubiana, mi rivolsi ieri al capo-sezione conte Hoyos, pregandolo di farmi conoscere il modo di vedere, al riguardo, del Governo imperiale.

S. E. dissermi che il conte Kalnoky, in ordine alla proposta della Conferenza, aveva bensì espresso all'ambasciatore d'Inghilterra il suo intendimento d'aderirvi, ma che però fino ad ora non aveva ufficialmente risposto a quell'invito.

Per quanto poi riflette la seconda circolare del Governo britannico, relativa all'invito da rivolgersi dalla Conferenza alla Rumenia onde porla in grado di esprimere il suo avviso in seno alla progettata Conferenza, il conte Hoyos dicevami: il conte Kalnoky riservarsi, prima di dare una riposta al riguardo, d'intendersi cogli altri gabinetti sulla posizione che sarebbe fatta al rappresentante rumeno in seno alla Conferenza, poichè, siccome il prefato capo-sezione dicevami, essendo stata la Rumenia che rese impossibile in seno alla Commissione Europea danubiana, l'attuazione di quella proposta che tutte le altre Potenze avevano accettato, è evidente che il Governo imperiale non potrebbe ammettere che un rappresentante rumeno, avente voto uguale a quello dei rappresentanti

delle grandi Potenze, venisse parimente, in seno della Conferenza, a rendere impossibile l'unanime accordo di tutti i gabinetti.

A questo proposito giovami riferire che la venuta a Vienna del nuovo ministro rumeno, signor Carp, non modificò gran che la situazione preesistente, poichè, a quanto mi si assicura, le proposte da lui presentate al conte Kalnoky non si accostano per nulla ai desiderî del gabinetto di Vienna, essendo anzi esse in opposizione formale coi principî che ne sono la base.

Gradisca, etc.

C. Robilant.

XXIV — 42.

L'Ambassadeur d'Angleterre à Vienne au Comte Granville.

26 Décembre, 1882.

J'ai eu l'honneur de communiquer à Votre Seigneurie par télégraphe que le Comte Kalnoky ne me semblait pas disposé à accepter la proposition du Gouvernement de Sa Majesté que des délégués spéciaux soient nommés en vue de discuter les diverses questions à résoudre en connexité avec la navigation du Danube, et que leurs conclusions soient ensuite soumises à la Conférence des Ambassadeurs à Londres.

Son Excellence me demanda si un Délégué roumain devait s'associer aux autres, car alors qu'il lui semblait qu'un Roumain devait prendre part aux délibérations, Votre Seigneurie avait proposé que ce serait la Conférence elle-même qui inviterait la Roumanie à se joindre aux autres Puissances.

Le Comte Kalnoky désirait aussi savoir d'une façon précise ce qui devait être soumis à la délibération des Délégués; à sa supposition il s'agirait des résolutions ou recommandations de la Commission Européenne contre lesquelles aucun Gouvernement n'avait protesté, la Roumanie excepté.

A son avis, ce serait là le seul moyen d'arriver à une décision, car si tous les projets imaginables et si tous les points connexes à la navigation du fleuve devaient être discutés, les discussions n'en finiraient plus et l'on n'arriverait à aucun résultat pratique; pour ce motif, tout en acceptant la proposition de Votre

Seigneurie de réunir une Conférence, il aurait l'intention de spécifier que son acceptation était subordonnée à ce que seules les questions contenues dans l'invitation du Gouvernement de Sa Majesté soient examinées.

J'ai l'honneur, etc.

Henry Elliot.

XXIV — 43.

L'Ambassadeur d'Angleterre à Vienne au Comte Granville.

26 Décembre, 1882.

Le Comte Kalnoky m'a dit ce matin que les Serbes faisaient des démarches instantes près de lui en vue de leur admission à la Conférence projetée ; son langage m'a fait comprendre qu'il y est moins défavorable qu'au début.

Il a observé qu'on devait admettre que la Serbie, bien que n'ayant que peu d'intérêt pratique dans la question, avait de bonnes raisons pour réclamer le droit de prendre part à la discussion d'un arrangement, auquel elle participerait en dernier lieu ; il ajouta qu'il n'hésiterait pas à admettre le Délégué serbe, s'il ne craignait les inconvénients que soulèverait une demande similaire de la part de la Bulgarie, demande à laquelle la Porte ferait probablement des objections, en alléguant que la Principauté était déjà représentée par l'Ambassadeur de la Puissance Suzeraine.

Il désirerait, autant que possible, que cette question ne fût pas soulevée.

J'ai répondu que Votre Seigneurie ne m'avait donné aucun avis là-dessus en outre de ce que je lui avais déjà communiqué, mais qu'à mon opinion le Gouvernement de Sa Majesté verrait avec plaisir un Délégué serbe admis à la Conférence, à moins que d'autres Gouvernements ne fissent des objections sérieuses.

J'ai l'honneur, etc.

Henry Elliot.

XXIV — 44.

Pro Memoria de l'Ambassadeur d'Autriche-Hongrie à Londres au Comte Granville.

27 Décembre, 1882.

Le Gouvernement britannique a invité le Cabinet Impérial et Royal de Vienne à prendre part à une Conférence qui aurait lieu à Londres dans le courant du mois prochain afin de prendre une décision sur les Règlements de la partie moyenne du Danube, sur la prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne et l'extension de sa juridiction jusqu'à Braïla inclusivement.

Le Gouvernement Impérial et Royal, en vue de simplifier autant que possible les débats de la Conférence, juge opportun de spécifier dans la réponse qu'il donnera à l'invitation britannique que nous, et très probablement les autres Puissances, enverrons un Délégué dans la supposition que sa tâche sera strictement limitée aux trois questions énumérées plus haut. Il ne nous semble pas désirable que d'autres questions soient soumises à la Conférence, ni même que celle-ci entre dans une discussion trop détaillée du programme, ceci pouvant amener à la réouverture de la question du Danube tout entière et renouveler la discussion des Règlements sur la police du fleuve, qui ont été débattus pendant des années par la Commission Européenne, dont les bases ont été généralement acceptées, à l'exception de la Roumanie.

On m'a exprimé le désir d'exposer ce point de vue pratique à l'acceptation de Lord Granville et d'informer mon Gouvernement sur l'opinion de Sa Seigneurie à ce sujet.

XXIV — 45.

Le Ministre des Affaires Etrangères de France au Vicomte Lyons, Ambassadeur d'Angleterre.

27 Décembre, 1882.

Dans sa communication du 21 de ce mois, Votre Excellence exprimait l'avis qu'en vue de faciliter les travaux de la Conférence projetée pour le règlement de la question du Danube, il paraîtrait probablement opportun d'y adjoindre des délégués spéciaux. Dans la pensée du Gouvernement de la Reine, ces délégués discuteraient préalablement entre eux les divers points qu'il s'agit de déterminer et leurs conclusions seraient ensuite soumises, pour être ratifiées, à la Conférence des Ambassadeurs accrédités près de Sa Majesté.

J'ai l'honneur de vous donner avis que le Gouvernement de la République adhère à cette combinaison.

Agréez, etc.

E. Duclerc.

XXIV — 46.

L'Ambassadeur d'Autriche-Hongrie à Rome au Ministre des Affaires Etrangères d'Italie.

27 Décembre, 1882.

J'ai reçu un télégramme du Comte Kalnoky, dont je me permets de Vous faire connaître le contenu. Voici de quoi il s'agit:

Le Comte Kalnoky, en parlant de l'invitation adressée dernièrement par l'Angleterre aux Grandes Puissances concernant la Conférence qui doit se réunir en janvier à Londres pour amener une entente sur la question du Danube, mentionne comme les trois points qui seront à traiter dans cette Conférence:

1). Les prescriptions règlementaires pour la partie moyenne du fleuve;

2). La question de la prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne;

3). L'extension de la sphère d'activité de cette même Commission jusqu'à Braïla.

Le Comte Kalnoky croit que, pour simplifier la tâche de la Conférence, et pour éviter des discussions, il serait utile de relever expressément et déjà, dans la réponse à donner à l'invitation de l'Angleterre, qu'il reste entendu que les délibérations de la Conférence auront à se borner exclusivement aux trois points susmentionnés.

Le Comte Kalnoky est d'avis qu'il serait très désirable de ne pas toucher à d'autres questions, ni même d'entrer dans une discussion trop détaillée, pour ne pas compromettre ce qui existe déjà depuis des années et spécialement le Règlement de la police fluviale sorti des délibérations de la Commission Européenne, et qui

a déjà depuis longtemps fait ses preuves et avait été unanimement accepté et approuvé.

Votre Excellence, comme l'espère M. le Comte Kalnoky, trouvera cette proposition sans doute pratique ; nous aimons donc à croire qu'Elle voudra bien s'y associer. Dans tous les cas, je La prie de me faire connaître ses appréciations et d'agréer, etc.

Ludolf.

XXIV — 47.

L'Ambassadeur d'Angleterre à St. Pétersbourg au Comte Granville.

29 Décembre, 1882.

En me référant à ma dépêche en date d'aujourd'hui, j'ai l'honneur d'informer Votre Seigneurie que j'ai communiqué cet après-midi à M. Vlangaly le contenu du télégramme de Votre Seigneurie en date d'hier. Son Excellence a dit que cela ne pouvait que confirmer ses vues sur les inconvénients et les éventuelles complications pouvant résulter de la formation en une sous-Commission des spécialistes, qui pourraient être envoyés à Londres pour assister les membres de la Conférence dans la discussion des trois questions danubiennes. Il observa que les spécialistes entrent dans trop de détails et insistaient tellement pour maintenir leurs opinions qu'ils ne tombaient jamais d'accord sur aucune question.

Il m'a donné ensuite un Memorandum (ci-inclus en copie) et qu'il avait préparé avant que je ne lui aie communiqué le contenu du télégramme de Votre Seigneurie. On y peut remarquer que le langage de ce Memorandum n'est pas très précis, mais Son Excellence s'est étendue sur ce sujet et j'ai compris que son but était de donner la responsabilité entière au Représentant de la Russie à la Conférence, qui dans ce cas serait l'Ambassadeur; le spécialiste dont l'assistance serait nécessaire serait entièrement sous sa direction et sous son contrôle; il n'aurait pas qualité à imposer ses vues à l'Ambassadeur; ce dernier serait entièrement libre de refuser de se laisser influencer par les opinions ou les conseils du spécialiste qui l'assisterait.

J'ai répondu aux observations de Monsieur Vlangaly que ses vues ne me paraissaient pas incompatibles avec les propositions faites par Votre Seigneurie. J'ai observé que d'après ces proposi-

tions, on laissait aux membres de la Conférence l'option de nommer les délégués spéciaux en sous-Commission et que si la nomination se faisait, les propositions et conclusions de cette sous-Commission seraient discutées et, le cas échéant, rejetées par la Conférence.

M. Vlangaly m'a dit qu'à ce qu'il croyait, le Baron de Mohrenheim demanderait quelqu'un pour l'assister ; mais d'autres Ambassadeurs étaient peut-être tellement au courant de la question qu'ils n'auraient besoin d'aucune assistance.

Veuillez, etc.

E. Thornton.

XXIV — 48.

Memorandum de M. Al. Vlangaly, adjoint du Ministre des Affaires Etrangères de Russie, adressé à l'Ambassadeur d'Angleterre à St. Pétersbourg.

29 Décembre, 1882.

Tout en reconnaissant l'utilité possible de la présence des spécialistes, il y aurait inconvénient à une Conférence préparatoire de ces derniers, vu que cela serait recommencer à Londres les discussions de la Commission Européenne. Il en résulte que l'assistance consultative d'un spécialiste ne peut être appréciée que par l'Ambassadeur faisant partie de la Conférence.

XXIV — 49.

Instructions du Ministre des Affaires Etrangères au représentant de Serbie à Londres.

29 (17) Décembre, 1882.

Il paraît certain qu'à la suite de l'invitation du Gouvernement de Sa Majesté Britannique, une Conférence, à laquelle prendront part les Puissances signataires du Traité de Berlin, se réunira, en vertu de l'article LIV de ce Traité, dans le courant du mois de janvier 1883, à Londres, dans le but de se mettre d'accord sur la prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne ou sur les modifications que les Puissances jugeraient nécessaire d'y introduire.

La navigation du Danube étant une question qui touche de fait et de droit aux intérêts des Etats riverains, la réunion projetée de cette Conférence préoccupe à juste titre le Gouvernement de Sa Majesté le Roi et lui fait désirer de connaître les vues du Gouvernement auprès duquel vous êtes accrédité sur la position qui, à ses yeux, devrait être faite à la Serbie, en sa qualité d'Etat riverain.

Les arrangements internationaux qui ont proclamé la liberté de navigation sur le Danube d'intérêt européen et l'ont placée sous la garantie du droit public de l'Europe, ont accordé aux Etats riverains un rôle assez important, en les chargeant, dans une certaine mesure, de l'exécution de ces arrangements.

Le Traité de Paris avait prévu deux Commissions différentes: une Commission Européenne au sein de laquelle étaient représentées les Puissances signataires du Traité et dont les pouvoirs devaient expirer à l'accomplissement de la mission qui lui était assignée; et une Commission permanente composée des Délégués des Etats

riverains et à laquelle devaient passer les pouvoirs de la Commission Européenne. Cette participation accordée aux Etats riverains par le Traité de Paris leur fut garantie en principe par le Traité de Londres et confirmée en dernier lieu par le Traité de Berlin.

En vertu de ce dernier acte international, un Délégué de la Serbie a le droit de siéger dans la Commission Européenne pour l'élaboration de la police fluviale et de surveillance depuis les Portes-de-Fer jusqu'à Galatz. Il est donc évident qu'en plaçant la liberté de navigation sur le Danube sous la garantie du droit public européen, les Grandes Puissances n'ont pas songé à exclure les Etats riverains et à leur contester comme tels une participation légitime au règlement des questions de navigation.

Si la Conférence qui doit se réunir à Londres n'avait pour but que la prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne, et si les Puissances signataires du Traité de Berlin devaient seules y prendre part, nous comprendrions qu'elles en décidassent sans la participation de la Serbie, car l'article LIV du Traité ne parle que des Puissances signataires, et la Commission Européenne resterait dans sa composition actuelle, avec les pouvoirs que le Traité de Berlin lui a attribués. Mais si la Conférence jugeait nécessaire de modifier la composition ou de changer les attributions de la Commission Européenne, où la Serbie a, à certains égards, le droit de siéger, ou si elle se trouvait appelée à statuer sur le travail élaboré par la Commission Européenne en vertu de l'article LV du Traité de Berlin, il est de toute évidence que la Serbie aurait le droit de participer à la Conférence et d'y avoir voix délibérative. Ce droit découle de sa situation géographique ainsi que des actes internationaux et spécialement de l'article LV du Traité de Berlin.

Si la Serbie n'occupe sur les bords du Danube qu'une étendue moindre que les autres Etats riverains, ce fleuve n'en est pas moins une voie de communication de la plus haute importance pour son développement commercial.

Elle a le même intérêt que les autres Puissances au maintien de la liberté de navigation sur le Danube et n'a négligé aucune occasion d'en soutenir la cause. Une différence d'étendue de côtes sur un fleuve qui forme la frontière de notre Etat ne saurait en aucune façon porter atteinte au principe même du droit.

Je suis donc fondé à espérer, M. l'Envoyé, que les Puissances qui ont sanctionné l'indépendance de la Serbie, accueilli avec bienveillance la proclamation de la royauté, salué avec une sincère

sympathie chacun de nos efforts dans la voie de la civilisation et du progrès, ne lui contesteront pas le droit légitime, et déjà reconnu pour certaines éventualités par des actes internationaux, de prendre part, elle aussi, à une Conférence dont le but est de régler la navigation du fleuve-frontière, qui est de la plus haute importance au point de vue de ses communications commerciales.

Je vous prie en conséquence, M. l'Envoyé, de faire les démarches nécessaires auprès du Gouvernement auprès duquel vous êtes accrédité, afin qu'il veuille bien prendre en considération bienveillante notre désir de voir la Serbie admise à exprimer au sein de la Conférence projetée son avis sur des questions qui ont pour elle un intérêt vital.

Vous êtes autorisé à remettre copie de la présente dépêche, si le désir vous en était exprimé.

Veuillez, etc.

M. Pirotchanatz.

XXIV — 50.

Le Ministre d'Angleterre à Belgrade au Comte Granville.

30 Décembre, 1882.

Monsieur Pirotchanatz m'a remis aujourd'hui la copie ci-jointe d'une circulaire qu'il a adressée aux Représentants serbes accrédités auprès des Puissances signataires du Traité de Berlin, en y expliquant les raisons invoquées par la Serbie pour être représentée à la prochaine Conférence de Londres.

Son Excellence m'a dit qu'un Représentant serbe ne se trouvant pas encore à Londres, en ce moment, il me demandait de transmettre cette circulaire à Votre Seigneurie, en la priant de la considérer comme ayant été officiellement envoyée.

Parmi d'autres raisons non spécifiées dans la circulaire, le Gouvernement serbe invoque, afin d'être consulté, l'intention des Puissances (intention que Son Excellence affirme exister) d'admettre un Représentant de la Roumanie. L'admission est, dans l'opinion de Son Excellence, une question de principe et non pas d'étendue de territoire et si la faveur est accordée au plus grand des deux pays, on ne devrait pas la refuser au plus petit. En supposant que la Bulgarie prétendrait alors à être aussi admise et que la Turquie s'y opposât, cette opposition serait explicable par la différence essentielle entre la situation politique des deux pays. Il ne serait guère étrange ni illogique que la Serbie, Etat indépendant, se voie reconnaître un droit qu'on refuserait à la Bulgarie, Principauté dépendante. La Serbie compterait beaucoup sur les dispositions amicales si souvent témoignées par le Gouvernement britannique et Monsieur Pirotchanatz m'a prié de plaider sa cause auprès de Votre Seigneurie.

Je lui ai dit que je me hâterais d'envoyer la circulaire à Votre

Seigneurie; que je savais combien le gouvernement de Sa Majesté la Reine était animé de sentiments amicaux pour la Serbie, mais que la question actuellement soulevée ne pouvait être tranchée que par la Conférence elle-même.

Son Excellence m'a dit alors que la question de l'admission de la Serbie avait déjà été posée d'une façon officieuse auprès de quelques cabinets et qu'il avait des indications pour croire qu'elle trouverait de l'appui à plus d'un endroit.

J'ai l'honneur, etc.

Sidney Locock.

XXIV — 51.

Le Chargé d'Affaires d'Italie à Pétersbourg au Ministre des Affaires Etrangères à Rome.

30 Décembre, 1882.

Mi sono dato premura di chiedere al signor de Vlangaly, secondo gli contenuti nel dispaccio di Vostra Eccellenza in data 17 dicembre corrente, quale accoglienza la Russia ha fatto alla proposta inglese per l'ammissione della Rumania alla Conferenza che è prossima a riunirsi a Londra per gli affari danubiani. S. E. mi ha risposto che, nei termini in cui la proposta è stata fatta dall' Inghilterra, il Governo russo non vedeva inconveniente ad aderirvi.

Gradisca, etc.

Zannini.

XXIV — 52.

Le Ministre Plénipotentiaire d'Italie à Belgrade au Ministre des Affaires Etrangères à Rome.

31 Décembre, 1882.

Ho l'onore di transmettere, qui compiegata, la copia di un dispaccio che questo ministro degli affari esteri spedì, il 29 corrente, al signor Christich a Vienna. Egli lo incarica di fare, presso il Governo del Re, i passi necessari nello intento di ottenere, in determinate condizioni, che la Serbia sia ammessa a far parte della Conferenza la quale deve essere convocata in Londra, nel gennaio prossimo, per pronunciarsi sulla prolungazione e modificazione eventuale dei poteri della Commissione Europea del Danubio.

Il ministro di Serbia presso il governo del Re non trovandosi in Roma, S. E. il signor Pirotchanatz mi pregava di far pervenire senza ritardo la copia suddetta a V. E., e di interporre buoni uffici perchè venisse favorevolmente accolta. Ho aderito senza ritardo a siffatto desiderio, che, come V. E. rileverà dal documento qui unito, sembra abbastanza giustificato.

Gradisca, etc.

Tosi.

XXIV — 53.

Le Ministre des Affaires Etrangères de France au Vicomte Lyons, Ambassadeur d'Angleterre à Paris.

4 Janvier, 1883.

Votre Excellence a bien voulu porter à ma connaissance, par sa dépêche du 29 décembre, le mode de procéder dont Lord Granville se proposerait de provoquer l'adoption, en ce qui concerne les Délégués spéciaux, qu'il est question d'adjoindre à la Conférence projetée pour le règlement de la question du Danube. Dans la pensée de Sa Seigneurie, les Délégués dont il s'agit seraient envoyés à Londres pour assister de leurs conseils, comme spécialistes, les Ambassadeurs respectifs; ils pourraient être appelés par ceux-ci à se réunir en sous-Commission, à discuter les détails et à adresser des Rapports aux Ambassadeurs, soit isolément, soit collectivement, ainsi que cela s'est fait au Congrès de Berlin. Les Ambassadeurs se réuniraient ensuite pour délibérer et prendre les décisions.

Je m'empresse de vous annoncer que le Gouvernement de la République adhère à cette combinaison.

Agréez, etc.

E. Duclerc.

XXIV — 54.

Le Représentant de Serbie à Londres au Comte Granville.

4 Janvier, 1883.

Le Gouvernement de Sa Majesté le Roi de Serbie, ayant été informé que les Grandes Puissances signataires du Traité de Berlin se concertaient pour la réunion d'une Conférence à Londres, ayant pour but de délibérer sur des questions se rapportant à la navigation du Danube, a cru de son devoir de faire une démarche auprès des Puissances pour les prier de vouloir bien admettre à cette Conférence la Serbie, qui, en sa qualité d'Etat riverain du Danube, ne peut se désintéresser dans les solutions qui doivent règler le sort d'un fleuve sur une partie duquel la Serbie possède le droit de souveraineté territoriale.

J'ai donc reçu l'ordre, M. le Comte, de faire à cet effet une démarche formelle auprès du Gouvernement de la Reine.

En exécution de cet ordre, j'ai l'honneur de placer sous les yeux de Votre Seigneurie la copie ci-incluse d'une dépêche de M. le Ministre des Affaires Etrangères de Serbie et, persuadé des sentiments de justice et de bienveillance, qui n'ont jamais cessé d'animer le Gouvernement de Sa Majesté Britannique dans ses rapports avec la Serbie, j'ose espérer, M. le Comte, que la demande de mon Gouvernement, basée sur un droit qui me paraît incontestable, trouvera un accueil bienveillant et, au besoin, un appui efficace auprès du Gouvernement de la Reine.

Veuillez, etc.

I. Marinovich.

XXIV — 55.

Le Représentant d'Autriche-Hongrie à Londres au Comte Granville.

5 Janvier, 1883.

En réponse à l'invitation que Sir Henry Elliot a adressée au Gouvernement Impérial et Royal, de la part du Cabinet de St. James, à prendre part à une Conférence à Londres pour le règlement de la question du Danube, j'ai été autorisé à déclarer à Votre Excellence que nous acceptons cette invitation sous la condition expresse que la tâche de cette Conférence sera limitée aux trois sujets de délibération nommés dans les dépêches de Votre Excellence du 17 novembre et du 11 décembre derniers.

Ces trois sujets étaient:

a) L'élaboration du Règlement de navigation pour la partie moyenne du fleuve, en vertu de l'article LV du Traité de Berlin.

b) La prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne en vertu de l'article LIV du même Traité.

c) L'extension de la juridiction de cette Commission jusqu'à Braïla inclusivement.

Le Gouvernement Impérial et Royal croit que la stricte limitation des tâches de la Conférence ne peut que contribuer à simplifier et à faire avancer ses travaux.

En ayant l'honneur de notifier à Votre Excellence les réserves expresses sous lesquelles mon Gouvernement a accepté l'invitation qui lui a été adressée, je la prie de vouloir bien en prendre acte formellement, et je saisis cette occasion, etc.

Károlyi.

XXIV — 56.

Le Ministre des Affaires Etrangères à Rome à l'Ambassadeur d'Italie à Londres.

10 Janvier, 1883.

Vari e non pochi sono i problemi inclusi in quel complesso di questioni che prende nome dal Danubio. Il Governo del Re ebbe cura, di mano in mano che affacciavansi alla discussione, di informarne le regie ambasciate, sia con circolari, sia con dispacci speciali. Alcuni furono soddisfacentemente risolti per mezzo dei delegati della Commissione Europea sedente a Galatz, altri poterono essere appianati per carteggio fra i diversi Governi; al altri ancora provvederà la Conferenza di Ambasciatori che sta per raccogliersi in codesta metropoli.

Come è già noto all' E. V., noi abbiamo, al pari delle altre Potenze, accettato ben volentieri di prender parte a quella prossima Conferenza sulla base del programma stato proposto dal gabinetto di S. Giacomo. Ed abbiamo pure aderito — come pare siasi altresì fatto da tutti i Governi che figureranno nella Conferenza — all' altra proposta britannica, di incontestabile utilità pratica, di inviare costi un nostro delegato, uno specialista, per cosi dire, negli affari danubiani, allo scopo di fornire all' E. V., gli schiarimenti che Ella potesse desiderare, e insieme di discutere cogli altri delegati (che si costituirebbero, per invito degli Ambasciatori, in una specie di sotto-comitato) i particolari delle varie quistioni, riferendone poi, sia congiuntamente, sia separatamente, agli Ambasciatori stessi. Questo metodo, che venne pure seguito in precedenti Congressi, per esempio in quello di Berlino, agevolerà l'opera dei Plenipotenziari, loro sgombrando dalle secondarie difficoltà il terreno della discussione e lor risparmiando l'indugio di attendere, per ogni dato di fatto o caso incidentale, i suggerimenti del rispettivo Go-

verno. Aggiungerò che noi abbiamo la felice opportunità di poterci valere, in tale occasione, di persona assai competente, li cavaliere Nicola Revest, regio Console a Galatz e Delegato presso la Commissione Europea del Danubio, che trovasi presentemente in congedo in Italia.

Prima che la Conferenza entri a discutere i tre temi pei quali fu unicamente raccolta, le occorrerà forse, oltre la costituzione del comitato dei delegati speciali, di occuparsi dell' ammissione del rappresentante rumeno alle sue sedute; non parlo di quella del serbo, per cui i gabinetti non hanno avuto ancora tempo di scambiarsi le loro idee.

Anche l'iniziativa dell' ammissione della Rumania alla Conferenza è dovuta al Governo britannico; secondo le comunicazioni fin qui fatteci, sembra che nessuna Potenza si rifiuti, in principio, a prestare il suo assenso. Benchè, infatti, la Rumania non sia firmataria del trattato di Berlino, e però non abbia indiscutibile titolo legale d'intervenire a Congressi incaricati della interpretazioni di articoli di quell'atto, pur tuttavia l'essere stata dallo stesso trattato chiamata a sedere nella Commissione Europea e lo avere essa, sul Danubio, interessi vitali, le danno giusto motivo di aspettarsi un invito da parte delle Potenze riunite a conferire sugli affari danubiani.

Risoluta ogni quistione preliminare, si dovrà intraprendere la discussione dei tre punti delineati nel programma inglese.

Il primo di detti punti si riferisce alla prolungazione dei poteri della Commissione Europea, i quali, giusta l'articolo IV del trattato di Londra del 13 marzo 1871, scadrebbero ai 24 del prossimo aprile. È questo il principale argomento sottoposto alla Conferenza, argomento la cui trattazione fu preveduta non solo, ma imposta dall' articolo LIV del trattato di Berlino. La sua soluzione in senso affermativo è per noi, come per gli altri Stati non ripuari al Danubio, importantissima, avvegnachè gli è solo mediante l'istituzione ed il mantenimento della Commissione Europea che noi possiamo efficacemente e continuatamente aver voce negli affari della navigazione internazionale del basso Danubio. Se quella Commissione cessasse di esistere, si tornerebbe al regime creato dal Congresso di Vienna del 1815 pei fiumi che traversano più Stati, ossia al regime delle Commissioni composte dai soli ripuari; oppure ciascuno Stato ripuario avrebbe facoltà di stabilire ed attuare, a proprio talento, speciali norme per il suo tratto di fiume, con qual vantag-

gio e quali garanzie per la navigazione delle altre nazioni, ognun vede.

Qualora però la Conferenza decida di prolungare la durata della Commissione del Danubio, si dovrà determinare il tempo di tale durata. Nel 1871 si aveva in certa guisa, innanzi agli occhi un criterio per questa determinazione nella data fissata per il completo ammortamento del prestito conchiuso dalla Commissione stessa sotto la garanzia delle Potenze. La Commissione ottenne pertanto una proroga (ed era la terza) di 12 anni. Non è improbabile che per la presente quarta proroga si offra qualche criterio analogo. In ogni modo, sarà sempre da preferirsi la proposta che segnerà la durata men breve, quando pur non si voglia decidere (il che sarebbe nei nostri voti) che la Commissione Europea, in quella maniera che è subentrata di fatto alla Commissione ripuaria prevista dall' articolo XVII del trattato di Parigi (Commissione che non ebbe se non una larva d'esistenza), divenga, come doveva essere quella, permanente.

All' esame della Conferenza si presenterà poi l'altro tema: estendere i poteri della Commissione Europea fino a Braila. Ciò sarebbe la logica conseguenza della estensione, già accettata in principio dalla maggioranza della Commissione Europea (V. Cap. 13 art. 96, del Regolamento applicabile al Danubio dalle Porte di Ferro a Galatz), delle disposizioni regolamentari vigenti pel tratto di Fiume tra Galatz e il mare. La ragione di questa ultima estensione, dimostrata dal delegato di Francia nella seduta del 17 dicembre 1879 della Commissione Europea, sta in questo: che non Galatz, ma Braila, è il punto che veramente distingue la navigazione danubiana fluviale della marittima. I rappresentanti delle Potenze a Galatz non potevano però accettare, e neppure discutere, la contemporanea estensione, fino a Braila, dei poteri della Commissione Europea, a ciò ostando l'articolo LIII del trattato di Berlino, che le prefigge Galatz qual meta della sua giurisdizione; per cui dovettero limitarsi a stabilire che i Regolamenti che vigevano a valle di Galatz valessero anche a monte, fino a Braila deferendone tuttavia l'esecuzione alla nuova Commissione mista da crearsi.

Concordatti i suddetti due punti, non rimarrà alla Conferenza che di esaminare e di approvare definitivamente il Regolamento di navigazione e di polizia fluviale e sorveglianza, elaborato, in esecuzione dell' art. LV del trattato di Berlino, dalla Commissione

Europea del Danubio, coll' assistenza dei delegati degli stati ripuari di Serbia e Bulgaria. È noto come questo Regolamento, la cui trattazione fu intavolata nel 1879, importasse una abbondante serie di avanti-progetti, contro-progetti, emendamenti, discussioni interminabili nella Commissione danubiana e nella stampa Europea, ed intricati carteggi tra i gabinetti. Quale oggi ci si presenta, fu firmato, sotto il beneficio di alcune riserve, da tutti i delegati delle Potenze rappresentate nella Commissione Europea, salvo il rumeno; esso può, quindi, nella massima parte delle sue disposizioni considerarsi come l'espressione dell' unanime avviso dei firmatari, e nel resto come quella della gran maggioranza. Sarebbe quindi altamente desiderevole che la Conferenza lasciasse fin dove è possibile intatto tala Regolamento, e che, in ogni modo, nella trattazione delle diverse sue parti, evitasse le questioni di dettaglio, questioni che, come hanno cagionato già, cosi potrebbero ancora cagionare soverchia perdita di tempo. D'altronde, per tali questioni, la Conferenza dovrebbesi sempre rimettere al sotto comitato dei delegati speciali.

Del Regolamento in discorso, la parte che principalmente è devoluta all' esame degli Ambasciatori, è quella che forma il titolo III, relativo allo esecuzione e sorveglianza dello stesso regolamento. E qui è da attendersi che la Turchia sollevi, come ha già sollevato, obbiezioni contro la diretta ammissione nella Commissione mista del delegato bulgaro, di cui vorrebbe riservasi la nomina, appoggiandosi ad un analogo precedente tratto dall' articolo XVII del trattato di Parigi. Una simile obbiezione, anzi opposizione, venne già avanzata dalla Sublime Porta, quando, a sensi dell'articolo LV del trattato di Berlino, si statui d'invitare la Bulgaria nella Commissione Europea incaricata di redigere il Regolamento pel Danubio fra Galatz e le Porte di Ferro. Il gabinetto ottomano dovette però cedere dinanzi alle osservazioni fattegli in comune dagli Ambasciatori a Costantinopoli, tendenti a mostrargli come l'atto che la Bulgaria era chiamata a compiere non fosse d'amministrazione esterna, ma interna, nè menomamente ledesse i diritti di alto dominio della Porta. Ove, quindi, si ripro ducesse l'opposizione di questa, potrebbe da parte nostra e dalle altre Potenze riprodursi la risposta già data.

Non sembrami necessario di diffondermi maggiormente sui varî punti più adombrati che svolti nel presente dispaccio. Per le informazioni di fatto la E. V. puo consultare i ventiquattro pro-

tocolli speciali della Commissione Europea, che Le trasmetto sotto fascia, l'ultimo dei quali contiene il testo del Regolamento, più volte citato e del relativo protocollo di firma. Acchiudo qui del pari una memoria sugli antecedenti delle questioni da trattarsi, redatta dal cav. Revest, e la statistica della navigazione danubiana nell' anno 1881. Del resto, l'E. V. potrà sempre giovarsi, per gli elementi di fatto della questione, degli schiarimenti che è in grado di fornirle, più che ogni altro, il prelodato cav. Revest; quanto ai criterî di massima, il Suo tatto, la Sua esperienza, la Sua dottrina, rendono ogni istruzione superflua.

Riservandomi di farle avere i sovrani pieni poteri, che L'accreditano presso la Conferenza e Le attribuiscono facoltà di firmare in nome del regio Governo, sono lieto che l'occasione mi si offra di rinnovarle, etc.

Mancini.

(ANNEXE)

Mémoire du Consul d'Italie chevalier Revest sur les sujets traités à la Conférence de Londres.

I.

In esecuzione del trattato di Berlino, la Commissione Europea del Danubio fu, sin dall' anno 1879, incaricata di elaborare, coll' intervento dei delegati della Serbia e della Bulgaria, i regolamenti a monte di Galatz fino alle Porte di Ferro, e di metterli in armonia con quelli in vigore a valle di Galatz fino a Sulina

La Commissione, per rendere più facile il còmpito suo, nominò un comitato, allo scopo di preparare il progetto di regolamento da essere poi discusso ed esaminato nel *plenum* dei delegati. Il comitato, composto dei delegati d'Austria-Ungheria, di Germania e d'Italia, compilò un progetto che conteneva tre parti: le due prime, distinte con le lettere A e B, prevedevano le disposizioni tendenti a regolare la navigazione; l'ultima, distinta colla lettera C, contemplava la creazione di una autorità comune, destinata a sorvegliare l'esecuzione dei regolamenti stessi, sotto il nome di Commissione mista del Danubio, composta dai delegati dei tre Stati ripuari e da un delegato dell' Austria-Ungheria, il quale avrebbe assunto la presidenza permanente con preponderanza di voto.

Fu questo progetto che, conosciuto sotto il nome di *avant-projet*, destò un'ardentissima polemica nella stampa e consigliò alle diverse Potenze interesatte un più attento esame della questione.

Messasi la Commissione, in seduta plenaria, allo studio ed alla discussione del progetto, le divergenze dei delegati si fecero palesi sulla parte C, per cui sorsero, a guisa di emendamento, due proposte, l'una inglese e l'altra tedesca.

La prima, modificando radicalmente l'essenza stessa della Commissione mista, ne faceva una dipendenza della Commissione Europea, la quale in tal maniera avrebbe esteso di fatto la sua giurisdizione fino alle Porte di Ferro, dirigendo, mercè un congegno di appelli generali e parziali, le funzioni della Commissione mista.

La proposta tedesca, per contro, pur conservando, con la presidenza, anche la preponderanza del voto al delegato austriaco, ne mitigava l'efficacia, attribuendo ai membri della minoranza della Commissione mista una specie di diritto di veto e di ricorso alla Commissione Europea del Danubio, limitato però alle sole questioni di massima.

Le due proposte non avendo riunito l'unanimità dei voti, comecchè contrarie agli interessi dell' una o dell' altra delle Potenze interessate, furono respinte; la disparità di opinioni, sia fra i delegati, sia fra i rispettivi Governi, si accentuò maggiormente.

Fu allora che, per uno spirito di conciliazione, sorse la proposta Barrère, prima come iniziativa personale del delegato di Francia, quindi come proposta del Governo francese.

L'essenza della proposta stessa consiste nel dirimere la parità dei voti della Commissione mista coll'intervento di un quinto membro in persona di un delegato, per turno alfabetico, delle Potenze rappresentate nella Commissione Europea del Danubio, e nel consacrare la coesistenza delle due Commissioni. Si renderebbe così inutile la preponderanza del voto presidenziale, e si affermerebbe l'alto controllo della Commissione Europea sugli atti della Commissione mista.

La proposta, accettata dalla maggioranza delle Potenze, fu approvata dalla Commissione Europea in seduta plenaria, e formulata quale ultimo risultato dell' accordo intervenuto sulla questione fra la maggioranza dei delegati.

Oltre a questa, sono altre questioni, nelle parti A e B del progetto di regolamento, rimaste tuttora insolute, che qui non occorre

di riferire, perchè di secondaria importanza e di carattere affatto tecnico.

II.

Premesso questo breve cenno storico della questione principale relativa al Regolamento per il medio Danubio, sulla quale la Conferenza oggi è chiamata a pronunziarsi, la posizione dei diversi gabinetti, rimpetto alla proposta Barrère, sarebbe la seguente :

L'Austria-Ungheria, l'Inghilterra e la Germania accettarono puramente e semplicemente la proposta senza riserva alcuna.

L'Italia l'accettò sotto l'esplicita condizione che i poteri della Commissione Europea sarebbero prorogati ulteriormente ed estesi fino a Braila.

La Turchia accettò la proposta francese sotto il beneficio stesso delle condizioni poste dall' Italia, e colla riserva dell' esercizio del diritto di alta sovranità sulla Bulgaria per la nomina del delegato bulgaro in seno alla Commissione mista.

La Serbia l'accettò puramente e semplicemente.

La Russia, mentre accettava in principio la proposta, riservavasi intero il suo diritto di discutere la sottintesa condizione della proroga della Commissione Europea, non senza che il suo delegato facesse constatare, circa la proposta francese, la mancanza dell' unanimità dei voti.

La Bulgaria accettava in principio la proposta ed accennava a modificazioni che poi ritirava, non senza esprimere il voto di far parte a titolo permanente della Commissione Europea del Danubio, voto che provocò le più energiche proteste della Turchia ed una dichiarazione d'incompetenza della Commissione.

La Rumania finalmente, maggiormente interessata nella questione, oppose una vera *fin de non recevoir* alla proposta francese, reclamando per gli stati ripuari il diritto esclusivo di sorvegliare l'esecuzione dei regolamenti elaborati dalla Commissione.

Questa sua domanda, messa ai voti fu respinta da tutti i delegati. Subordinatamente, allora, il delegato rumeno presentò una controproposta, con la quale si modificava la costituzione ed il funzionamento della Commissione mista, negavasi all' Austria la presidenza ed il diritto d'intervenire nella Commissione mista a titolo di Potenza ripuaria, si delineava una diversa ripartizione delle zone,

ed attribuivasi la nomina degli impiegati ispettori agli stessi stati ripuari.

III.

Tale è lo stato della questione e tale la posizione dei diversi gabinetti, come risulta da documenti ufficiali e dai protocolli della Commissione. Restano da esaminarsi, pure rapidamente, le discussioni che potrebbero sorgere in seno alla Conferenza, tanto su quella questione, quanto sulla proroga della Commissione europea e l'estensione de'suoi poteri sino a Braila.

Cominciando da questa ultima, come quella sulla quale le divergenze dei gabinetti sono meno accentuate, e la cui favorevole soluzione s'impone per evidente necessità, è da osservarsi come la navigazione che dal mare entra nel Danubio per la bocca di Sulina, e forma la cosi detta navigazione marittima del basso Danubio, rimonti il fiume e si arresti quasi tutta a Braila, ove si compie la più gran parte del caricamento de'cereali.

Da Braila in su si esercita la navigazione più propriamente detta fluviale.

Nello stato giuridico attuale, la giurisdizione della Commissione si limita a Galatz, per cui il tratto di fiume tra Galatz e Braila troverebbesi compreso nel raggio di giurisdizione della Commissione mista che si vuol creare. Siccome però da Galatz a Braila continua la navigazione marittima, nell' elaborare i regolamenti fino alle Porte di Ferro si ravvisò la necessità che la Commissione mista, in quel tratto di fiume, dovesse applicare i Regolamenti ora in vigore da Galatz al mare; in altri termini la Commissione mista avrebbe la sorveglianza dell' esecuzione di due specie di Regolamenti fondati su criteri diversi. Ai plenipotenziari del Congresso di Berlino sfuggì un simile inconveniente; spetta ora alla Conferenza di ripararvi. Non v'ha dubbio che, avvenuto l'accordo sulla proroga dei poteri della Commissione, non ne derivi la necessita di estendere i suoi poteri sino a Braila.

Più difficile si presenta la soluzione della questione della proroga, nella quale indirettamente si compenetra l'altra dei Regolamenti a monte di Galatz.

Lasciando da parte le minori, due sono le controversie che potranno, a questo riguardo, prodursi in seno della Conferenza, la prima provocata dalla Rumania, la seconda dalla Russia.

IV.

La Rumania ha grandissimo interesse per l'esistenza della Commissione Europea del Danubio, da esse considerata come una garanzia contro le eventuali aspirazioni delle due grandi Potenze vicine. Se non che teme che colla creazione della Commissione mista, organizzata nel modo indicato dalla proposta francese, ed accettata oramai dalla maggioranza delle Potenze, essa non abbia a perdere, come Potenza territoriale, la preponderanza che le spetta sulla parte del fiume che corre da Galatz alle Porte di Ferro. D'altra parte, non si può disconoscere che, sebbene l'Austria-Ungheria non sia Potenza ripuaria, i suoi precedenti storici, i suoi grandissimi interessi che si possono dire vitali (essendo la sua quasi l'unica bandiera che navighi nel medio Danubio) e la posizione di grande Potenza contermina, le danno il diritto di sorvegliare, unitamente agli Stati ripuari, l'esecuzione dei Regolamenti a monte di Galatz.

La Rumania, però, mentre contesta all' Austria-Ungheria la qualità di stato ripuario, non si opporrebbe a che un delegato austriaco facesse parte della Commissione mista, qual mandatario dell' Europa e non a titolo proprio. Sua preoccupazione è di evitare l'eventuale pericolo che, cessando col tempo i poteri della Commissione europea, subentri in sua vece la Commissione mista nella quale il delegato austriaco troverebbesi a titolo permanante e qual presidente di essa. A questo timore della Rumania ovvierebbe la proposta francese, la cui essenza consiste appunto nella coesistenza delle due commissioni. Questa, che testè accennai, è la tesi che sarà sostenuta con maggiore energia dal Governo rumeno, e sulla quale parebbe che non si voglia transigere.

Il secondo appunto che la Rumania muove alla proposta francese riguarda la ripartizione delle zone di giurisdizione della Commissione mista.

Nella proposta francese le zone traversano il fiume e non seguono longitudinalmente le rive degli Stati ripuari, per cui gl'ispettori chiamati alla sorveglianza sulla esecuzione dei regolamenti eserciterebbero la loro autorità sopra opposte rive appartenenti a diversi stati. La Rumania, invece, vorrebbe una ripartizione longitudinale e per linee parallele alla riva. Questo mezzo sarebbe senza dubbio accettabile purchè sia affermato il carattere d'internazionalità della Commissione mista chiamata ad esercitare, a mezzo

de'suoi organi, la sua autorità su tutto il tratto del fiume soggetto alla sua giurisdizione.

Il terzo appunto della Rumania concerne il doppio voto che, secondo la proposta francese, avrebbero nella Commissione mista le Potenze già rappresentate nella Commissione Europea, cioè l'Austria-Ungheria e la Rumania. L'equità della osservazione è tale che questa non può non essere accolta; per quanto mi sappia già si è divisato di correggere, a questo riguardo, la primitiva proposta

Il quarto appunto della Rumania riflette la nomina dei sotto-ispettori, che essa vorrebbe riservata a ciascuno stato, e non devoluta alla Commissione mista. Tale nomina, dovendo anch'essa avere carattere d'internazionalità, dovrà seguire la stessa sorte della ripartizione delle zone.

Oltre a ciò, la Rumania teme che, dovendo la Commissione mista elaborare nel primo anno della sua esistenza i regolamenti interni e le istruzioni per i suoi agenti, e spettando, secondo la proposta francese, ai delegati della Germania e dell'Austria-Ungheria il turno di delegati della Commissione Europea, quei regolamenti e quelle istruzioni abbiano ad essere informati ad uno spirito di parzialità, favorevole all'uno più che all'altro degli stati rappresentati nella Commissione mista. Senonchè la proposta francese previene in parte il pericolo, prescrivendo che i regolamenti e le istruzioni abbiano ad essere comunicati alla Commissione Europea prima di essere applicati. Ammesso il principio, riuscirebbe agevole accentuare maggiormente la sorveglianza della Commissione Europea sull'elaborazione dei Regolamenti.

Comunque ciò sia, e per quanto maggiore o minore fondamento possano avere gli appunti mossi dalla Rumania contro la proposta francese, la posizione guiridica presa dal governo italiano, rimpetto a quella proposta preclude, ad esso, come pure agli altri governi che quella proposta accettarono, ogni iniziativa formale circa le divisate modificazioni; le quali, interessando specialmente la Rumania e l'Austria-Ungheria, non possono che essere dibattute fra questi due stati e consentite in seguito dagli altri, dopo che si abbia nozione degli accordi tra essi presi, se non siano lesivi agli interessi generali della navigazione.

La proposta francese, divenuta oramai proposta della maggioranza delle Potenze, forma dunque la base dell'accordo da stabilirsi.

V.

L'altra controversia che può sorgere in seno della Conferenza, ed è la più grave, sarebbe quella che la Russia sembra voler sollevare a proposito della proroga dei poteri della Commissione Europea del Danubio.

Tre sono le ipotesi: o la Russia si oppone assolutamente ad ogni proroga, e su questo terreno si troverà contro la maggioranza delle Potenze, specialmente delle occidentali, per le quali è di supremo interesse conservare il regime ora esistente nel basso Danubio; o tenterà di limitare nella sua durata, per il più breve tempo possibile, e per un determinato scopo, i poteri della Commissione Europea, ed anche in questa seconda ipotesi si troverà contro le Potenze interessate ad assicurare alla Commissione Europea una vita uguale alla durata dei lavori già progettati nel braccio di Sulina ed a quella della Commissione mista, nella quale dovrà compiersi il turno alfabetico dei delegati; o in ultimo proporrà di sottrarre alla giurisdizione della Commissione Europea il braccio di Kilia e più precisamente il tratto detto braccio di Otchakow, sul quale non ha corripuari.

È fuor di dubbio che i trattati vigenti non contengono clausola alcuna che escluda il diritto integrale della Commissione Europea su tutto il delta danubiano, tanto per regolare la navigazione, quanto per sottrarla all' imposizione di tasse e gravami contrari alla sua libertà.

Non è men vero però che, nel fatto, come l' Austria-Ungheria volle assicurarsi le maggiori garanzie per la sua preponderanza nel medio Danubio, cosi eguale aspirazione avrà la Russia, ora che il momento le si presenta opportuno, per quanto concerne il delta danubiano.

È altresi un fatto che, se la Russia intende rendere navigabile il braccio di Kilia e quello di Otchakow, un gran benefizio ne verrebbe alla navigazione, essendo quella la via più facile e sicura per il Danubio. Basti accennare la circostanza, accertata da nomini dell' arte, che, nelle stagioni delle acque magre, il braccio di Kilia offrirebbe una profondità minima costante di 17 piedi, mentre nel braccio di Sulina se ne hanno soli 13.

Ammessa, quindi, l'ipotesi che una concessione debba farsi alla Russia per ottenere il suo consentimento alla proroga dei

poteri della Commissione, la difficoltà maggiore sarà nello stipulare le garanzie opportune onde premunirsi, anche per il Kilia, contro i temuti pericoli di una restrizione della libertà di navigazione. Ignorandosi, però, i termini nei quali la Russia farà la sua proposta, che oggi non fa parte esplicita del programma della Conferenza, è difficile prevedere i modi di soluzione della controversia.

VI.

Oltre alle questioni che si riferiscono ai tre punti formanti il programma della Conferenza, possono sorgere preliminarmente quelle riflettenti l'ammissione della Serbia e della Bulgaria in seno alla Conferenza stessa. A tale riguardo, va ricordato il fatto che quei due Stati furono già ammessi dal trattato di Berlino a prendere parte, a mezzo di propri delegati, all' elaborazione dei Regolamenti a monte di Galatz.

Infine, altre questioni preliminari potrebbero ancora sorgere circa la procedura da seguirsi nella discussione dei tre punti soggetti all' esame della Conferenza. Non è a dissimularsi che la precedenza spetta alla questione della proroga, come quella che costituisce quasi una condizione sospensiva per l' accettazione della Commissione mista. Se non che, è possibile che l' Austria-Ungheria non voglia pronunziarsi sulla proroga, prima di essere sicura dell' accettazione dei regolamenti a monte di Galatz, specialmente per parte della Rumania, la quale, a sua volta, à interessata ad ottenere la soluzione della prima questione per fare minori concessioni sulla seconda. Del resto, le tre questioni sono talmente legate fra loro che sarà difficile trovare il punto di distacco per la soluzione separata di esse.

VII.

Riassumendo il fin qui detto, e riferendolo a quanto può interessare il governo italiano e la sua condotta nella presente vertenza, sembra che questa si trovi tracciata dalle precedenti dichiarazioni fatte a Galatz e consacrate ne'protocolli delle sedute della Commissione Europea.

L' interesse maggiore per l'Italia, come per le altre Potenze occidentali, è quello di propugnare la proroga dei poteri della Commissione Europea, per garantire la completa libertà della na-

vigazione nel basso Danubio. L'importanza della marina a vela italiana, un tempo fiorente, ora decaduta negli scali danubiani, accenna già ad essere ripresa dalla nostra navigazione a vapore. Nè meno rilevante è l'interesse politico che il nostro intervento in quella Commissionne internazionale ci assicura, come quello che ci dà voce in tutte le gravissime questioni che si svolgono nella valle del Danubio, e mezzo di neutralizzare la prevalenza esclusiva dell' uno o dell'altro degli Stati ripuari di quel massimo corso fluviale. Nè meno salutare è il benefizio di poter mantenere incolume una istituzione, in cui ci piace di ravvisare un corollario del gran principio che consacra la libertà di navigazione e l' uguaglianza di trattamento tra le varie bandiere ne' fiumi internazionali.

XXIV — 57.

Le Ministre des Affaires Etrangères de la Grande-Bretagne au Représentant de Serbie à Londres.

11 Janvier, 1883.

J'ai l'honneur de Vous accuser réception de Votre note du 4 courant, qui m'informe du désir du Gouvernement serbe d'être représenté à la Conférence devant se réunir sur la question du Danube et qui était accompagnée d'une copie de la dépêche que M. Pirotchanatz Vous a adressée à ce sujet.

J'ai l'honneur de Vous assurer, en réponse à cette communication, que le Gouvernement de Sa Majesté la Reine est toujours disposé à prendre en considération favorable les désirs du Gouvernement serbe, mais qu'il ne peut prendre sur lui d'anticiper sur la décision des Puissances signataires du Traité de Berlin réunies en Conférence pour examiner les conditions d'exécution de ce Traité, décision qui préjugerait la prétention d'une Puissance non signataire dudit Traité à prendre part aux délibérations.

J'ai l'honneur, etc.

Granville.

XXIV — 58.

Le Représentant de la Grande-Bretagne à Vienne au Comte Granville.

11 Janvier, 1883.

Je suis informé par le Comte Kalnoky qu'il avait assuré le Ministre de Serbie que, reconnaissant la justice de la prétention de son Gouvernement à être représenté à la Conférence si la Roumanie y était admise, il n'y ferait pas d'objection si tous les autres Gouvernements y consentaient.

Il a recommandé en même temps au Gouvernement serbe de ne pas faire une demande formelle, parce qu'à son avis une pareille demande ne serait pas unanimement admise.

Son Excellence n'a pas dit de quel côté elle s'attendait à de l'opposition.

J'ai l'honneur, etc.

Henry Elliot.

XXIV — 59.

Le Ministre des Affaires Etrangères de la Grande-Bretagne au Représentant d'Angleterre à Vienne.

17 Janvier, 1883.

Dans Votre dépêche du 26 dernier, Vous m'informez que le Comte Kalnoky, en se référant à ma proposition de nommer des délégués spéciaux chargés d'assister les Représentants des Puissances à la future Conférence, Vous avait demandé si un Délégué Roumain serait joint aux autres.

J'ai l'honneur de prier Votre Excellence de vouloir bien informer le Comte Kalnoky que dans l'opinion du Gouvernement de Sa Majesté, sitôt qu'il serait décidé au sein de la Conférence d'inviter la Roumanie, on pourrait proposer qu'elle nommât un délégué spécial dans les mêmes conditions que ceux des autres Puissances.

J'ai l'honneur, etc.

Granville.

XXIV — 60.

Le Représentant de la Grande-Bretagne à Sofia au Comte Granville

17 Janvier, 1883.

J'ai l'honneur de Vous envoyer ci-joint copie d'une note reçue de la part de M. Voulcovitch, m'informant que depuis quelque temps des bruits avaient couru sur l'intention du Gouvernement de Sa Majesté la Reine de réunir une Conférence à Londres en vue de résoudre la question du Danube; la supposition aurait cours que les Grandes Puissances seraient seules représentées et les Etats riverains exclus, ou bien la Roumanie serait seule invitée à prendre part à la Conférence.

Le Gouvernement bulgare, ignorant jusqu'à quel point ces bruits sont fondés, croit de son devoir d'appeler l'attention du Gouvernement de Sa Majesté la Reine sur la situation de la Principauté comme Etat riverain et sur les droits qui lui ont été conférés par l'article 55 du Traité de Berlin.

Ces droits ont été reconnus et confirmés par le fait que la Bulgarie a été représentée deux fois au sein de la Commission Européenne dans ses travaux d'élaboration des Règlements de navigation, de police fluviale et de surveillance du Danube.

Le Gouvernement bulgare espère donc que le Gouvernement de Sa Majesté la Reine, s'il prenait l'initiative d'une Conférence pour la règlementation et la navigation du Danube des Portes-de-Fer jusqu'à Galatz, voudra bien, dans un esprit de justice et d'impartialité, reconnaître les droits de la Bulgarie comme identiques à ceux des autres Etats riverains.

J'ai eu l'honneur de porter à la connaissance de Votre Seigneurie le contenu de cette note par mon télégramme d'aujourd'hui.

J'ai l'honneur, etc.

Frank C. Lasselles.

XXIV — 61.

Le Ministre des Affaires Etrangères de Bulgarie au Représentant de la Grande-Bretagne à Sofia.

5/17 Janvier, 1883.

Depuis quelque temps, l'opinion publique en Europe prête au Gouvernement de Sa Majesté Britannique l'intention de réunir une Conférence à Londres en vue de règler la question du Danube.

Parmi les nouvelles que l'on répand à ce sujet, il convient de relever celles où l'on prétend que les Représentants des Grandes Puissances seuls prendraient part à cette réunion, que les Etats riverains en seraient écartés, ou que la Roumanie serait seule invitée à participer aux délibérations de la Conférence.

Le Gouvernement princier ignorant jusqu'à quel point ces bruits sont fondés, croit de son devoir d'appeler la bienveillante attention du Gouvernement de Sa Majesté la Reine sur la situation qui revient à la Principauté de Bulgarie comme Etat riverain du Danube, ainsi que sur les droits qui lui sont acquis par l'article LV du Traité de Berlin.

Ces droits ont été reconnus à la Principauté et confirmés par le fait qu'elle fut représentée à deux reprises différentes au sein de la Commission Européenne dans les travaux d'élaboration des Règlements de navigation, de police fluviale et de surveillance du Danube.

Dans ces conditions, le Gouvernement de Son Altesse, mon Auguste Souverain, aime à espérer que le Gouvernement de Sa Majesté Britannique, au cas où il prendrait l'initiative d'une Conférence pour la règlementation de la navigation danubienne depuis les Portes-de-Fer jusqu'à Galatz, voudra bien, dans son esprit de justice et d'impartialité, reconnaître à la Principauté les mêmes droits qu'aux autres Etats riverains.

En vous priant de vouloir bien porter ce qui précède à la connaissance du Gouvernement de Sa Majesté la Reine, je saisis, etc

Voulcovitch.

XXIV — 62.

Pro Memoria du Représentant d'Autriche-Hongrie à Londres au Comte Granville.

18 Janvier, 1883.

Comme la Roumanie continue à agir en vue de la modification de la proposition Barrère, le Gouvernement austro-hongrois désire, avant l'ouverture très prochaine de la Conférence, ne laisser aucun doute sur le fait qu'il ne pourrait en aucun cas s'écarter des principes essentiels de cette proposition. Ces principes sont:

1) Que nous considérons comme un droit, nous appartenant, à être représentés par un Délégné à la Commission dont les pouvoirs s'étendent de Galatz aux Portes-de-Fer. Il nous est impossible d'admettre la façon de voir de la Roumanie qu'à partir de l'endroit où le Danube quitte notre territoire les Etats Riverains auraient seuls le droit de règler les interêts de la navigation, qui même à cet endroit sont presque exclusivement autrichiens. Ne pas insister sur ce point, qui d'ailleurs a été admis par toutes les Puissances, équivaudrait pour nous à l'abandon sans défense de nos intérêts.

2) Que nous ne pouvons confier qu'à la Commission mixte la mise en exécution du Règlement de Police fluviale, l'impartialité des autorités territoriales ne nous inspirant qu'une confiance limitée.

J'ai reçu l'instruction de communiquer ce qui précède au Gouvernement Britannique, sur le consentement duquel à l'égard de ces deux points nous n'avons aucun doute, afin qu'il soit informé dès maintenant sur la limite des concessions que nous pourrons faire pour satisfaire aux démarches de la Roumanie.

XXIV — 63.

Le Ministre des Affaires Etrangères de la Grande-Bretagne au Représentant d'Angleterre à Vienne.

19 Janvier, 1883.

L'Ambassadeur d'Autriche est venu à cet office le 13 courant et, se référant à l'admission possible de la Serbie et de la Bulgarie à la Conférence du Danube, a observé que le Gouvernement austro-hongrois n'avait exprimé aucune opinion à l'égard de l'admission de la Principauté et comme aucune demande ne lui avait été faite par le Gouvernement bulgare, Son Excellence pense qu'il vaut mieux ne pas soulever la question.

Cependant le Comte Karolyi a dit que son Gouvernement, bien que ne reconnaissant pas le droit invoqué par la Serbie à être représentée, ne s'opposerait pas à son admission, même avec voix délibérative, si les autres Puissances y consentaient.

Son Excellence a ajouté, toutefois, qu'à son avis, la demande de la Serbie devrait être portée devant la Conférence réunie et que la question serait réglée alors.

J'ai l'honneur, etc.

Granville.

XXIV — 64.

Le Représentant d'Angleterre à Vienne au Comte Granville.

23 Janvier, 1883.

Monsieur Sturdza, dans une conversation que j'ai eue avec lui, m'a signalé l'offense à la dignité de la Roumanie comme Etat indépendant faite par la proposition que les Inspecteurs nommés par la Commission exercent leur autorité dans les eaux roumaines

J'ai observé que c'était là une difficulté qui, avec un peu de bonne volonté, pourrait être aisément survaincue; et j'ai demandé si la dignité des Etats riverains ne serait pas suffisamment sauvegardée si chacun d'eux accordait aux Inspecteurs nommés par la Commission des pouvoirs leur permettant d'agir dans leurs eaux.

Quand j'ai fait mention au Comte Kalnoky de ma conversation avec Monsieur Stourdza, Son Excellence a dit qu'il considérait la question comme entrant dans la catégorie des détails et qu'il était prêt à aller au-devant des désirs du Gouvernement roumain en tant qu'il ne s'agirait pas d'enlever à la Commission la surveillance de fait sur la police fluviale.

J'ai l'honneur, etc.

Henry Elliot.

XXIV — 65.

Le Ministre des Affaires Etrangères de la Grande-Bretagne au Représentant d'Angleterre à Sofia.

24 Janvier, 1883.

J'ai reçu Votre télégramme du 18 courant qui me fait part de la note que Vous a adressée le Gouvernement bulgare relativement à la Conférence devant se réunir à Londres et devant examiner certaines questions connexes à la navigation du Danube, note dans laquelle est exprimé l'espoir de la Principauté de Bulgarie de se voir accorder par le Gouvernement de Sa Majesté la Reine les mêmes droits devant la Conférence que les autres Etats riverains.

Le Gouvernement de Sa Majesté est toujours prêt à prendre en considération favorable les désirs exprimés par le Gouvernement bulgare, mais il ne peut prendre sur lui d'anticiper sur la décision des Puissances signataires du Traité de Berlin, réunies en Conférence, à l'égard de la demande de la Bulgarie de prendre part aux délibérations.

J'ai l'honneur de Vous donner comme instruction de vouloir bien répondre en ce sens au Gouvernement bulgare.

J'ai l'honneur, etc.

Granville.

XXIV — 66.

Le Représentant d'Angleterre à Vienne au Comte Granville

25 Janvier, 1883.

J'ai été prié par le Comte Kalnoky de vous communiquer qu'il saurait gré à Votre Seigneurie de vouloir bien donner des instructions à M. White d'user de toute son influence auprès du Gouvernement roumain, afin que celui-ci ne s'oppose pas à la proposition Barrère, que tous les autres Gouvernements ont approuvée.

J'ai l'honneur, etc.

Henry Elliot.

XXIV — 67.

Le Représentant d'Angleterre à Vienne au Comte Granville.

25 Janvier, 1883.

Conformément aux instructions de la dépêche de votre Seigneurie en date du 17 courant, j'ai informé le Comte Kalnoky que dans l'opinion du Gouvernement de Sa Majesté la Reine, sitôt que la Conférence aurait décidé d'inviter la Roumanie à envoyer un Représentant, la proposition pourrait être faite de lui permettre de nommer un Délégué spécial dans les mêmes conditions que les autres Puissances.

Son Excellence ne fit pas d'objection à cette proposition, qui paraît naturellement découler de la première proposition faite par le Gouvernement de Sa Majesté la Reine, que le Gouvernement Roumain soit invité à prendre part à la Conférence sur le même pied que les autres Puissances.

Un point à décider par la Conférence, ajouta-t-il, serait de savoir si l'invitation serait faite dès la première séance ou après que la prolongation de la Commission serait discutée et réglée par les Puissances signataires du Traité; sur ce point il n'émit pas d'opinion.

Le Comte Kalnoky parla ensuite des prétentions à être représentés émises par les Gouvernements serbe et bulgare. Il a d'abord refusé de reconnaître à la Roumanie — Puissance non signataire du Traité—le droit de prétendre à être représentée, mais a soutenu que si cette faveur lui est accordée la Serbie pourrait la demander aussi. Il avait dit au Gouvernement serbe que si les autres Gouvernements étaient bien disposés il s'abstiendrait d'objecter et soutiendrait même cette demande.

Son Excellence s'est montré d'une façon évidente défavorable à la prétention de la Bulgarie, qui, par sa position comme Principauté vassale, se trouvait dans une catégorie différente des deux autres Royaumes danubiens, et avait d'ailleurs les précédents contre elle.

J'ai l'honneur, etc.

Henry Elliot.

XXIV — 68.

Le Représentant d'Italie à Sofia au Ministre des Affaires Etrangères à Rome.

28 Janvier, 1883.

Ho l'onore di trasmettere a Vostra Eccellenza copia di una lettera ufficiale diretta dal ministro degli affari esteri bulgaro all' agente e console generale d'Inghilterra per chiedere che, radunandosi una Conferenza a Londra per regolare la questione del Danubio, siano alla Bulgaria riconosciuti i suoi diritti.

Gradisca, etc.

R. De Martino.

XXIV — 69.

Le Ministre des Affaires Etrangères de la Grande-Bretagne au Représentant d'Angleterre à Bucarest.

29 Janvier, 1883.

J'ai l'honneur de vous donner comme instruction de vouloir bien user de votre influence auprès du Gouvernement roumain de ne pas résister aux propositions Barrère, qui doivent règlementer la navigation sur le Danube entre les Portes-de-Fer et Galatz. Ce projet a été préparé en ayant en vue de concilier tous les intérêts et a été approuvé par les Grandes Puissances, dont les Représentants à la Commission Européenne ont donné leurs voix en sa faveur, quand il a été soumis au vote par le Commissaire Français à la séance du 27 mai.

J'ai l'honneur, etc.

Granville.

XXIV — 70.

Le Représentant d'Angleterre à Sofia au Comte Granville.

31 Janvier, 1883.

J'ai l'honneur de rapporter que M. Voulcovitch, qui n'est plus Ministre des Affaires Etrangères, partira aujourd'hui de Sofia pour Londres.

Il sera accrédité comme Représentant de la Principauté, si on admet à la Conférence danubienne.

M. Schismareff, qui a représenté à deux reprises la Bulgarie à la Commission Européenne, accompagnera M. Voulcovitch.

J'ai l'honneur, etc.

Frank Lascelles.

XXIV — 71.

L'Ambassadeur de Turquie à Londres au Comte Granville.

31 Janvier, 1883.

La Sublime Porte, ayant été informée de la demande d'admission de la Bulgarie à la prochaine Conférence concernant la navigation du Danube, a autorisé le soussigné à notifier à Son Excellence le Comte Granville que, la Bulgarie étant une province vassae faisa nt partie de l'Empire Ottoman, c'est au Plénipotentiaire de la Sublime Porte qu'incombent exclusivement le droit et le devoir de représenter cette Principauté à la Conférence.

Le soussigné a l'honneur de rappeler à cette occasion à Son Excellence que, lors de la Conférence de Londres de 1871, qui a eu à délibérer aussi sur la question danubienne, ni la Roumanie, ni la Serbie, alors provinces vassales de la Sublime Porte, n'y ont été admises.

Le soussigné, etc.

Musurus.

XXIV — 72

Le Ministre des Affaires Etrangères à Bucarest au Ministre de Roumanie à Londres.

1 Février, 1883.

On a tâché, dans les derniers temps, de justifier le régime qu'on désire voir introduit dans l'application des Règlements de navigation du Danube, depuis les Portes-de-Fer jusqu'à Galatz, en l'identifiant avec le régime de navigation établi sur l'Escaut et la Meuse.

L'argumentation fondée sur cette comparaison se base sur le principe que le riverain d'amont a un droit incontestable de naviguer en aval et, par conséquent, de participer aux mesures propres à assurer la surveillance de cette navigation.

Ce principe, qui est reconnu dans la législation des fleuves internationaux, ne peut être appliqué d'une façon absolue. De la participation à la surveillance de la navigation on ne saurait déduire, à titre de conséquence inévitable, l'exercice en commun de la police fluviale par les riverains et les non riverains. Cette manière de procéder aboutirait nécessairement à imposer aux riverains d'aval un vasselage *sui generis* de la part des riverains d'amont qui pourrait conduire à un vasselage politique.

Personne ne conteste actuellement aux riverains d'amont le droit de naviguer dans les eaux de leurs voisins inférieurs, pas plus qu'on ne pourrait interdire à ceux-ci l'usage des eaux fluviales supérieures. On admet, également d'une manière incontestable, que tous les riverains d'un fleuve ont un droit égal à la surveillance et à l'administration de la navigation.

Mais, ce qui n'est pas moins constant, c'est que le droit commun de tous les riverains ne peut donner à aucun d'eux ou à un

non riverain un droit supérieur quelconque, ni annuler les droits incontestables des autres riverains, dont l'abandon n'est pas nécessaire pour assurer et sauvegarder la liberté la plus complète de navigation et de commerce.

Les non riverains sont partout exclus d'une action sur la navigation des fleuves internationaux, sauf aux embouchures du Danube.

La Belgique est certainement admise dans la Commission de surveillance commune de l'Escaut, mais il y a entre les deux Etats une parfaite réciprocité: les droits de la Belgique ne sont pas plus grands que ceux de la Hollande et on ne saurait trouver, dans les Traités et Règlements de navigation de l'Escaut et de la Meuse, aucune disposition qui enlève la police fluviale à la Hollande pour la donner à la Belgique, ou *vice versa*.

Les actes précités ne font que garantir mutuellement l'emploi libre et sans entraves de la navigation.

L'article 9 du Traité de Londres du 19 avril 1839, concernant la séparation de la Belgique et de la Hollande (Martens, *Nouveau Recueil*, XVI, 733), «statuant la plus parfaite réciprocité et égalité, «décide qu'il sera loisible aux deux pays d'établir, dans tout le «cours de l'Escaut et à son embouchure, les services de pilotage «jugés nécessaires et que le pilotage et le balisage ainsi que la «conservation des passes de l'Escaut en aval d'Anvers seront soumis «à une surveillance commune, exercée par des commissaires».

Le Traité du 5 novembre 1842, conclu entre la Belgique et les Pays-Bas, au sujet de leurs limites et de la navigation des eaux intérieures (Martens, *Nouveau Recueil Général*, III, 613) établit que chacun des deux gouvernements aura une administration de pilotage séparée (article 9) et que chaque gouvernement s'engage à faire et à entretenir les travaux jugés nécessaires pour l'amélioration de la navigation, conformément aux projets approuvés d'un commun accord (article 20).

La convention du 20 mai 1843, conclue entre la Belgique et la Hollande, en exécution des Traités du 19 avril 1839 et du 5 novembre 1842 (Martens, *Nouveau Recueil Général*, V, 245) est encore plus explicite à cet égard. Il y est stipulé — qu'une surveillance commune sera exercée sur la navigation, par des commissaires spéciaux, soit conjointement, soit séparément (art. 367); — que cette surveillance aura pour but principalement l'inspection générale des bouées, balises, passes navigables et du service du pilotage, ainsi que les mesures à prendre dans l'intérêt de ces di-

vers services, pour autant qu'elles n'excèdent pas les pouvoirs des commissaires et qu'elles ne réclament pas une décision des gouvernements respectifs (article 68) ; — que les inspections des commissaires peuvent être faites soit conjointement, soit individuellement, et qu'en cas de désaccord ils en réfèreront à leurs gouvernements (art. 69) ; — que les commissaires de l'un et de l'autre gouvernement, ayant pris isolément connaissance d'une contravention des pilotes qui n'appartiennent pas à leur nation, établiront le fait par des preuves, et dénonceront officiellement les pilotes coupables aux commissaires de leur nation, pour leur faire infliger les peines méritées, ou pour en rendre compte au gouvernement qui doit en connaître (art. 71) ; — que les deux inspecteurs pour la navigation de la Meuse exerceront leurs fonctions exclusivement dans les limites du pays auquel ils appartiennent, et qu'ils se réuniront pour s'entendre sur les propositions à faire à leurs gouvernements, dans l'intérêt du commerce et de la navigation (art. 50 et 52).

En comparant ces dispositions à celles des articles 97 et 108 du projet de Règlement du 8 juin 1882, il est aisé de constater combien elles diffèrent les unes des autres. Les droits des riverains sont certainement plus considérables que ceux que le gouvernement roumain se réserve dans son projet, et les attributions de la Commission de surveillance du Danube sont infiniment plus importantes et multiples que celles que les commissaires communs exercent sur l'Escaut et sur la Meuse.

Mais la différence principale est une égalité complète entre les deux Etats, au lieu que le Danube se trouve divisé en trois grandes sections : La section inférieure est soumise à la juridiction exterritoriale de la Commission Européenne ; la section supérieure appartient exclusivement à l'Autriche-Hongrie et la section intermédiaire est précisément celle où l'on veut établir un régime tout nouveau. Tandis que la Belgique, admise dans la Commission commune de l'Escaut et de la Meuse, ne s'est pas réservée des droits exclusifs de navigation dans ses propres eaux, l'Autriche-Hongrie exclut du Danube supérieur toute action des riverains inférieurs et désire s'assurer une position égale à celle des riverains, en se basant seulement sur leurs intérêts matériels, qu'elle a à défendre.

D'autres actes de navigation sur les fleuves internationaux prouvent également que nulle part on n'a exigé des riverains ce qu'on désire se faire donner sans nécessité sur le cours du Danube, des Portes-de-Fer à Galatz.

BIBLIOTECA CENTRALĂ
UNIVERSITARĂ
BUCUREȘTI

Les Actes de navigation de l'Elbe du 23 juin 1821 et du 12 avril 1868 et l'Acte de navigation du Rhin du 17 octobre 1868 n'enlèvent nullement la police fluviale aux riverains. Ils l'exercent, tout au contraire, dans la plus large mesure : les travaux sont exécutés par chaque Etat séparément; les sentences sont prononcées en première instance par les tribunaux territoriaux (Acte de l'Elbe de 1844, art. 46, 48, 51, 53. — Acte du Rhin de 1868, art. 28, 33. 34, 35) et en dernière instance par la Commission centrale ou les Cours d'appel (Acte du Rhin, art. 37, 38 et 39); — le fleuve est séparé en sections dans la longueur de son thalweg (Acte du Rhin, art. 41); les Etats riverains nomment les inspecteurs de navigation, lesquels doivent signaler à leurs gouvernements respectifs les besoins éventuels de la navigation et leur demander leurs instructions sur les mesures à prendre à cet égard (Acte du Rhin, art. 42); — enfin, la Commission centrale n'a que les attributions de surveillance supérieure et d'instance consultative, sauf sa position d'instance ayant à juger les appels sur les plaintes qui lui sont adressées (Acte du Rhin, art. 45 et 46).

C'est l'arrêté de la République Française du 16 novembre 1792 qui a posé les premiers jalons de la liberté fluviale, en décidant que «le cours des fleuves est la propriété commune et inaliénable «de toutes les contrées arrosées par leurs eaux, et qu'une nation «ne saurait sans injustice occuper exclusivement le canal d'une ri«vière, et empêcher les peuples voisins de jouir des mêmes avan«tages qu'elle». C'est ce principe qui a prévalu dans la législation fluviale et qui s'est développé jusqu'à devenir un principe international. Accepté et pratiqué dans le sens le plus large, il ne peut enlever aux riverains des droits inhérents à l'existence et aux intérêts mêmes d'un Etat. De ce qu'un Etat a des intérêts considérables de commerce et de navigation dans les eaux d'un autre Etat, il ne s'en suit pas qu'ils doivent éclipser complètement ceux de ce dernier. Qu'il s'agisse, au lieu de la Roumanie, d'un grand Etat européen, on se convaincra tout aussitôt que de telles exigences ne sauraient être reconnues.

Il m'a paru nécessaire d'envoyer à V. Exc. ce court exposé, afin qu'Elle y puise les éléments nécessaires de discussion au sein de la Conférence.

(ss) *D. Sturdza.*

XXIV — 73.

Memorandum du Gouvernement de Serbie.

11 Février, 1883.

Dès que le Gouvernement de Sa Majesté Britannique, en vertu de l'article LIV du Traité de Berlin, a convoqué les Puissances signataires de ce Traité à une Conférence qui doit se réunir à Londres pour règler la question danubienne, le Gouvernement de Sa Majesté le Roi s'est adressé aux Grandes Puissances, demandant que la Serbie aussi fût représentée à une Conférence où doit se décider la question de la navigation d'un fleuve sur une partie duquel elle exerce son droit de souveraineté territoriale. Le Gouvernement Royal a fait cette démarche se confiant non seulement sur le droit indiscutable de la Serbie, mais aussi sur l'équité des Puissances, qui ont toujours jusqu'ici salué avec une sympathie sincère les efforts et les progrès du nouveau royaume dans la voie de la civilisation.

Maintenant que cette Conférence va se réunir dans quelques jours et va devoir se prononcer sur la demande de la Serbie d'y prendre part, elle aussi, le Gouvernement Royal sent qu'il est de son devoir, soit de renouveler et de compléter l'exposé des raisons sur lesquelles il base sa demande et des preuves à l'appui de la légitimité de ses aspirations, soit de réfuter les objections qui pourraient se présenter.

Pour que le désir de la Serbie puisse être parfaitement compris et justement apprécié, il nous semble qu'il devrait être examiné en même temps au point de vue des principes généraux du droit international et au point de vue des stipulations des Traités spéciaux. Il faudrait ensuite examiner le but et la portée de la proclamation de la liberté de la navigation sur un fleuve et voir dans quelles conditions cette liberté peut être réalisée et garantie.

Selon les principes généraux du droit international, les Puissances riveraines seules, auxquelles appartient le droit de souveraineté sur les rives d'un fleuve, ont le droit de règler la navigation sur ce fleuve, soit en commun, si l'accord existe entre elles, soit séparément, s'il n'y a pas d'entente entre elles, et, dans ce cas, seulement dans la mesure de l'étendue de côte sur laquelle elles exercent leur souveraineté. Ce principe est incontestable dans tous les cas en l'absence de prescriptions différentes de Traités Internationaux spéciaux.

Mais dans l'intérêt du progrès général et du mouvement commercial universel, l'Europe a admis que la liberté de navigation sur certains fleuves qu'elle juge être d'une haute importance par suite de la nature même de leur cours, peut être déclarée d'intérêt général et être mise sous la sauvegarde du droit international ; c'est ainsi que la liberté de navigation sur le Danube a été aussi déclarée d'intérêt général par les Traités Internationaux spéciaux et est devenue partie intégrante du droit international européen.

Le premier de ces principes, qui reconnaît le droit de souveraineté aux Etats riverains, aussi bien que le second, qui proclame d'intérêt général la navigation sur un fleuve et en fait entrer la liberté sous la garantie du droit international général, ont certes la plus grande importance pour le progrès et le développement de la Société, et de nos jours, dans les Etats civilisés, on ne met plus en question ni leur bien fondé ni leur utilité générale.

Il ne nous reste donc qu'un point à considérer, à rechercher dans quelles circonstances et dans quelles limites est possible l'accord entre ces deux principes, pour ainsi dire entre le droit international général et le droit international spécial.

Les intérêts généraux du progrès et du mouvement commercial, quelque légitimes qu'ils soient, ne sont pas justifiés à accaparer, au détriment de quelque autre droit existant, rien qui ne leur soit strictement nécessaire pour leur garantie. Tout ce qui dépasse ces limites est arbitraire et injustifiable. Dans le cas actuel, selon tout ce qui a été énoncé, il n'y a qu'une circonstance possible dans laquelle un de ces deux principes pourrait avoir quelque motif de s'étendre au détriment de l'autre. Il convient donc d'examiner jusqu'à quel point les Etats riverains du Danube peuvent avoir intérêt à combattre le principe proclamé de la liberté de navigation sur ce fleuve, et jusqu'à quel point ils le manifestent effectivement. Plus que tous les autres Etats de l'Europe, les Etats riverains du

Danube trouveront dans la liberté de navigation sur ce fleuve une garantie de progrès général et de bien-être. Ils ont toujours compris et hautement apprécié le grand intérêt qu'ils y ont, cherchant toujours, dans les limites de leur pouvoir, à la garantir efficacement.

Puisque la liberté de navigation sur le Danube est, avant tout, dans l'intérêt des Etats riverans, puisque leurs intérêts s'accordent entièrement avec les intérêts généraux qui ont pris sous leur protection la liberté de navigation sur ce fleuve,—il est vraiment difficile de découvrir pourquoi l'on ne satisferait pas en même temps et les droits des Etats riverains, en reconnaissant leur souveraineté territoriale, et les intérêts européens généraux, en garantissant plus efficacement encore la liberté de navigation. Les Etats riverains ont montré par les faits qu'ils ont compris le grand intérêt qu'ils ont à la liberté de navigation sur le Danube; leur voix à la Conférence ne pourrait donc servir qu'à fortifier encore cette liberté, qui est pour eux d'une importance vitale; et alors cette unique supposition, qui peut contribuer à leur faire refuser dans la Conférence le droit de traiter toutes les questions qui touchent à la navigation d'un fleuve sur lequel ils ont droit de souveraineté, la supposition qu'ils pourraient entraver l'application du principe proclamé de liberté de navigation sur le Danube, tombe d'elle-même.

Dès que la liberté de navigation a été proclamée sur un certain espace du cours du Danube, elle est, par cela même, devenue sur tout cet espace pour ainsi dire une entité indivisible. Comme nous venons de le remarquer, l'intérêt qu'ont les Etats riverains à maintenir et à fortifier la liberté de navigation sur le Danube est égal, sinon plus puissant, que les intérêts généraux que les Traités Internationaux ont pris sous leur protection. Tout droit exclusif et tout intérêt particulier, soit d'une Grande Puissance, soit d'un Etat riverain, doit donc disparaître et ne peut laisser de place à des prétentions ou droits particuliers quelconques. Les Grandes Puissances ont acquis le droit de règlementer la navigation du Danube sur la base des Traités Internationaux, et les Etats riverains, sur le fondement de leur droit de souveraineté territoriale, seraient naturellement fondés à demander d'y prendre part. En en appelant à l'équité des Puissances signataires du Traité de Berlin, ils pourraient avoir de justes raisons de s'attendre à ce que ce droit leur fût reconnu, pour autant qu'il n'a pas encore été admis par les Traités Internationaux antérieurs.

Ce caractère d'indivisibilité de la question de liberté de na-

vigation sur la partie du Danube comprise entre Galatz et les Portes-de Fer découle des Traités Internationaux eux-mêmes ; ce fait se dévoile : d'abord en ce que la Commission Européene a été chargée d'élaborer les Règlements de navigation relatifs à cette étendue tout entière ; puis dans le fait que les travaux de régularisation aux Portes-de-Fer ont été confiés par le Traité de Berlin à une autre Puissance que la Serbie, quoiqu'ils se fassent sur la rive serbe ; enfin, dans la tendance à établir une seule Commission pour l'exécution uniforme des Règlements de navigation sur tout l'espace compris entre les bouches du Danube et les Portes-de-Fer. Cette indivisibilité rend superflue toute discussion sur la question de savoir si quelque Etat, Grande Puissance ou Etat riverain, a plus ou moins d'intérêt matériel, une étendue de côte plus ou moins grande, un commerce plus ou moins considérable, afin de déterminer d'après cela le plus ou moins de poids que devrait avoir sa voix dans la décision de questions relatives à la navigation du Danube. Car de même que la liberté de navigation sur toutes les parties du cours du Danube également est importante pour chaque Puissance, celle sur le Bas-Danube est du même intérêt pour la Serbie que celle sur le Haut-Danube pour la Roumanie. L'importance des intérêts n'a pas été prise en considération par les Grandes Puissances, elle ne peut non plus servir de mesure pour établir le droit des Etats riverains.

La Serbie et la Roumanie, maintenant royaumes indépendants étaient l'une et l'autre vassales lors de la proclamation de la liberté de navigation sur le Danube, et cependant, se fondant sur leur droit de souveraineté territoriale riveraine, on leur a accordé la participation au règlement des questions qui se rapportent à la navigation de ce fleuve. A plus forte raison la Serbie et la Roumanie sont-elles aujourd'hui bien fondées à espérer que ce droit leur sera complètement reconnu.

Selon les stipulations du Traité de Paris et de la Conférence de Londres, la Serbie et la Roumanie étaient traitées identiquement. Le Traité de Berlin a fait justice à la Roumanie en assurant à son Représentant un siège permanent dans la Commission Européene ; mais dans cette circonstance la Serbie a été oubliée.

Tout en accordant aux intérêts généraux du mouvement commercial universel l'importance qu'ils méritent, il nous semble qu'il ne faudrait pas nier celle qu'a le droit de souveraineté territoriale tout au moins comme droit strict ; or, tout droit reconnu comme

tel a par cela même un grand poids. Mettre d'accord les intérêts généraux avec les droits existants, sans détriment ni pour les uns ni pour les autres, est une tâche digne et grande et qu'il sied aux Grandes Puissances de prendre sur elles. Le règlement équitable de cette question est d'autant plus facile aujourd'hui qu'il appert que les intérêts actuels et futurs des Etats riverains, qui soutiennent fermement la cause de la liberté de navigation sur le Danube, ne réclament que la garantie complète de cette liberté créée par les Traités Internationaux.

Tout en nous exposant peut-être à une certaine répétition inévitable d'arguments qui ont déjà été exposés, nous sommes obligés de réfuter ici certaines objections qui pourraient être faites à la demande de la Serbie d'être admise à la Conférence sur le même pied que l'autre Etat riverain, la Roumanie, et d'y pouvoir statuer sur toutes les questions qui ont trait au règlement de la libre navigation sur le Danube. Nous mentionnons ici la Roumanie, parce qu'elle et la Serbie seules, de tous les Etats riverains, ne sont pas représentées au sein de la Conférence, et que, s'il était fait à la Roumanie une situation autre qu'à la Serbie, situation qui ne pourrait être justifiée ni par des raisons de droit, ni par des raisons d'intérêts, ce serait un fait étrange et injustifiable que la Serbie seule ne puisse faire reconnaître les droits qu'elle a comme Etat riverain, tandis que ces droits seraient reconnus à tous les autres Etats.

Entre autres objections éventuelles, il peut être mis en doute que la Serbie, outre le droit de statuer sur la question du règlement de la navigation sur le Danube, ait celui de participer à la solution de la question de prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne et de l'extension de sa compétence. Ce doute se baserait sur la différence que l'on peut penser qu'il existe entre la situation de la Serbie et celle de la Roumanie, par le fait que la Roumanie est représentée en permanence dans la Commission danubienne Européenne, tandis que la Serbie ne l'est pas, que la rive roumaine est beaucoup plus longue que la rive serbe, et que la Roumanie, par le nombre de ses ports et l'importance de son commerce, a un intérêt plus grand que la Serbie dans la question de la navigation du Danube. Toutes ces objections, ce nous semble, sont, au point de vue du droit international général, dépourvues de tout fondement.

Laissant tout à fait de côté la question de la participation de

la Serbie au règlement de la navigation sur le Danube, puisqu'à notre avis il ne peut nullement être mis en doute que la Serbie a le droit de prendre part dans la Conférence de Londres à la discussion d'un sujet sur lequel le Traité de Berlin lui a déjà donné le droit de statuer dans la Commission mixte, examinons jusqu'à quel point sont fondées les objections qui peuvent être faites à la participation de la Serbie à la décision des deux autres questions sur lesquelles la Conférence de Londres paraît être appelée à statuer, dans le cas où la Roumanie serait appelée à y participer sans la Serbie.

Pour pouvoir comprendre ce cas à sa juste valeur et lui trouver une solution satisfaisante, il est nécessaire d'étudier dans quel rapport s'y trouvent la Serbie et la Roumanie, d'un côté, au point de vue du principe général du droit international, et, de l'autre, au point de vue des Traités spéciaux qui s'y rapportent.

Puisque la liberté de navigation sur le Danube depuis ses bouches jusqu'aux Portes-de-Fer est considérée comme un tout indivisible et qu'elle est soumise à des prescriptions uniformes, la Serbie et la Roumanie ont, selon les principes généraux du droit international, une situation identique, soit au point de vue du droit, soit au point de vue des intérêts.

Les deux Etats riverains se trouvent aussi sur le pied d'égalité absolue d'après les Traités Internationaux qui ont spécialement trait à la liberté de navigation sur le Danube. Aux termes de l'article LIV du Traité de Berlin, seules les Puissances signataires de ce Traité ont le droit d'être représentées à la Conférence qui devra statuer sur la prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne et l'introduction des changements qui pourraient être trouvés nécessaires. Cet article énonce cette disposition clairement et catégoriquement.

Ni la Serbie, ni la Roumanie n'ayant participé à la signature du Traité de Berlin, aucune d'elles ne peut invoquer ce Traité pour demander le droit de siéger à la Conférence pour décider de la prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne et l'introduction de changements éventuels.

Si l'on veut baser une différence de traitement entre la Serbie et la Roumanie sur le fait que celle-ci a, d'après le Traité de Berlin, le droit de siéger en permanence à la Commission Européenne tandis que la Serbie n'y est appelée que pour certains cas; que cette Commission réside sur la rive soumise au droit de souve-

raineté de la Roumanie ; que cette dernière a plus de droits que la Serbie par suite de la plus grande longueur de ses côtes et de la plus grande importance de son commerce, il faudrait, ce me semble, avant de faire usage de ces arguments, répondre à la question de savoir pourquoi l'article LIV du Traité de Berlin même n'a pas assuré à la Roumanie un siège au sein de la Conférence, puisque ces mêmes raisons existaient alors comme aujourd'hui, et pourquoi la question des travaux de régularisation des Portes-de-Fer, quoiqu'ils se fassent sur la rive serbe, a été réglée sans la participation de la Serbie.

Pour être juste et logique dans son jugement, il ne serait pas admissible, lorsqu'il est question de la demande de la Roumanie, de se baser sur les principes généraux de droit international, invoquant le fait que la Commission Européenne siège sur le territoire roumain, que les rives de la Roumanie sont plus étendues et son commerce plus important, et, lorsqu'il est question de celle de la Serbie, de se placer sur le terrain des Traités Internationaux spéciaux et d'en inférer que la Serbie n'a pas droit d'accès à la Conférence de Londres. Il est donc inadmissible que l'existence de plus ou moins grands intérêts puisse créer un droit, ni justifier une différence de traitement entre la Serbie et la Roumanie.

La Serbie ayant une situation en tout égale à celle de la Roumanie, soit au point de vue des principes généraux du droit international, si ce sont eux que l'on prend en considération, soit au point de vue des Traités Internationaux spéciaux, si c'est sur eux que se basera la Conférence quand elle statuera sur la demande des deux Etats, elle est en droit de s'attendre à ce que cette égalité soit reconnue dans la pratique, puisque sa demande d'admission à la Conférence et celle de la Roumanie, quoique parfaitement fondées, sont toutes deux également un fait nouveau, car ni l'une ni l'autre de ces demandes n'a de base dans le Traité de Berlin. Et puisque les deux Etats, par leur situation et par leur droit, sont égaux au point de vue de la navigation du Danube, il est naturel et logique d'espérer qu'une décision identique sera prise à l'égard de leurs deux demandes.

La différence que le Traité de Berlin a établie entre la Serbie et la Roumanie en n'accordant à la première de siéger dans la Commission Européenne que pour l'élaboration du Règlement de navigation, tandis que la seconde y siège en permanence, n'est aucunement justifiable. Une injustice que la Serbie a une fois

subie ne devrait pas servir de point de départ pour lui en infliger de nouvelles; mais au contraire, ce doit être une raison de plus d'avoir égard à sa juste demande.

Se basant sur ses droits et ses intérêts et faisant appel à la décision équitable et bienveillante des Grandes Puissances, le Gouvernement de Sa Majesté le Roi croit pouvoir espérer qu'après avoir reconnu l'indépendance de la Serbie, accueilli avec bienveillance la proclamation de la Royauté et salué avec une vive sympathie tous les efforts et les succès de ce pays dans la voie du progrès et de la civilisation, elles ne sauraient lui refuser maintenant le droit, reconnu déjà pour certaines circonstances par des actes internationaux, de prendre part à la Conférence qui a pour mission de règler la navigation d'un fleuve qui lui est limitrophe et qui est de la plus haute importance pour ses relations commerciales.

XXIV. — 74.

Le Ministre de Roumanie à Londres au Ministre des Affaires Etrangères de S. M. Britannique.

12 Février, 1883.

Monsieur le Comte,

Par ordre de mon gouvernement, j'ai eu l'honneur d'adresser à V. Exc., en date du 2 février, une Note pour demander que la Roumanie fût admise à prendre part à la Conférence relative à la question du Danube, sur le même pied que les autres Etats représentés dans la Commission européenne du Danube.

V. Exc. ayant bien voulu me communiquer la décision prise à ce sujet par les Représentants des Puissances signataires du Traité de Berlin, j'ai l'honneur de porter à la connaissance de V. Exc. que le gouvernement du Roi ne saurait accepter une situation qui ne lui accorderait qu'une voix consultative et qui ne lui permettrait pas de prendre part aux décisions de la Conférence.

Par conséquent, Monsieur le Comte, je me trouve dans la nécessité de décliner l'honneur d'assister aux séances de la Conférence et, au nom du gouvernement du Roi, je fais les réserves les plus solennelles et je proteste contre les décisions qui seraient prises sans la participation de la Roumanie, en les déclarant non obligatoires pour elle.

(Signé) *Ion Ghica.*

XXIV — 75.

Le Ministre de Roumanie à Londres au Ministre des Affaires Etrangères à Bucarest.

20 Février, 1883.

Je viens de recevoir, du Président de la Conférence, une réponse à notre protestation. En voici le texte:

«Monsieur le Ministre, j'ai soumis à la Conférence la Note que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser et dans laquelle vous me faites part de la résolution prise par le Gouvernement de S. M. le Roi de Roumanie, relativement à l'invitation adressée à Son Plénipotentiaire d'assister aux séances de la Conférence. J'ai été chargé de vous prier de bien vouloir faire parvenir à votre Gouvernement les regrets de la Conférence de ce qu'il n'a pas cru devoir autoriser son Plénipotentiaire à accepter cette invitation.

«La raison qui a amené les Plénipotentiaires des Puissances à adopter, dans leur deuxième séance, la résolution qu'ils ont prise concernant la Roumanie, consiste dans le fait que la Conférence a cru devoir se considérer «en quelque sorte!» comme la prolongation et la suite du Congrès de Berlin, auquel la Roumanie n'a pas participé comme signataire.

«Je me plais à croire que le Gouvernement Roumain voudra bien reconnaître les raisons qui ont amené la Conférence à adopter la résolution qu'elle a cru devoir prendre. En attendant, et pour le cas de votre abstention prolongée de la réunion, j'ai l'honneur de mettre à votre disposition les protocoles des séances à titre confidentiel et pour l'information de votre gouvernement. (Signé) GRANVILLE».

Recevez, etc.

Ion Ghica.

XXIV — 76.

Le Ministre des Affaires Etrangères à Bucarest au Ministre de Roumanie à Londres.

23 Février, 1883.

Un des arguments les plus forts, relatifs à l'exercice de la police fluviale par les riverains, est fourni par l'Acte de navigation du Danube de 1857 (7 novembre).

Cet Acte, conclu entre l'Autriche, la Bavière, la Turquie, le Würtemberg, la Moldavie, la Valachie et la Serbie, assigne aux Etats riverains l'exercice de la police fluviale dans les eaux du Danube.

De nombreux articles de cet Acte en font foi.

Les articles 23 et 42 statuent que chaque gouvernement riverain désignera les ports et les lieux de chargement et de déchargement.

L'art. 32 impose aux gouvernements riverains, en cas de naufrage, de prendre des mesures de sauvetage et de sûreté.

L'art. 33 donne à la compétence de chaque gouvernement l'établissement du service de pilotage.

L'art. 34 réserve aux gouvernements riverains d'établir des règlements plus détaillés de navigation et de police fluviale, et reconnaît applicables les lois et prescriptions de chaque pays riverain dans les cas non prévus par l'Acte de navigation.

L'art. 36 fait exécuter par les Etats riverains les travaux d'amélioration que la Commission riveraine, d'accord avec les gouvernements riverains, aurait trouvé nécessaires.

Dans l'art. 39, les Gouvernements riverains promettent de donner tous leurs soins pour améliorer la navigation du fleuve, en dehors des travaux jugés nécessaires par une entente commune.

L'art. 40 statue que les Gouvernements riverains prendront les mesures nécessaires pour que les moulins et autres établissements ne puissent jamais entraver la navigation.

Les dispositions des art. 40 et 41, concernant le libre passage donné aux navires et aux radeaux par les ponts et l'entretien des chemins de halage, ne peuvent certainement être comprises autrement que devant être exécutées par les Gouvernements riverains.

Mais la preuve la plus manifeste de l'intention de cet Acte est fournie par les art. 46 et 47. Le premier oblige les Gouvernements riverains à se communiquer réciproquement les mesures qu'ils auront prises pour l'exécution de l'Acte.

Le dernier décide que la Commission riveraine permanente, dont les attributions et les conditions organiques seront fixées par une entente ultérieure, veillera à l'exécution et au maintien des stipulations de l'Acte. Cet article ne donne pas des pouvoirs illimités à cette Commission, puisqu'il parle des limites de ses attributions.

Lorsque l'Autriche, de concert avec les autres riverains du Danube, adoptait ces dispositions, la Roumanie ne formait encore que deux Principautés considérées comme vassales de la Turquie, non par des représentants, mais par des délégués. Pourtant, on les traitait de pair avec les autres riverains et on ne leur niait pas, en droit, une prétention déclarée aujourd'hui exorbitante.

La Roumanie, qui a fait des pas sérieux dans son développement, mériterait-elle moins de confiance en 1883 que les deux Principautés en 1857? Si on veut avoir des preuves de la puissance organisatrice du pays, nous ne citerons que deux points saillants: le solde constant du budget en excédent, quoiqu'il soit tombé dans l'espace des huit dernières années, la prise en possession et l'administration par l'Etat de tout le réseau des chemins de fer qui traversent le pays.

Une méfiance n'est donc pas admissible concernant la capacité organisatrice et technique d'appliquer des Règlements de navigation et de police fluviale.

L'Europe et nos co-riverains ne peuvent pas nous refuser aujourd'hui ce qu'ils nous accordaient il y a vingt-cinq ans.

D. Sturdza.

XXIV — 77.

L'Ambassadeur d'Italie à Londres au Ministre des Affaires Etrangères à Rome.

10 Mars, 1883.

Oggi la Conferenza si riuni per terminare i suoi lavori colla firma del trattato relativo alla navigazione del Danubio.

Mi fo premura di trasmettere alla E. V. il testo originale, destinato al Governo del Re.

Prima della firma del trattato, il plenipotenziario russo ha creduto di dover esporre le ragioni per le quali il suo Governo, pur non insistendo circa la deliberazione presa, ove fosse mantenuta dalla Conferenza, credeva che la durata di ventun anno fissata per la Commissione mista, e quindi eguale a quella della Commissione Europea, fosse eccessiva. Queste ragioni si trovano sviluppate nel protocollo della riunione, e credo superfluo il ripeterle qui. In seguito principalmente alle osservazioni presentate dai plenipotenziari della Gran Bretagna e dell'Austria, la Conferenza decise che non fosse luogo a tornare su questo punto, già da essa stabilito.

Il conte Granville diede poi lettura del progetto di dispaccio che intende far comunicare, a nome della Conferenza e come presidente di essa, ai governi di Rumania, di Serbia e della Bulgaria, per invitarli ad accedere alle decisioni della Conferenza ed al trattato da essa stipulato. Sua Signoria diede egualmente lettura d'altro dispaccio che si propone di dirigere ai rappresentanti della Gran Bretagna presso le Potenze rappresentate alla Conferenza, per render conto del risultato a cui essa riusci e per impegnare le Potenze stesse a fare, presso la Rumania, la Serbia e la Bulgaria, un ufficio nel medesimo senso.

Il ministro di Serbia sollevò la questione se egli fosse ammesso a firmare, non già il trattato, ma i protocolli delle riunioni alle

quali aveva assistito. I Plenipotenziari di Germania, d'Austria-Ungheria e di Francia si dichiararono per la negativa, appoggiando la loro opinione su ragioni di procedura legale e sul precedente del Trattato di Berlino, che a vero dire non pare si possa esattamente applicare al caso presente. Io ho dichiarato anzitutto che non intendeva impedire col mio voto l'unanimità della Conferenza. Ma soggiunsi che, se dovevo esprimere una opinione, mi sarei pronunziato in favore della domanda della Serbia.

Appoggiai questa opinione sui seguenti argomenti. La Serbia fu ammessa alla Conferenza; con voce consultiva, è vero, ma fu ammessa. Il rappresentante serbo assistette alle riunioni, vi prese la parola, espresse il suo avviso in vari casi. È naturale, è giusto che la sua firma figuri nei protocolli dove figura la sua parola. La sua firma non presenta inconvenienti, nè può essere invocata per invalidare le decisioni prese. Un atto può essere invalidato per la mancanza d'una firma, non lo può essere per una firma di più. Il ministro di Serbia osservò, poi, che al congresso di Berlino non s'erano ammesse altre firme che quelle dei Plenipotenziari delle grandi Potenze, perchè nessun rappresentante d'altri Stati era stato ammesso nel Congresso in modo permanente a tutte la sedute; soltanto ad alcune sedute e per alcuni punti speciali erano stati ammessi, per eccezione e temporaneamente, altri rappresentanti, all' infuoridei plenipotenziari propriamente detti. Non si può quindi invocare qui il precedente di Berlino.

Malgrado queste ragioni, la Conferenza s'astenne dall'ammettere la firma del ministro di Serbia nei protocolli, e questi, del resto, non ha insistito altrimenti.

La riunione si sciolse dopo l'apposizione delle firme e dei sigilli, e dopo che, sulla proposta del Plenipotenziario della Turchia, la Conferenza voto ringraziamenti al suo illustro presidente Sulla mia proposta, la Conferenza espresse pure i suoi ringraziamenti al Signor Crowe, suo segretario e redattore dei protocolli.

Gradisca, etc.

Nigra.

XXIV — 78.

L'Ambassadeur d'Italie à Londres au Ministre des Affaires Etrangères à Rome.

10 Mars, 1883.

La Conferenza riunita in Londra per risolvere le questioni relative alla navigazione del Danubio ha posto termine alla sua opera. Le sue deliberazioni, redatte in parte sotto forma di trattato ed in parte inserite nei protocolli, ricevettero, oggi stesso, la firma dei Plenipotenziari.

Stimo utile di riassumere brevemente il corso e l'esito di questi negoziati.

I precedenti della questione sono noti, e basterà accennarli.

Nello scopo di rendere possibile e facile la navigazione del basso Danubio, e di assicurare la perfetta libertà di quella navigazione, gli stati firmatari del trattato di Parigi del 1856 avevano instituito la Commissione Europea danubiana colla missione, ad essa affidata, di ordinare i lavori a ciò necessari, e di curarne i mezzi di eseguimento. La Commissione, nominata per poco tempo, fu mantenuta, in seguito a proroghe successive, fino al 24 aprile 1883, alla quale epoca, secondo l'art. IV del Trattato di Londra del 13 marzo 1871, i suoi poteri dovevano scadere, ove non fossero rinnovati. Questa eventualità fu prevista dal Trattato di Berlino del 13 luglio 1878 ; ed appunto per eseguire le disposizioni degli articoli LIV e LV di quest' ultimo Trattato, fu convocata, per iniziativa del Governo britannico, la presente Conferenza in Londra.

La Commissione Europea del Danubio, fino dall' epoca della sua istituzione, si mise all' opera, e la continuò fino ad oggi, a vantaggio della navigazione generale, con una sollecitudine della quale i Plenipotenziari riuniti nella Conferenza, ed in ispecie quello di S. M. il Re d'Italia, si recarono a debito di rendere testimo-

nianza. La convenienza della proroga dei poteri di questa Comissione era evidente, ed ammessa, in massima, da tutte le Potenze interessate. Ma le condizioni in cui dovesse essere fatta costituivano una materia soggetta a discussione. Durante lo spazio di tempo che separa il Congresso di Parigi, del 1856, dal Congresso di Berlino, del 1878, erano, succeduti gravi avvenimenti, i quali avevano modificato lo stato territoriale del basso Danubio e gli interessi che vi stanno connessi. La Russia, coll' ottenuta retrocessione della Bessarabia, si trovava di nuovo in possesso d'una parte importante del delta danubiano. La Rumania e la Serbia, entrambe ripuarie, erano diventate regni indipendenti, e la Bulgaria, dallo stato di semplice provincia dell' Impero ottomano, era stata assunta a quello di principato vassallo del Sultano, con una certa autonomia determinata dal Trattato di Berlino. Queste mutazioni territoriali non erano avvenute senzachè ne fossero toccati gli interessi inerenti alla navigazione del gran fiume, specialmente rispetto agli stati ripuari.

Tra i mandati affidati alla Commissione Europea era pur quello di preparare, in conformità dell' articolo LV del Trattato di Berlino, il regolamento di navigazione pel tratto di fiume che scende dalle Porte di Ferro a Galatz, e di proporne il modo di esecuzione. Ora l'esecuzione di un Regolamento di navigazione, nelle acque che toccano o traversano parecchi stati diversi per razza, per estensione, per condizioni politiche, era cosa di non facile componimento, ed anch' essa dava luogo a discussione. Gli interessi dei vari stati in questo argomento della navigazione danubiana sono di due specie, cioè l'interesse generale della libertà di navigazione, e l'interesse particolare degli stati ripuari; e tra gli stati ripuari reclama il suo posto l'Austria-Ungheria, benchè soltanto ripuaria della parte superiore del fiume, attesa l'importanza speciale che ha per essa questa principale via di comunicazione ell' impero verso il Mar Nero. Anche la Germania può fino ad un certo punto considerarsi come ripuaria, correndo la parte superiore del fiume in mezzo a terra germanica. E si l'una che l'altra Potenza possono invocare il diritto di servitù sugli sbocchi inferiori del fiume. La Turchia, dal suo lato, partecipa indirettamente alla qualità di Stato ripuario, in forza della sua alta sovranità sopra il principato di Bulgaria. Parlando dell' interesse speciale degli stati ripuari come tali, non si intende escludere in questi stati anche l'interesse generale che essi hanno, come ogni altro stato, alla libertà di navi-

gazione del Danubio. Ma la loro qualità di ripuari crea loro speciali interessi, che sono distinti, se non separati, da quelli delle altre Potenze non ripuarie.

Le Potenze non ripuarie che hanno il diritto storico d'intervenire nelle questioni di navigazione sul Danubio sono la Gran Bretagna, la Francia e l'Italia. Esse traggono il loro diritto, non tanto dalla loro condizione di grandi Potenze, nè dall' importanza della loro navigazione sul fiume, alla quale partecipano in varia misura anche altre Potenze non rappresentate nella Conferenza, quanto dai publici trattati che regolano la materia. L'interesse di queste tre Potenze, cioè l'Italia, la Francia e la Gran Bretagna, è unicamente quello della libertà della navigazione per tutte le bandiere. Il loro interesse è l'interesse generale di tutti, e specialmente delle minori Potenze, ripuarie o non ripuarie, per le quali l'ingerenza delle grandi Potenze non ripuarie costituisce una guarentigia Ora il solo organo per mezzo del quale le tre Potenze non ripuarie possono esercitare sulle acque danubiane questa salutare e disinteressata influenza, è appunto la Commissione Europea. Perciò il loro desiderio, come il loro interesse, è che i poteri di quella Commissione siano prorogati per la maggiore durata possibile.

Le altre Potenze ammettevano pure la possibilità ed anche l'utilità della proroga dei poteri della Commissione Europea, ma alcune di esse, come la Russia, l'Austria-Ungheria e la Rumania, mettevano al loro consenso condizioni diverse.

La Russia ammetteva la proroga della Commissione Europea, purchè questa, limitando la sua azione al braccio di Sulina, da essa scelto come campo dei suoi lavori, e come oggetto del suo controllo, non s'ingerisse nel braccio di Kilia, il quale, in seguito al Trattato di Berlino era rientrato in suo possesso, e bagna ora l'una, ora le due rive del territorio russo. La Russia rivendicava su queste acque l'intero esercizio del suo diritto di sovranità. Ma proclamava la libertà di navigazione sul braccio di Kilia, consentiva ad applicarvi possibilmente il Regolamento adottato pel braccio di Sulina, ed a coordinare i lavori da farsi sul Kilia a quelli dell' altro braccio del fiume, e non rifiutava di introdurre sulle sue acque un sistema di tariffe possibilmente conforme a quello stabilito, o da stabilirsi dalla Commissione Europea nelle acque soggette al controllo della medesima.

L'Austria-Ungheria, padrona della parte media del fiume che transporta in Oriente tanta parte dei commerci dell' impero au-

stro-ungarico e della Germania, e quindi spalleggiata dal Governo germanico, consentiva pur essa alla proroga della Commissione Europea, ma a condizione che i regolamenti destinati a fissare le norme per la navigazione danubiana fossero concepiti ed applicati in guisa da lasciare all' Austria-Ungheria stessa una certa preponderanza. A fine di soddisfare in ciò alle domande della Austria-Ungheria, i Governi rappresentati in seno alla Commissione Europea, meno il Governo rumeno, avevano aderito al progetto che era stato proposto dal signor Barrère, delegato di Francia nella detta Commissione, col quale progetto si istituiva una Commissione speciale, detta Commissione mista, colla missione di provvedere all' applicazione dei Regolamenti. Questa Commissione mista doveva essere composta di delegati degli stati ripuari (Austria-Ungheria, Rumania, Serbia, Bulgaria) coll' aggiunta d'un membro della Commissione Europea, il quale, a periodi fissi, sarebbe sostituito successivamente da altri membri della Commissione Europea, per ordine alfabetico delle Potenze. La presidenza doveva essere affidata al delegato austro-ungarico. L'ammissione successiva, e rinnovata per turno, d'un membro della Commissione Europea nel seno della Commissione mista, offriva parecchi vantaggi. In primo luogo essa aveva per effetto di guarentire una più giusta distribuzione di voti ed una maggiore imparzialità. In secondo luogo essa lasciava all' ingerenza Europea un posto, quantunque modesto, nel controllo e nell' applicazione dei Regolamenti fluviali.

Questa soluzione, prima che la Conferenza fosse convocata era già stata accettata da tutte le Potenze interessate come si disse sopra, eccettuata la Rumania, la quale non consentiva ad ammettere ciò che essa stimava come un' eccessiva preponderanza dell' Austria nelle acque rumene.

Tali erano gli interessi in giuoco, e tale era la situazione quando la Conferenza fu convocata in Londra.

Le varie Potenze si presentavano con disposizioni conciliative. Ciascuna di esse era disposta a concessioni più o meno rilevanti, a patto di ottenere una maggiore, o minore soddisfazione ai propri interessi.

Le Potenze non ripuarie (l'Italia, la Francia e la Gran-Bretagna) erano disposte ad accordare all'Austria-Ungheria la presidenza della Commissione mista, ed alla Russia l'esclusione del controllo europeo sul braccio di Kilia con certe guarentigie, purchè ottenessero salvo il loro storico diritto d'ingerenza nelle acque danubiane

colla proroga della Commissione Europea. L'Austria-Ungheria, sostenuta dalla Germania, consentiva a questa proroga, nonche all' esclusione del controllo sul Kilia, a patto di avere la supremazia nella Commissione mista; e la Russia consentiva a tutte queste esigenze, a condizione di rimanere padrona nelle sue acque, sottraendole cosi al controllo della Commissione Europea.

La Conferenza, secondo le intelligenze prese, e secondo le lettere di convocazione, doveva quindi determinare i punti seguenti:

1° Proroga dei poteri della Commissione Europea ;

2° Estensione di questi poteri fino a Braila ;

3° Conferma del Regolamento fluviale elaborato in virtu dell' articolo LV del Trattato di Berlino.

Per tutti i tre punti il Plenipotenziario italiano aveva ricevuto istruzioni di pronunziarsi in senso affermativo, conformemente all' opinione già emessa ed agli impegni precedentemente presi dal Governo di S. M.

Era poi stato convenuto che i Plenipotenziari potessero essere assistiti da delegati tecnici dei rispettivi Governi. Tutavia questi delegati non dovevano aver voce nella Conferenza.

L'Alemagna, l'Austria-Ungheria, l'Italia, la Russia, la Turchia avevano nella Conferenza un solo Plenipotenziario nella persona del rispettivo ambasciatore, accreditato presso Sua Maestà britannica. La Francia, oltre al suo ambasciatore, aveva un secondo Plenipotenziario nella persona del signor Barrère, autore del progetto che si doveva discutere. La Gran Bretagna aveva pure due Plenipotenziari, cioè Lord Granville, ministro per gli affari esteri della Regina, e Lord Edmondo Fitzmaurice, sotto-segretario di Stato al Foreign Office.

Nella sua prima ruinione, che ebbe luogo il giorno 8 febbraio scorso, la Conferenza procedette alla nomina del presidente. Secondo l'uso, fu eletto a questo ufficio, sulla proposta del Plenipotenziario d'ell Alemagna (che precede le altre Potenze per ordine alfabetico), il Conte Granville per la sua qualità di ministro degli affari esteri del paese ove la Conferenza si reuniva. Anche non tenuto conto di questo titolo, che designava alla presidenza della Conferenza l'ilustre capo del partito liberale nella Camera alta dell' Inghilterra, la scelta non poteva essere migliore, nè più degna. All' esito dei lavori della Conferenza ha senza dubbio contribuito la buona volontà ed il sentimento d'equità da cui erano animate tutte le Potenze ed i loro Plenipotenziari; ma vi hanno pure con-

tribuite in modo principale l'imparzialità, lo spirito di conciliazione e la cortese fermezza di cui il Conte Granville diede prova costante.

Nella stessa riunione fu poi nominato il segretario, nella persona del signor Crowe.

L'ambasciatore di Turchia non fu presente alla prima riunione, non avendo egli ancora ricevuto le istruzioni ed i pieni poteri occorrenti.

Nella seconda riunione tenuta il 10 febbraio, alla quale assisteva anche i Plenipotenziario ottomano, fu votata l'ammissione alla Conferenza dei Rappresentanti della Rumania e della Serbia, ma soltanto con voce consultiva. La Serbia, non senza aver insistito per ottenere in seno alla Conferenza parità di trattamento colle Potenze in essa rappresentate, fini per accomodarsi alle decisioni prese, ed il suo ministro plenipotenziario assistette poi alle seguenti sedute. Ma la Rumania, per organo del suo ministro, non accettò la posizione fattale, protestò, fece formali riserve, e dichiarò, con una comunicazione di cui fu data lettura nella susseguente riunione del 13 febbraio, che non si considerava legata dalle risoluzioni della Conferenza.

La questione dell' ammissione della Rumania alla Conferenza merita un cenno speciale. La Rumania era stata ammessa ad avere un delegato nella Commissione Europea danubiana, per la ragione principalmente che questa Commissione avea sede sul territorio rumeno. Inoltre, sulla proposta dell' Inghilterra, prima che la Conferenza si radunasse, parecchie Potenze (l'Italia, la Francia e l'Austria-Ungheria) avevano, in massima, consentito che la Rumania fosse ammessa alla Conferenza sullo stesso piede delle maggiori Potenze. Ma la Germania, partendo dal fatto che la proposta Conferenza doveva esserre considerata come una continuazione del Congresso di Berlino, si oppose alla ammissione della Rumania con voce deliberativa, e fece proporre dal suo Plenipotenziario che la Rumania fosse ammessa soltanto con voce consultiva. I Plenipotenziari d'Austria-Ungheria, di Francia, d'Italia, della Gran Bretagna e di Russia, vedendo, in presenza della proposta germanica, l'impossibilità d'ottenere l'unanimità della Conferenza in favore dell' ammissione della Rumania con voce deliberativa, non volendo compromettere fin dal principio l'esistenza della Conferenza stessa, e pure esprimendosi in termini simpatici verso la Rumenia, finirono per acconciarsi ad aderire alla proposta della Germania, fondata

d'altronde sopra un principio del quale, a rigore, non si poteva sconoscere il valore.

L'Italia fin da principio aveva ammesso che la Rumania, per ragioni eccezionali e da non invocarsi come precedente, facesse parte de la Conferenza con voce deleberativa. Ma non poteva ora scostarsi, da sola, dalle altre Potenze, e perciò il suo plenipotenziario, quando l'ammissione incondizionata della Rumania parve a tutti impossibile, votò come i plenipotenziari degli stati che avevano, prima della Conferenza, accettato questa ammissione e come gli stessi Plenipotenziari dell' Inghilterra che l'avevano patrocinata. Tuttavia, in tutto il corso della Conferenza e semprechè l'occasione si presentò, il Plenipotenziario italiano si mostrò costantemente sollecito degli interessi della Rumania, e contribuì, per quanto gli fu possibile, ad attenuare le conseguenze del voto della Conferenza ed a lasciare aperta la via ad un ulteriore componimento senza alterazione essenziale delle prese deliberazioni. Dal canto suo, la Conferenza fece esprimere alla Rumania il suo rammarico perchè questa non avesse creduto di poter accettare la posizione fattale, ordinò che le fossero comunicati i protocolii, e le riservò facoltà d'accessione.

Ai delegati della Bulgaria, malgrado l'opposizione della Turchia, fu concessa l'ammissione nella sala della Conferenza, come era stata concessa ai delegati tecnici delle Potenze. Ma essi non credettero di dover profittare di questa facoltà, e dopo esser rimasti un poco nella sala ove si teneva la seconda riunione della Conferenza, si ritirarono per non più ritornavi. Più tardi fecero alla Conferenza una comunicazione scritta, come aveva fatto la Rumania, colla quale dichiaravano che la Bulgaria non si intenderebbe legata, per quanto la riguarda, dalle risoluzioni della Conferenza.

Il punto relativo alla estensione dei poteri della Commissione fino a Braila, il quale dal presidente fu sottomesso pel primo all' esame della Conferenza nella seconda riunione, fu votato in senso affermativo senza discussione.

Il secondo punto sottomesso alla Conferenza, nella medesima riunione, fu quello che si riferisce alla conferma del Regolamento fluviale, elaborato in virtù dell' art. LV del Trattato di Berlino, e che implica la questione della Commissione mista posta sotta la presidenza dell' Austria-Ungheria, conformemente al progetto proposto dal signor Barrère, e previamente accettato in principio da tutte le Potenze, eccettuata la Rumania. Il Plenipotenziario austro-

ungarico, che già nella seconda seduta aveva esposto su questo punto le idee del suo governo, comunicò alla Conferenza, nella sua terza riunione (13 febbraio), alcune modificazioni che il gabinetto di Vienna era disposto ad introdurre nel primitivo progetto a guisa di concessioni, allo scopo di rendere più facile l'accettazione del progetto intiero per parte della Rumania. Queste concessioni erano le seguenti:

1° Rinunzia dell Austria-Ungheria (a patto di reciprocità per parte della Rumania) al doppio vote nella Commissione mista, al quale nel primo progetto essa pretendeva per la sua doppia qualità di Potenza danubiana e di Potenza rappresentata nella Commissione Europea;

2° Consenso dell' Austria-Ungheria al sistema della sezione longitudinale del fiume, come era stato proposta dalla Bulgaria;

3° Riserva della nomina dei sotto-ispettori agli Stati ripuari.

Non mi addentro qui nei particolari di questi tre punti, l'esame dei quali non può trovar luogo in questo sunto. La loro natura risulta abbastanza dall' indicazione che se ne è data più sopra. Essi sono, del resto, riferiti collo sviluppo necessario nel protocollo della terza riunione.

La Conferenza adottò queste modificazioni, e cosi coll' approvazione del punto relativo al Regolamento fluviale diede soddisfazione agli interessi rappresentati dall' Impero austro-ungarico.

Rimaneva il punto che più interessava le Potenze in generale, e specialmente le Potenze marittime non ripuarie, quello cioè della proroga dei poteri della Commissione Europea.

Questo punto venne in discussione nella quarta riunione. Ma, prima di render conto di questa discussione, non devo passar sotto silenzio la decisione presa dalla Conferenza, in questa stessa riunione, intorno alla domanda della Serbia di essere ammessa ad avere una rappresentanza permanente nella Commissione Europea. Questa domanda fu combattuta dai Plenipotenziari britannici, i quali esposero gli inconvenienti dell' ammissione nella Commissione Europea di una nuova Potenza la quale, del resto, come ripuaria, aveva di già il suo posto nella Commissione mista. Essi osservarono che l'ammissione della Rumania nella Commissione Europea aveva avuto per ragione determinante l'essere il territorio rumeno sede della Commissione stessa, la qual ragione non esisteva per la Serbia.

L'unanimità essendo necessaria per la deliberazioni della Confe-

renza, e la domanda della Serbia non potendo, in seguito all' opinione emessa dai Plenipotenziari britannici ottenere tale unanimità, gli altri Plenipotenziari consentirono nella decisione di non aggiungere, almeno per ora, un nuovo stato a quelli già rappresentati nella Commissione Europea. Il Plenipotenziario italiano aveva dichiarato, per parte sua, che il Governo italiano non aveva obbiezione, in massima, alla ammissione della domanda serba. Ma per la ragione sopraindicata non ebbe istruzione d'insistere. Riassumendo la discussione il Conte Granville conchiuse osservando che la Conferenza non era d'avviso d'ammettere la domanda della Serbia, ma che essa non intendeva in nessun modo pregiudicare con questa decisione i diritti della Serbia, come stato ripuario.

Il principio della proroga della Commissione Europea fu ammesso da tutti i plenipotenziari. Si trattava qui d'un interesse generale, il quale, più che le Potenze ripuarie, toccava le Potenze marittime non ripuarie cioè la Gran Bretagna, la Francia e l'Italia. Il plenipotenziario italiano, rendendo debita testimonianza di lode alla Commissione Europea ed ai servigi da lei resi alla navigazione danubiana dichiarò ch'egli si sarebbe pronunziato per la soluzione che darebbe alla Commissione stessa la maggiore estensione e la maggior durata. Era questa, del resto, l'opinione generale prevalente in seno alla Conferenza. Il plenipotenziario russo ammetteva anch'esso la proroga. Ma egli aveva l'istruzione di subordinare il suo voto al riconoscimento, per parte della Conferenza, del diritto pieno e senza controllo, della sovranità della Russia sul braccio di Kilia. Il ragionamento del Plenipotenziario russo era in sostanza il seguente: La Commissione Europea ha scelto come linea internazionale di navigazione il braccio di Sulina; su questo fece i suoi lavori ed esercitò il suo controllo; la Russia, per parte sua, consente che la Commissione Europea continui per l'avvenire ad esercitare il medesimo controllo su quel medesimo braccio di Sulina-ma il braccio di Kilia che, in seguito alla retrocessione della Bessarabia, bagna, ora da una, ora da due bande, il territorio russo; deve essere sottratto al controllo della Commissione Europea, ed entrare nell' esclusivo dominio ripuario; tuttavia la Russia, nell' interesse della navigazione, consente a che il Regolamento fluviale pel Kilia prenda per base il Regolamento del basso Danubio, purchè quello sia applicato dagli stati ripuari, non dalla Commissione Europea, riconosce che i lavori intrapresi dalla Russia sul Kilia non devono nuocere al braccio di Sulina, ed ammette il principio

questa proroga, dichiarò che attesa la correlazione fra la Commis- d'uniformità sostanziale nelle tariffe da applicarsi sui due rami; essa dichiara che, quando vi siano divergenze, su questi punti, debbano essere sottomesse direttamente ai gabinetti delle Potenze.

Questi concetti erano esposti dal Plenipotenziario russo nella quarta riunione. Nella riunione seguente, tenutasi il 24 febbraio, il Conte Granville sottomise alla Conferenza una formola di proposizioni destinate a far parte del Trattato, e fondate sulle dichiarazioni, fatte nella precedente riunione dal Plenipotenziario russo

Le proposizioni, redatte in sette punti, stabilivano quanto segue:

1° Sottrazione del braccio di Kilia al controllo della Commissione Europea;

2° Sulla parte del Kilia russo-rumena i Regolamenti del braccio di Sulina saranno applicati dai delegati di Russia e di Rumania nella Commissione Europea;

3° Gli agenti della Commissione Europea potranno, per lor istruzione circolare sul Kilia;

4° I piani dei lavori che la Russia intraprenderebbe sul braccio di Kilia saranno comunicati alla Commissione Europea al solo scopo di constatare che non recano nocumento alla navigabilità del braccio di Sulina, ma i lavori già eseguiti al Ciatal d'Ismaïl rimarrebbero a carico e sotto il controllo della Commissione Europea;

5° La Russia comunicherebbe alla Commissione Europea il regolamento delle tariffe da prelevarsi sul Kilia, nello scopo di stabilire un sistema uniforme;

6° in caso di divergenza tra le autorità della Russia e la Commissione Europea, quanto ai piani dei lavori ed alle tariffe, la cosa sarebbe sottomessa direttamente alle Potenze;

7° Conferma dei precedenti atti pubblici relativi al Danubio, in quanto non fossero abrogati o modificati dalle presenti stipulazioni.

Questi punti furono ammessi in sostanza da tutti i plenipotenziari. Ma il plenipotenziario russo riservò sul 5° punto, che si riferisce alle tariffe, l' opinione definitiva del suo Governo, dal quale egli aspettava su ciò istruzioni definitive.

In attesa di queste istruzioni, nella seguente riunione, che fu la 6ª, tenutasi il 1° marzo corrente, la Conferenza discusse e determinò la proroga della Commissione Europea. Questa proroga fu fissata a 21 anni, trascorso il qual termine s' intenderà tacitamente rinnovata di tre in tre anni, fino a denunzia da farsi un anno prima. Il Plenipotenziario austro-ungarico, nel consentire a

sione Europea e la Commissione mista, il suo Governo intendeva che questa ultima avesse la stessa durata di 21 anni.

Nella settimana che corse fra la 6ª e la 7ª riunione, cioè dal 1° al 7 marzo, i Plenipotenziari ed i gabinetti ebbero a scambiare frequenti comunicazioni alla scopo di stabilire un accordo intorno alla redazione del 5° punto, mentovato qui sopra, rispetto al quale il Plenipotenziario russo aveva riservato l' avviso definitivo del suo Governo. La questione era questa; era interesse della navigazione in generale che le tariffe da porsi dalla Russia sul braccio di Kilia fossero sostanzialmente conformi a quelle che la Commissione Europea aveva fissato a fisserebbe pel braccio di Sulina; una differenza di tariffe avrebbe l' effetto di aprire l' adito ad una concorrenza in favore dell' un braccio a scapito dell' altro; ma, perchè questa uniformità possa stabilirsi, è necessario che la Russia, la quale per mezzo del suo delegato alla Commissione Europea conosce le tariffe di Sulina e contribuisce a fissarle, dia alla Commissione stessa, in modo più o meno diretto, comunicazione delle tariffe che intende stabilire sul Kilia. Questo concetto era comune a tutti i Plenipotenziari, ed era pure ammesso dal Plenipotenziario russo, ma con certe riserve. Il Governo russo riconosceva, cioè, l' utilità di tariffe sostanzialmente uniformi. Ma, gelosa dei suoi diritti di sovranità, fra i quali è da annoverarsi quello delle tariffe, intendeva mantenere illeso questo diritto, pure assicurando di usarne nel senso sopra indicato dell' uniformità. Esitava poi a consentire ad una comunicazione dei regolamenti relativi, da farsi direttamente alla Commissione Europea.

Le istruzioni della Eccellenza Vostra m' invitavano a pronunziarmi in un senso di conciliazione, ed io non mancai di eseguirle, per la parte che mi spettava, nei frequenti colloqui che ebbi coi miei coleghi intorno a questo punto. Non ho bisogno di ricordar qui tutte le fasi della questione, e m' affretto a conchiudere. Nella 7ª riunione, del 7 marzo, il plenipotenziario russo diede lettura d' una redazione che i Plenipotenziari avevano avuto precedentemente in comunicazione confidenziale, e che fu adottata. La redazione di questo 5° punto suona cosi: «È inteso che nessuna «restrizione impedirà il diritto della Russia di prelevare pedaggi «destinati alle spese dei lavori da essa intrapresi. Tuttavia, allo «scopo di mantenere incolumi gl' interessi reciproci della naviga«zione sui bracci di Sulina e di Kilia, ed a fine di assicurare un «accordo in proposito, il Governo russo parteciperà ai Governi rap-

«presentati nella Commissione Europea i Regolamenti di pedaggio «che giudicherebbe utile d'introdurre».

Come dissi, questa redazione fu adottata coll' intesa (constatata dal primo plenipotenziario britannico, accettata dal Plenipotenziario russo, ed inserita nel protocollo) che l'accordo tra le Potenze, detto di sopra, sarebbe necessario prima che il Regolamento di pedaggio fosse messo in vigore. Così terminò questa discussione, che aveva per un istante fatto dubitare dell esito della Conferenza.

In questa 7ª riunione il Plenipotenziario della Turchia ricordando una riserva da lui fatta precedentemente, chiese che fosse constatato nel Regolamento da annettersi al trattato, all' articolo 97, come la nomina del delegato di Bulgaria nella Commissione mista dovesse essere sottomessa all' approvazione della Sublime Porta. Egli fece di questa riserva una condizione *sine qua non* dell' adesione della Turchia all' opera della Conferenza, e dell' apposizione della sua firma al trattato. La Conferenza non volle compromettere, all' ultimo momento, la conclusione dell' opera laboriosa a cui si era accinta ed ammise questa constatazione, non nel Regolamento, ma nel protocollo, colla dichiarazione che l' inserzione a protocollo aveva la stessa efficacia come se facesse parte del Trattato.

Nella stessa riunione, sulla proposta del Plenipotenziario d' Italia, la Conferenza fece espressa riserva della giurisdizione consolare quale era stabilita dai trattaiti fra le Potenze e gli stati ripuari.

Oggi infine si tenne l'ottava ed ultima seduta per la firma del Tratatto. Di ciò che in essa è occorso ho riferito a Vostra Eccellenza con altro mio rapporto di questa stessa data.

In tutti questi negoziati, il Plenipotenziario di S. M. il Re, inspirandosi alle istruzioni che l' E. V. gli imparti col suo dispaccio del 10 gennaio 1883, e coi successivi telegrammi, ha compiuto l'affidatagli missione nel modo ch'egli stimò più conforme a tali istruzioni, e più utile agli interessi dell' Italia. Egli si è particolarmente studiato di far opera di conciliazione, semprechè ebbe agio di farlo, pur mantenendo gli impegni presi precedentemente dal Governo del Re intorno ai punti principali, come era quello del Regolamento, e specialmente della Commissione mista. Ebbe cura di testimoniare, ogni volta che potè farlo, la sollecita simpatia del suo Governo in favore dei minori Stati ripuari; si pronunziò poi in favore della più lunga durata dei poteri della Commissione Europea, la qual cosa implicava il maggiore ed il più diretto interesse dell' Italia in tutte queste questioni relative alla navigazione del Danubio.

La Conferenza di Londra non può avere la pretensione (tale, almeno, è l'avviso del più oscuro dei suoi membri, che scrive queste pagine) di avere fatta opera perfetta; ma ha fatto opera indubbiamente utile e conforme alle esigenze delle circostanze presenti. La libertà fluviale fu una volta di più altamente riconosciuta e confermata; l'ingerenza dell' Europa nella tutela di questa liberta fu ammessa e stabilita per un lungo periodo; e furono assicurati i mezzi per rendere facile, spedita e regolare la navigazione danubiana per tutte le bandiere, colla sanzione di norme fisse inserite in un Regolamento obbligatorio.

La soddisfazione legittima che la conclusione del trattato dovrebbe produrre, è tuttavia per ora diminuita dal fatto che la Rumania e la Bulgaria hanno dichiarato che esse non si terebbero legate dalle decisioni prese senza la loro participazione. Giova nondimeno sperare che l'azione unanime delle grandi Potenze, esercitandosi a Bucarest ed a Sofia con quello spirito amichevole e conciliante che le è proprio, riesca ad indurre il regno rumeno ed il principato bulgaro ad accedere alle stipulazioni di Londra, le quali assicurano ad entrambi, come alla Serbia, un' equa parte nella Commissione mista, lasciano alla Rumania il posto nella Commissione Europea che le fu assegnato dall' articolo LIII del trattato di Berlino, e costituiscono una guarentigia pei loro rispettivi interessi.

Aggiungerò un' ultima considerazione. Non è qui il luogo di scrutare quale e quanta parte le acque dell' inferiore Danubio siano destinate ad avere ancora nei conflitti politici e militari dell' avvenire. Bensi si può fin d' ora prevedere che la loro importanza commerciale andrà sempre diminuendo, quanto più numerosi e rapidi si faranno gli altri mezzi di comunicazione che conducono ai grandi mercati dell' Europa centrale a monte del Danubio, e quelli che per vie opposte mettono all' Egeo dall' un lato, e dall' altro lato al Mar Nero. È conveniente di tener conto di queste previsioni per dare un equo giudizio sull'opera della Conferenza di Londra. Il merito principale di quest' opera, giova ripeterlo, è d' aver proclamato una volta di più, a nome dell' Europa, il principio della libertà della navigazione sulle grandi arterie acquee, principio che è probabilmente destinato a trovare applicazioni di maggiore momento altrove che sul Danubio.

Gradisca, etc.

Nigra.

XXIV — 79.

L'Ambassadeur d'Italie à Londres au Ministre des Affaires Etrangères à Rome

10 Mars, 1883.

La Conférence réunie à Londres pour résoudre les questions relatives à la navigation du Danube a mis fin à ses travaux. Ses délibérations, rédigées en partie sous forme de Traité, et en partie insérées dans ses Protocoles, recevront aujourd'hui la signature des Plénipotentiaires.

Je crois bon de résumer, brièvement, le cours et le résultat de ces négociations. Les précédents de la question sont connus et il suffira de les citer.

Dans le but de rendre possible et facile la navigation du Bas-Danube, et d'assurer la liberté parfaite de cette navigation, les Etats signataires du Traité de Paris, de 1856, avaient institué la Commission Européenne en lui donnant la mission de faire exécuter les travaux nécessaires, et de s'en procurer les moyens. La Commission, nommée pour peu de temps, a été maintenue, par suite de prolongations successives de ses pouvoirs, jusqu'au 24 avril 1883, époque à laquelle ils devaient expirer, s'ils n'étaient renouvelés, conformément à l'article 4 du Traité de Londres du 13 mars 1871. Cette éventualité a été prévue par le Traité de Berlin, du 13 juillet 1878, et c'est précisément en exécution des articles 54 et 55 du susdit Traité, que la présente Conférence a été convoquée, sur l'initiative du Gouvernement britannique, à Londres.

La Commission Européenne du Danube s'est mise à l'œuvre dès sa fondation, et continue aujourd'hui encore sa mission, au

plus grand avantage de la navigation générale, et cela avec une sollicitude à laquelle les Plénipotentiaires, réunis en Conférence, et spécialement celui de S. M. le Roi d'Italie, se sont crus tenus de rendre hommage. L'opportunité de la prolongation des pouvoirs de cette Commission était évidente et admise, en principe, par toutes les Puissances intéressées. Mais les conditions dans lesquelles elle devait être accordée constituaient une matière sujette à discussion. Durant le laps de temps qui sépare le Congrès de Paris, de 1856, du Congrès de Berlin de 1878, il s'était produit de graves événements, qui avaient modifié l'état territorial du Bas-Danube, et les intérêts territoriaux qui en dépendent. La Russie, ayant obtenu la rétrocession de la Bessarabie, se trouvait de nouveau en possession d'une partie importante du Delta danubien.

La Roumanie et la Serbie, toutes deux riveraines, étaient devenues des royaumes indépendants, et la Bulgarie s'était élevée de l'état de simple province de l'Empire ottoman, à celui de principauté vassale du Sultan, avec une certaine autonomie, déterminée par le Traité de Berlin. Ces changements territoriaux n'avaient pu s'accomplir, sans toucher aux intérêts inhérents à la navigation du grand fleuve, et surtout en ce qui concerne les Etats riverains.

L'un des mandats confiés à la Commission Européenne a donc été celui de préparer, conformément à l'article 55 du Traité de Berlin, un Règlement pour la navigation sur la partie du fleuve qui va de Galatz aux Portes-de-Fer, et de proposer les moyens de le mettre en application. Or, l'exécution d'un Règlement de navigation, dans des eaux qui baignent ou traversent plusieurs Etats de race, d'étendue et de conditions diverses, était une chose peu facile à réaliser, et qui devait donner lieu elle-même à discussions.

Les intérêts des divers Etats, dans cette question de la navigation danubienne, sont de deux espèces, savoir: l'intérêt général de la liberté de la navigation, et les intérêts particuliers des Etats riverains; et parmi les Etats riverains, l'Autriche-Hongrie réclame sa place, bien qu'elle ne soit riveraine que sur la partie supérieure du fleuve, en considération de l'importance spéciale qu'a pour elle cette voie principale de communication de l'Empire avec la mer Noire. L'Allemagne peut aussi être considérée, jusqu'à un certain point, comme riveraine, puisque la partie supérieure du fleuve coule dans un pays allemand.

Ces deux Puissances peuvent invoquer un droit de servitude

sur les bouches du fleuve. La Turquie, de son côté, participe indirectement à la qualité d'Etat riverain, en vertu de sa souveraineté sur la Principauté de Bulgarie. En parlant des intérêts spéciaux des Etats riverains, comme tels, nous n'entendons pas nier l'intérêt général qu'ils ont, comme tout autre Etat, à la liberté de la navigation du Danube. Mais leur qualité de riverains leur crée des intérêts spéciaux, qui sont distincts, mais pas séparés, de ceux des autres Puissances, non-riveraines

Les Puissances non-riveraines, qui ont un droit historique d'intervenir dans les questions de navigatinn sur le Danube, sont l'Angleterre, la France et l'Italie. Elles tirent ce droit, non pas tant de leur condition de grandes Puissances, ni de l'importance de leur navigation sur le fleuve, — à laquelle prennent aussi part, dans de mesures diverses, des Puissances qui ne sont pas représentées à la Conférence, — que des Traités publics qui règlent la matière. L'intérêt de ces trois Puissances, l'Italie, la France et la Grande-Bretagne, est uniquement celui de la liberté de navigation pour tous les pavillons. Leur intérêt est l'intérêt général et spécialement celui des petites Puissances, riveraines ou non, pour lesquelles l'ingérence des grandes Puissances non-riveraines constitue une garantie. Le seul organe par lequel les trois Puissances non-riveraines peuvent exercer, sur les eaux danubiennes, cette influence salutaire et désintéressée, est précisément la Commission Européenne. Leur désir et leur intérêt sont donc de voir prolonger, pour la plus longue période possible, les pouvoirs de cette Commission.

Les autres Puissances admettaient cependant la possibilité et même l'utilité de la prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne, mais quelques-unes, telles que la Russie, l'Autriche-Hongrie et la Roumanie mettaient différentes conditions à leur consentement.

La Russie admettait la prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne, pourvu que celle-ci, limitant son action au bras de Soulina, qu'elle a choisi comme champ de ses travaux et comme objet de son contrôle, ne s'immisçât pas dans le bras de Kilia, qui, d'après le Traité de Berlin, est rentré en sa possession et baigne tantôt l'une, tantôt les deux rives d'un territoire russe. La Russie revendiquait sur ces eaux l'entier exercice de son droit de souveraineté. Mais elle proclamait la liberté de la navigation sur le bras de Kilia, et consentait à appliquer, dans la mesure du possible, le Règlement adopté pour le bras de Soulina, et à coor-

donner les travaux à faire sur le bras de Kilia, à ceux du bras de Soulina; elle ne refusait pas dans ses eaux un système de tarifs aussi conforme que possible à celui établi ou à établir par la Commission Européenne dans les eaux soumises au contrôle de la Commission.

L'Autriche-Hongrie, propriétaire de la partie moyenne du fleuve, sur lequel se transporte en Orient une si grande partie du commerce de l'Empire austro-hongrois, consentait, elle aussi, à la prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne, mais à condition que les Règlements destinés à servir de norme à la navigation seraient rédigés et exécutés de manière à lui laisser à elle-même une certaine prépondérance. Afin de satisfaire en ceci aux demandes de l'Autriche-Hongrie, les Gouvernements représentés au sein de la Commission Européenne, excepté le Gouvernement roumain, ont adhéré au projet qui leur avait été soumis par M. Barrère, Délégué de la France dans la dite Commission, projet qui prévoyait la constitution d'une Commission spéciale, dite Commission mixte, chargée de pourvoir à l'application des Règlements. Cette Commission mixte devait être composée des Délégués des Etats riverains (Autriche-Hongrie, Roumanie, Serbie et Bulgarie), plus un membre de la Commission Européenne, lequel cèderait, à périodes fixes, sa place à d'autres membres de la Commission Européenne, désignés successivement par ordre alphabétique. La présidence devait appartenir au Délégué austro-hongrois.

L'admission successive, par ordre alphabétique, d'un membre de la Commission Européenne au sein de la Commission mixte, offrait plusieurs avantages. D'abord, elle avait pour effet de garantir une plus juste distribution des votes et une plus grande impartialité. En second lieu, elle donnait un rôle, bien que modeste, à l'ingérence européenne, dans le contrôle et l'application des Règlements fluviaux.

Cette solution avait déjà été acceptée, avant l'ouverture de la Conférence, par toutes les Puissances intéressées, excepté, comme on l'a dit plus haut, par la Roumanie, qui ne consentait pas à admettre ce qu'elle regardait comme une prépondérance excessive accordée à l'Autriche dans ses eaux.

Tels étaient les intérêts en jeu, et telle était la situation lorsque la Conférence s'est réunie à Londres.

Les différentes Puissances y arrivaient avec des dispositions conciliantes. Chacune était prête à des concessions plus ou moins

importantes, à condition d'obtenir une satisfaction plus ou moins grande pour ses intérêts.

Les Puissances non-riveraines, l'Italie, la France, la Grande-Bretagne, étaient disposées à accorder à l'Autriche-Hongrie la présidence de la Commission mixte, et, à la Russie, l'exclusion du contrôle européen sur le bras de Kilia, sous certaines garanties, à la seule condition de sauvegarder leurs droits historiques d'intervention dans les eaux danubiennes, par la prolongation de la Commission Européenne. L'Autriche, soutenue par l'Allemagne, consentait à cette prolongation, et même à l'exclusion du contrôle sur le bras de Kilia, pour avoir la suprématie dans la Commission mixte et la Russie consentait à toutes ces exigences à condition de rester souveraine dans ses eaux, en les enlevant au contrôle de la Commission Européenne.

La Conférence avait donc, selon les accords pris, et selon la lettre de convocation, à déterminer les points suivants:

1) Prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne;

2) Extension de ces pouvoirs jusqu'à Braïla;

3) Sanction du Règlement fluvial, élaboré en vertu de l'article LV, du Traité de Berlin.

Sur ces trois points, le Plénipotentiaire italien avait été chargé de se prononcer dans le sens affirmatif, conformément à l'opinion, déjà émise, et aux engagements précédemment pris par le Gouvernement de Sa Majesté.

Il avait été, de plus, convenu que les Plénipotentiaires pourraient être assistés des Délégués spécialistes des Gouvernements respectifs Cependant, ces Délégués ne devaient pas avoir de voix à la Conférence.

L'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, l'Italie, la Russie et la Turquie avaient à la Conférence, chacune, un seul Plénipotentiaire dans la personne de l'Ambassadeur respectif, accrédité auprès de S. M. Britannique. La France avait, outre son Ambassadeur, un second Plénipotentiaire dans la personne de M. Barrère, auteur du projet que nous devions discuter. La Grande-Bretagne avait deux Représentants, Lord Granville, Ministre des affaires étrangères de la Reine et Lord Edmond Fitzmaurice, Sous-Secrétaire d'Etat au *Foreign-office*.

Dans sa première réunion, qui a eu lieu le 8 février passé, la Conférence a procédé à l'élection de son président. Conformément à l'usage, on a élu, sur la proposition du Plénipotentiaire

d'Allemagne (qui précédait les autres Puissances par ordre alphabétique), le comte Granville, en sa qualité de Ministre des affaires étrangères du pays où la Conférence se réunissait. Mais même indépendamment de ce titre, qui désignait pour la présidence de la Conférence l'illustre chef du parti libéral à la Chambre haute d'Angleterre, on ne pouvait faire un choix meilleur, ou plus digne. La bonne volonté et le sentiment d'équité dont étaient animés les Puissances et leurs Plénipotentiaires ont sans doute contribué au succès des travaux de la Commission, mais il est certain aussi que l'impartialité, l'esprit de conciliation et la courtoise fermeté dont le Comte Granville a constamment donné des preuves, y ont éminemment aidé.

Dans la même réunion, on a fait choix d'un secrétaire, dans la personne de M. Crowe.

L'Ambassadeur de Turquie n'était pas présent à la première réunion, parce qu'il n'avait pas encore reçu les instructions et les pleins pouvoirs nécessaires.

Dans la seconde séance, tenue le 10 février, et à laquelle assistait aussi le Plénipotentiaire Ottoman, on a voté l'admission à la Conférence des Représentants de la Roumanie et de la Serbie, mais seulement avec voix consultative. La Serbie, après avoir insisté pour obtenir, au sein de la Conférence, la parité de traitement avec les Puissances qui y étaient représentées, a fini par s'accommoder des décisions prises, et son Ministre Plénipotentiaire a ensuite assisté aux séances ultérieures. La Roumanie, au contraire, a refusé, par l'organe de son Ministre, la position qui lui avait été faite, a protesté en faisant des réserves formelles, et a déclaré, par une communication dont il a été donné lecture à la séance suivante du 13 février, qu'elle ne se considérait pas comme liée par les résolutions de la Conférence.

La question de l'admission de la Roumanie à la Conférence mérite une mention spéciale. La Roumanie avait été admise à avoir un Délégué dans la Commission Européenne danubienne, principalement pour le motif que cette Commission siègeait sur le territoire roumain. De plus, sur la proposition de l'Angleterre, et avant la réunion de la Conférence, plusieurs Puissances (l'Italie, la France, l'Autriche-Hongrie) avaient, en principe, consenti à l'admission de la Roumanie à la Conférence sur le même pied que les grandes Puissances. Mais l'Allemagne, se fondant sur ce que la Conférence proposée devait être considérée comme une continua-

tion du Congrès de Berlin, s'est opposée à l'admission de la Roumanie avec voix délibérative et a fait proposer par son Plénipotentiaire l'admission de la Roumanie avec voix consultative seulement. Les Plénipotentiaires d'Autriche-Hongrie, de France, d'Italie, de Grande-Bretagne et de Russie, voyant, en présence de la proposition allemande, l'impossibilité d'obtenir l'unanimité de la Conférence en faveur de l'admission de la Roumanie avec voix délibérative, et ne voulant pas compromettre dès le début l'existence de la Conférence même, ont fini — tout en s'exprimant en termes sympathiques pour la Roumanie — par se décider à adhérer à la proposition de l'Allemagne, fondée du reste sur un principe dont, à la rigueur, on ne pouvait méconnaître la valeur.

L'Italie s'était dès le commencement prononcée pour l'admission de la Roumanie, pour des motifs exceptionnels, et à condition que cela ne servît pas de précédent. Mais elle ne pouvait maintenant se séparer des autres Puissances, et c'est pour cela que son Plénipotentiaire, lorsque l'admission inconditionnée de la Roumanie parût impossible à tous, a voté comme les Plénipotentiaires des Etats qui avaient, avant la réunion de la Conférence, accepté cette admission, et comme ceux mêmes de l'Angleterre, qui avaient proposé l'admission inconditionnelle. Malgré cela, pendant toute la durée de la Conférence, le Plénipotentiaire italien s'est constamment montré soigneux des intérêts de la Roumanie et a contribué dans la mesure du possible à atténuer les conséquences du vote de la Conférence, sans altération essentielle des délibérations prises. De sa part, la Conférence fit exprimer à la Roumanie son regret de ce qu'elle n'avait pas cru pouvoir accepter la position qui lui avait été faite, a ordonné que les Protocoles lui fussent communiqués, et lui a réservé la faculté d'adhérer à ses résolutions.

On a accordé aux Délégués de la Bulgarie, malgré l'opposition de la Turquie, l'admission dans la salle de la Conférence, comme on l'avait accordée aux Délégués techniques des Puissances, mais ils n'ont pas cru devoir profiter de cette faculté, et après être restés peu de temps dans la salle où se tenait la seconde séance de la Conférence, ils se sont retirés pour ne plus revenir. Ils ont fait plus tard à la Conférence une communication écrite, par laquelle ils déclaraient que la Bulgarie ne se regarderait pas liée, en ce qui la concerne, par les résolutions de la Conférence.

Le point relatif à l'extension des pouvoirs de la Commission jusqu'à Braïla, que le président a soumis le premier à l'examen de la Conférence, dans la seconde séance, a été admis et voté sans

discussion. Le second point soumis à la Conférence, dans la même séance, a été relatif à la confirmation du Règlement fluvial élaboré en vertu de l'article 55 du Traité de Berlin, et qui implique la question de la Commission mixte, mise sous la présidence de l'Autriche-Hongrie, conformément au projet proposé par M. Barrère, et préalablement accepté en principe par toutes les Puissances, excepté la Roumanie. Le Plénipotentiaire austro-hongrois avait déjà exposé dans la seconde séance (13 février) quelques modifications que le Cabinet de Vienne était porté à introduire dans le projet primitif, à titre de concessions et dans le but de rendre plus facile l'acceptation du projet entier par la Roumanie. Ces concessions étaient les suivantes :

1) La renonciation de l'Autriche-Hongrie (à condition de réciprocité de la part de la Roumanie) au double vote dans la Commission mixte, auquel elle prétendait par son premier projet, en sa double qualité de Puissance danubienne et de Puissance représentée dans la Commission Européenne ;

2) Le consentement de l'Autriche Hongrie au système de sectionnement longitudinal du fleuve, selon la proposition de la Bulgarie.

3) La réserve de la nomination des sous-inspecteurs par les Etats riverains.

Je n'entrerai pas ici dans des détails sur ces trois points, que je ne puis examiner dans ce résumé. Leur nature est suffisamment révélée par les indications ci-dessus. Ils sont, du reste, traités avec les détails nécessaires dans le Protocole de la troisième séance.

La Conférence a adopté ces modifications et a donné ainsi, en approuvant le point relatif au Règlement fluvial, satisfaction aux intérêts représentés par l'Empire austro-hongrois.

Restait le point qui intéressait le plus les Puissances en général, et spécialement les Puissances maritimes non-riveraines, savoir la prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne.

Ce point a été discuté à la quatrième séance. Mais avant de rendre compte de cette discussion, on ne saurait passer sous silence la décision prise par la Conférence, dans cette même réunion, au sujet de la demande faite par la Serbie d'être admise à avoir un Représentant permanent dans la Commission Européenne. Cette demande a été combattue par les Plénipotentiaires Britanniques, qui ont exposé les inconvénients de l'admission dans la Commission Européenne d'une nouvelle Puissance, qui, du reste, a déjà, comme riveraine, sa place dans la Commission mixte.

Ils ont fait observer que l'admission de la Roumanie dans la Commission Européenne avait été déterminée par la raison que le siège de cette Commission était sur le territoire roumain, raison qui n'existait pas pour la Serbie.

L'unanimité étant nécessaire pour les délibérations de la Conférence, et la demande de la Serbie ne pouvant, à la suite de l'opinion émise par les Plénipotentiaires Britanniques, la réunir, les autres Plénipotentiaires se sont arrêtés à la résolution de ne pas ajouter, au moins pour le moment, un nouvel Etat à ceux déjà représentés dans la Commission Européenne. Le Plénipotentiaire italien avait déclaré, pour ce qui le concernait, que le Gouvernement italien n'avait, en principe, pas d'objection à faire à la demande serbe. Mais que, pour les motifs sus-dits, il n'avait pas pour instruction d'insister. Résumant la discussion, Lord Granville conclut en observant que la Conférence n'était pas d'avis d'admettre la demande de la Serbie, mais qu'elle n'entendait nullement, par cette décision, préjuger les droits de la Serbie comme Etat riverain.

Le principe de la prolongation de la Commission Européenne a été admis par tous les Plénipotentiaires. Il s'agissait ici d'un intérêt général qui touchait plus les Puissances maritimes non-riveraines, la Grande-Bretagne, la France et l'Italie, que les Puissances riveraines. Le Plénipotentiaire italien, rendant les hommages dus à la Commission Européenne, déclara qu'il se prononcerait pour la solution qui donnerait à cette même Commission la plus grande extension et la plus grande durée. C'était du reste l'opinion qui prévalait au sein de la Conférence. Le Plénipotentiaire russe admettait aussi la prolongation, mais il avait pour instructions de subordonner son vote à la reconnaissance par la Conférence du droit de souveraineté, plein et sans contrôle, de la Russie sur le bras de Kilia. Le raisonnement du Plénipotentiaire russe était en substance le suivant: la Commission Européenne a choisi comme ligne internationale de navigation le bras de Soulina; c'est sur celui-ci qu'elle a exécuté des travaux et a exercé son contrôle la Russie, pour sa part, consent à ce que la Commission Européenne continue à l'avenir à exercer le même contrôle sur le même bras de Soulina, mais le bras de Kilia, qui depuis la rétrocession de la Bessarabie baigne, tantôt d'un côté, tantôt des deux, un territoire russe, doit être soustrait au contrôle de la Commission Européenne et entrer dans le domaine riverain exclusif; cependant la Russie, dans l'intérêt de la navigation, consent à ce que le Rè-

glement fluvial pour Kilia prenne pour base le Règlement du Bas-Danube, pourvu qu'il soit appliqué par les Etats riverains et non par la Commission danubienne; il reconnaît que les travaux entrepris par la Russie sur le bras de Kilia doivent ne pas nuire au bras de Soulina, et il admet le principe d'uniformité substantielle des tarifs appliqués sur les deux branches; elle déclare que quand il y aura divergences sur ces points, elles devront être soumises directement aux Puissances.

Ces idées ont été exposées par le Plénipotentiaire russe dans la 4ème séance. Dans la réunion suivante, tenue le 24 février, le Comte Granville a soumis à la Conférence une formule des propositions destinées à faire part du Traité et fondées sur les déclarations faites par le Plénipotentiaire russe dans la séance précédente; les propositions, réligées en six points, établissaient ce qui suit:

1) Soustraction du bras de Kilia au contrôle de la Commission Européenne.

2) Sur la partie russo-roumaine du bras de Kilia, les Règlements du bras de Soulina seront appliqués par les Délégués de la Russie et de la Roumanie au sein de la Commission Européenne.

3) Les agents de la Commission Européenne pourront circuler dans un but d'information sur le bras de Kilia.

4) Les plans des travaux que la Russie entreprendra sur le bras de Kilia seront communiqués à la Commission Européenne, à seule fin de constater qu'ils ne nuisent pas à la navigabilité du bras de Soulina, mais les travaux déjà exécutés au Tchatal d'Ismaïl resteront à la charge et sous le contrôle de la Commission Européenne.

5) La Russie communiquera à la Commission Européenne le système des tarifs qu'elle prélèvera sur le bras de Kilia, dans le but d'établir un système uniforme.

6) En cas de divergence entre les autorités russes et la Commission Européenne au sujet des plans des travaux et des tarifs, le cas sera soumis directement aux Puissances.

7) Les actes publics antérieurs relatifs au Danube sont confirmés en tant qu'ils ne sont pas abrogés ou modifiés par les présentes stipulations.

Ces points ont été admis en substance par tous les Plénipotentiaires. Mais le Plénipotentiaire russe s'est réservé pour le cinquième point, relatif au tarif, de prendre l'opinion définitive de

son gouvernement, dont il attendait des instructions décisives à ce sujet.

En attendant ces instructions, la Conférence a discuté et décidé, dans la réunion suivante, tenue le 1-er mars courant et qui a été la sixième, la prolongation de la Commission Européenne. Cette prolongation a été fixée à 21 ans, passé lequel terme elle sera renouvelée de 3 en 3 ans, à moins qu'elle ne soit dénoncée un an à l'avance. Le Plénipotentiaire austro-hongrois, en consentant à cette prolongation, a déclaré que, vu la corrélation entre la Commission Européenne et la Commission mixte, son gouvernement entendait que cette dernière eût la même durée de 21 ans.

Dans la semaine écoulée entre la 6-ième et la 7-ième séances, c'est-à-dire du 1 au 7 mars, les Cabinets eurent à échanger de fréquentes communications dans le but d'établir un accord au sujet de la rédaction du 5-ième point ci-dessus mentionné, au sujet duquel le Plénipotentiaire s'était réservé de prendre l'avis définitif de son Gouvernement. Voici en quoi consistait la question: la navigation générale était intéressée à ce que les tarifs à établir par la Russie sur le bras de Kilia fussent substantiellement conformes à ceux que la Commission Européenne avait fixés ou fixerait pour le bras de Soulina; une différence dans les tarifs aurait ouvert la voie à une concurrence en faveur d'un bras et au détriment de l'autre; or, pour établir cette uniformité, il est nécessaire que la Russie, qui connaît, par l'intermédiaire de son Délégué à la Commission Européenne, les tarifs de Soulina et contribue à les établir, communique à la Commission elle-même plus ou moins directement les tarifs qu'elle entend établir sur le bras de Kilia. Cette idée a été celle de tous les Plénipotentiaires et a été aussi admise par le Plénipotentiaire russe, mais sous certaines réserves. Le Gouvernement russe reconnaissait l'utilité des tarifs substantiellement uniformes. Mais jaloux de ses droits de souveraineté, parmi les quels il faut compter celui d'établir les tarifs, il comptait les maintenir sans atteinte, en donnant cependant l'assurance d'en user dans le sens ci-dessus indiqué d'uniformité. Il hésitait cependant à consentir à une communication directement faite à la Commission Européenne des Règlements y relatifs.

Les instructions de Votre Excellence m'invitaient à me prononcer dans un sens de conciliation et je n'ai pas manqué de les suivre, en ce qui me concernait, dans les fréquents colloques que j'ai eus avec mes collègues à ce sujet. Je n'ai pas besoin de rap-

peler ici toutes les phases de la question, je me bornerai à les résumer. Dans la 7-ième réunion, du 7 mars, le Plénipotentiaire russe a donné lecture d'une rédaction qui avait été précédemment communiquée confidentiellement aux Plénipotentiaires et qui fut adoptée. Voici cette rédaction du 5-ième point:

«Il est bien entendu qu'aucune restriction ne limitera le droit de la Russie de prélever des péages pour les frais des travaux qu'elle entreprendra. Cependant, dans le but de maintenir saufs les intérêts réciproques de la navigation sur les bras de Soulina et de Kilia, et afin d'assurer un accord dans le travail, le Gouvernement russe communiquera aux Gouvernements représentés dans la Commission Européenne les Règlements de péage qu'il jugerait utile d'introduire».

Comme je l'ai dit, cette rédaction a été adoptée dans ce sens (constaté par le premier Plénipotentiaire russe et inscrit au Protocole) que l'accord entre les Puissances serait nécessaire pour la mise en vigueur du Règlement de péage. Ainsi s'est terminée cette question, qui avait un instant fait douter du succès de la Conférence.

Dans cette 7-ième réunion, le Plénipotentiaire de la Turquie, se référant à une réserve faite précédemment par lui, a demandé qu'il fût constaté dans le Règlement annexé au traité, à l'article 97, que la nomination du Délégué de la Bulgarie dans la Commission mixte devait être soumise à l'approbation de la Sublime Porte. Il a fait de cette réserve une condition *sine qua non* de l'adhésion de la Turquie à l'œuvre de la Conférence et de l'apposition de sa signature sur le traité. La Conférence n'a pas voulu compromettre au dernier moment la conclusion de l'œuvre laborieuse qu'elle avait entreprise et a admis cette constatation, non pas dans le Règlement, mais dans le Protocole, avec la déclaration que l'insertion au Protocole avait la même efficacité que si elle faisait partie du traité.

Dans la même réunion et sur la proposition du Plénipotentiaire de l'Italie, la Conférence a fait la réserve expresse de la juridiction consulaire telle qu'elle était établie par les traités entre les Puissances et les Etats riverains.

Aujourd'hui, enfin, a été tenue la 8-ième et dernière séance pour la signature du traité. J'ai déjà rendu compte de ce qui s'y est fait par un autre rapport adressé par moi, sous cette même date, à Votre Excellence.

Dans toutes ces négociations, le Plénipotentiaire de S. M. le

Roi, s'inspirant des instructions que Votre Excellence lui a données par sa dépêche du 10 janvier 1883 et par les télégrammes suivants, a rempli la mission qui lui avait été confiée de la manière qu'il a cru la plus conforme à ses instructions et la plus utile aux intérêts de l'Italie. Il s'est particulièrement efforcé de faire œuvre de conciliation chaque fois qu'il en a eu l'occasion, tout en maintenant les engagements pris antérieurement par le Gouvernement du Roi au sujet des points principaux, tels que les Règlements et spécialement la Commission mixte. Il a eu soin de témoigner, chaque fois qu'il a pu le faire, la sympathie habituelle de son Gouvernement pour les petits Etats riverains; il s'est prononcé ensuite en faveur de la plus longue durée des pouvoirs de la Commission Européenne, question dans laquelle était impliqué l'intérêt le plus grand et le plus direct de l'Italie, dans tout ce qui concerne la navigation du Danube.

La Conférence de Londres ne pouvait avoir la prétention (tel est au moins l'avis du plus obscur de ses membres qui écrit ces pages) de faire une œuvre parfaite, mais elle a fait indubitablement une œuvre utile et conforme aux exigences des circonstances présentes.

La liberté fluviale a été une fois de plus hautement reconnue et confirmée; l'ingérence de l'Europe dans la surveillance de cette liberté a été admise et établie pour une longue période. Les moyens de rendre facile, régulière et rapide la navigation danubienne pour tous les pavillons, ont été assurés avec la sanction des bases fixes inscrites dans un Règlement obligatoire.

La satisfaction légitime que la conclusion du Traité devait produire est cependant diminuée pour le moment par le fait que la Roumanie et la Bulgarie ont déclaré qu'elles ne se tiendraient pas pour liées par les décisions prises sans leur participation. On peut cependant espérer que l'action unanime des grandes Puissances s'exerçant à Bucarest et à Sofia, dans cet esprit amical et conciliant qui leur est propre, réussira à amener le Royaume de Roumanie et la Principauté de Bulgarie à accéder aux stipulations de Londres, qui leur assurent, ainsi qu'à la Serbie, une juste part dans la Commission mixte, laissent à la Roumanie la place qui lui a été assignée dans la Commission Européenne par l'art. 53 du Traité de Berlin et constituent une garantie pour tous les intérêts.

J'ajouterai une dernière considération.

Ce n'est pas ici le lieu de discuter le rôle que les eaux du

Bas-Danube auront encore à jouer dans les conflits politiques et militaires de l'avenir. On peut cependant prévoir dès à présent que leur importance commerciale ira toujours en diminuant, à mesure que deviendront plus nombreux et plus rapides les autres moyens de communication qui conduisent au grand marché de l'Europe centrale en amont du Danube et qui, d'un autre côté, aboutissent à la mer Egée et à la mer Noire. Il faut tenir compte de ces prévisions pour juger équitablement l'œuvre de la Conférence de Londres. Le mérite principal de cette œuvre est, je le répète, d'avoir proclamé une fois de plus, au nom de l'Europe, le principe de la liberté de la navigation sur les grandes artères fluviales, principe qui probablement est destiné à trouver des applications plus importantes ailleurs que sur le Danube.

Agréez, etc.

Nigra.

XXIV — 80.

Le Ministre des Affaires Etrangères de S. M. Britannique aux Représentants de l'Angleterre à l'étranger.

Londres, 14 Mars 1883.

Je vous transmets, ci-jointes, les copies des *Protocoles* des Conférences, qui ont été tenues sur la question de la navigation du Danube, et le *Traité* signé par les Plénipotentiaires, cela pour votre enseignement personnel.

Vous savez que, par le Traité général de paix conclu entre la Grande-Bretagne, l'Autriche, la France, la Russie, la Sardaigne et la Turquie, à Paris, le 30 mars 1856, l'Empereur de Russie consentait à la rectification de sa frontière de Bessarabie en échange de certains ports, villes et territoires, afin d'assurer plus complètement la liberté de la navigation du Danube; et que, par le *Traité de Paris du 16 janvier 1857*, conclu entre les mêmes Puissances, une partie du territoire ainsi cédé par la Russie, comprenant les îles situées entre les différentes branches du Danube à son embouchure, et formant *le Delta* de ce fleuve, fut replacée sous la souveraineté immédiate de la Sublime Porte. L'étendue de cette portion de territoire fut exactement désignée sur une carte annexée au dernier traité; elle comprenait toutes les îles, à partir *du Belgarod ou l'issue la plus au nord de la branche de Kilia*, jusqu'à la branche de *St. Georges ou la branche la plus au sud du Danube*, plus *l'île des Serpents;* ainsi, chaque débouché du Danube dans la mer, navigable à ce moment, ou pouvant être rendu tel dans l'avenir, fut compris dans les limites de ce territoire.

D'après l'article 15 du Traité de 1856, les Puissances con-

tractantes stipulèrent entre elles que les principes adoptés par le Congrès de Vienne de 1815, en ce qui concerne la navigation des fleuves, qui séparent ou traversent différents Etats, seraient appliqués au Danube et à ses embouchures.

Elles déclarèrent que cette stipulation faisait dès lors partie du droit public de l'Europe et la prirent sous leur protection.

Il fut aussi stipulé qu'aucun péage ne serait prélevé, basé seulement sur le fait de la navigation du fleuve; qu'aucun droit ne serait perçu sur des marchandises se trouvant à bord des navires ; que les Règlements de police et de quarantaine seraient rédigés de telle sorte qu'ils puissent faciliter, autant que possible, le passage des navires, et que, à part cela, aucun obstacle, quel qu'il soit, ne serait opposé à la libre navigation.

Le 16-ème article du même Traité stipulait qu'une Commission serait nommée, dans laquelle chacune des Puissances serait représentée par un Délégué ; et que cette Commission serait chargée de désigner les travaux nécessaires à exécuter au-dessous d'Isaccea et de les faire exécuter ; d'enlever, aux embouchures du Danube aussi bien qu'aux parties avoisinantes de la mer, le sable et autres obstacles qui les obstruaient, afin de mettre cette partie du fleuve et les dites parties de la mer dans le meilleur état de navigation possible, et de déterminer les droits fixes à prélever pour défrayer les dépenses occasionnées par ces travaux. Dans le 18-ème article du même Traité, il fut entendu que cette Commission Européenne aurait complété ses travaux dans l'espace de deux années et que pendant ce temps une Commission riveraine permanente, dont la composition était réglée par l'article précédent du Traité, aurait élaboré des *Règlements* de navigation et de police fluviale et éliminé les obstacles qui empêchaient encore l'application au Danube des stipulations du Traité de Vienne : les Puissances signataires, assemblées en Conférence, ayant été informées du fait, après l'avoir enregistré, prononceraient alors la dissolution de la Commission Européenne et, à partir de ce moment, la Commission riveraine jouirait des mêmes pouvoirs que ceux dont la Commission Européenne avait été investie.

En conséquence de ces dernières stipulations, la *Commission riveraine*, composée des délégués de l'Autriche, de la Bavière, de la Turquie et du Würtemberg et des Commissaires de la Serbie, de la Moldavie et de la Valachie, se réunit et élabora des Règlements qui furent portés devant la Conférence siègeant à Paris

en 1858. Mais la forme dont étaient revêtus ces Règlements et la nature de plusieurs des points proposés ne rencontrèrent pas l'approbation de la majorité des grandes Puissances; ils furent donc renvoyés à la Commission Européenne pour être revus et corrigés. Des articles additionnels furent élaborés par la Commission riveraine et présentés en 1859; mais les Règlements, comme un tout, *donnèrent encore lieu à objection de la part de la Conférence de Paris, et la Commission riveraine ne s'est pas réunie depuis.*

En 1866, la question de la prolongation de la Commission Européenne fut portée devant la Conférence de Paris; il fut démontré que l'œuvre qu'elle avait accomplie était revêtue d'un caractère beaucoup plus sérieux qu'on ne l'avait d'abord espéré et que, même alors, l'on pouvait dire qu'elle était tout à fait accomplie.

La Conférence vota que la Commission serait prolongée pour un terme de cinq ans, mais elle exprima des vœux pour le *prompt achèvement* des travaux, et aussi pour que la Commission riveraine dressât, *le plus tôt possible,* un plan de Règlements, tel qu'il pût être approuvé. Le Plénipotentiaire proposa, à cette occasion, que les pouvoirs de la Commission Européenne fussent *étendus jusqu'à Braïla, et parce que cela constituerait une division plus naturelle du fleuve, eu égard à sa navigation, qu'Isaccea, et pour d'autres raisons pratiques,* mais cette proposition rencontra de l'opposition.

La durée de la Commission Européenne fut ainsi prolongée jusqu'en 1871. Pendant ce temps, *des difficultés avaient surgi en ce qui touche la constitution de la Commission riveraine. Les deux Principautés de Moldavie et de Valachie avaient été unies sous un même Gouvernement, mais ce Gouvernement réclama le droit d'avoir deux représentants à la Commission riveraine, l'un pour la Moldavie et l'autre pour la Valachie, en conséquence de la lettre du Traité de Paris du 30 mars 1856.* Cette question mit obstacle aux réunions suivantes de la Commission riveraine pour les travaux pratiques. D'un autre côté, afin de compléter les travaux du Danube, plus spécialement à la branche *de Sulina, la Commission Européenne se vit forcée de contracter un emprunt, qui fut garanti par toutes les Puissances représentées dans cette Commission, à l'exception de la Russie,* et il semblait probable qu'une période de douze ans serait nécessaire pour s'en acquitter. La question, à cette phase, fut portée devant la Conférence tenue à Londres *en 1871,* et, par un Traité conclu entre les Puissances le 13 mars de cette même année, il fut convenu que la durée de la Commission Eu-

ropéenne serait prolongée pour une autre période de *douze ans, c'est-à-dire jusqu'au 22 avril 1883.*

Par le même Traité, il fut stipulé que les conditions de la future réunion de la Commission riveraine, établie par l'article 17 du Traité de Paris du 30 mars 1856, *seraient fixées par un accord préalable entre les Puissances riveraines, sans aucun préjudice de la clause relative aux trois provinces danubiennes*, et que, en tant qu'une modification quelconque à l'article 17 du Traité de Paris serait impliquée, elle formerait la base d'une Convention spéciale entre les Puissances co-signataires. La proposition d'étendre les pouvoirs de la Commission Européenne *jusqu'à Braïla fut renouvelée,* mais elle rencontra encore des objections.

Par l'article 45 du *Traité de Berlin du 13 juillet 1878*, il fut stipulé que la Principauté de Roumanie rendrait à l'Empereur de Russie cette portion du territoire *bessarabien*, qui avait été enlevée à la Russie par le Traité de Paris de 1856, bornée à l'Ouest par le canal-central du Pruth, et, au Sud, par le canal-central de la branche de Kilia et l'embouchure de Stari-Stamboul, c'est-à-dire la plus au Sud des bouches de Kilia. La frontière russe fut ainsi étendue, au Sud, au-delà de celle assignée à la Roumanie en 1857. *Le Traité de 1856 avait exclu du territoirre roumain toute partie des embouchures du Danube ;* tandis que *toutes les bouches de Kilia, à l'exception de celle de Stari-Stamboul, faisaient maintenant partie du territoire russe.*

Par l'article 46, les îles composant le Delta du Danube, aussi bien que l'île des Serpents et les districts et territoires y mentionnés, furent *ajoutés* à la Roumanie.

Par l'article 52, il fut déclaré que, afin d'augmenter les garanties de la liberté de navigation sur le Danube, reconnue comme un besoin d'intérêt européen, les hautes Puissances contractantes décidaient que *toutes forteresses* et fortifications existant sur le cours du fleuve, des Portes-de-Fer à ses embouchures, seraient rasées, et qu'aucune autre ne serait élevée; qu'aucun *vaisseau de guerre* ne naviguerait sur le Danube au-dessous des Portes-de-Fer, à *l'exception* des vaisseaux de tonnage léger au service de la police fluviale et des douanes.

Par l'article 53, il fut stipulé que *la Roumanie serait représentée à la Commission Européenne.* Il fut déclaré que *la Commission était maintenue* dans ses fonctions, et qu'elle les exercerait à l'avenir, jusqu'à Galatz, en complète indépendance des autorités

territoriales ; et tous les *traités, arrangements, actes et décisions relatifs à ses droits, privilèges, prérogatives et obligations furent confirmés.*

Aux réunions du Congrès, qui avaient précédé la signature du Traité de Berlin, *le Baron Haymerle,* l'un des Plénipotentiaires autrichiens, soumit quatre articles contenant, entre autres, *une proposition d'étendre la durée de la Commission Européenne au delà de l'année 1883, jusqu'à ce qu'un nouvel accord soit conclu,* et dans ses observations il fit allusion à cette motion comme *contenant le principe de la permanence de la Commission Européenne.* Il fut allégué, cependant, que cette proposition entrait dans trop *de détails ; les Plénipotentiaires russes* soulevèrent aussi des objections et, enfin, *il fut consigné,* dans l'article 54 du Traité de Berlin, que, un an avant l'expiration du terme assigné à la durée de la Commission Européenne (c'est-à-dire le 24 avril 1883), les Puissances s'entendraient au sujet de la prolongation de ses pouvoirs ou des modifications qu'elles jugeraient convenable d'y introduire. L'article 55 du même Traité stipule que les Règlements de navigation, de police fluviale et de surveillance, pour la partie du fleuve entre les Portes-de Fer et Galatz, seraient élaborés par la Commission Européenne, assistée des Délégués des Etats riverains, et qu'ils seraient mis en harmonie avec ceux qui avaient été ou seraient faits pour la partie du fleuve en aval de Galatz.

En exécution de l'article 55, un Comité de la Commission Européenne, nommé dans ce but, dressa des projets de Règlements pour la partie du fleuve comprise entre les Portes-de-Fer et Galatz. Ces Règlements furent soumis à une assemblée plénière de la Commission, à laquelle assistaient aussi les Délégués de Serbie et de Bulgarie, et il fut proposé que l'application des clauses y contenues serait confiée à une Commission mixte, dans laquelle l'Autriche serait représentée aussi bien que les Etats riverains. Il aurait semblé difficile de faire une objection quelconque valable à la présence de l'Autriche dans une telle Commission, en se rappelant les importants intérêts commerciaux qu'elle avait en jeu. Il y avait, de plus, un précédent au cas, celui du Scheldt, où les Puissances avaient décidé, à la Conférence tenue à Londres de 1830 à 1832, que la Belgique, vu les intérêts commerciaux d'Anvers, devait posséder voix égale à celle de la Hollande dans l'administration des embouchures de ce fleuve, quoique les dites embouchures fussent entièrement situées sur territoire hollandais. Ceci fut affirmé comme

un principe dont les Puissances ne se départiraient pas, et la Hollande, après beaucoup de résistance, finit par le reconnaître.

Selon ce principe, l'Autriche doit être considérée comme possédant un droit indubitable à une voix dans l'administration de cette section du fleuve, quoiqu'elle ne soit pas actuellement riveraine.

Mais il fut, de plus, proposé que le membre autrichien de cette Commission mixte en fût le Président et que, comme Président, il eût voix prépondérante dans les cas où les opinions seraient balancées. Le Gouvernement de Sa Majesté considéra que, en de telles circonstances, il serait désirable qu'un appel fût fait à la Commission Européenne contre toutes les décisions de la Commission mixte, comprenant des questions de principe. Les Etats riverains, de leur côté, s'opposèrent vivement aux propositions du Comité des Règlements en ce qui concerne la situation prédominante accordée à l'Autriche, l'opposition principale venant de la Roumanie.

Après beaucoup de discussions stériles concernant la réserve du droit d'appel, une solution fut proposée par le Commissaire français, *M. Barrère*, portant que l'Autriche, la Roumanie, la Serbie et la Bulgarie auraient, chacune, un représentant à la Commission mixte, et que chaque membre de la Commission Européenne la présiderait successivement, pendant six mois, d'après l'ordre alphabétique du pays qu'ils représentent. Le membre autrichien en serait le Président, mais ce n'était que *pure affaire de courtoisie envers une grande Puissance, puisqu'il n'aurait pas une plus grande autorité, ni plus de privilèges qu'aucun des autres membres.*

La Roumanie, cependant, soulevait encore des objections. Elle s'opposait à la présence d'un membre autrichien quelconque à la Commission mixte, et s'opposait à la formation de toute Commission pour la mise en vigueur des Règlements sur cette section du fleuve, déclarant que les pouvoirs exécutifs devaient être conférés aux Gouvernements des Etats riverains, car autrement leurs droits de souveraineté territoriale seraient violés.

Nonobstant cette opposition, les Règlements, tels qu'ils avaient été élaborés par la Commission Européenne, conformément à la proposition du Commissaire français, furent éventuellement *adoptés et signés par tous les Commissaires et Délégués, celui de la Roumanie excepté, le 2 juin 1882.*

Le Gouvernement roumain persista dans son opposition. Le Gouvernement bulgare fit aussi des réserves portant que les membres autrichien et roumain de la Commission Européenne devaient être exclus de la présidence de la Commission mixte, puisque ces deux pays étaient déjà représentés par des membres permanents.

Ces deux Gouvernements, de plus, soutenaient que les sous-Inspecteurs, qui devaient agir sous l'autorité de la Commission, devaient être nommés par rapport aux rives du fleuve et aux Etats qui possédaient ces rives, et non, comme le proposaient les Règlements, pour les sections transversales du fleuve. Il fut objecté, d'un autre côté, qu'un tel changement amènerait de sérieuses difficultés pratiques, et impliquerait l'exercice d'une juridiction séparée des rives opposées d'un fleuve, dont le lit est continuellement changeant.

Pendant le cours des négociations qui eurent lieu au sujet de ces Règlements, et de la formation de la Commission mixte, le Gouvernement autrichien annonça que son consentement à une prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne, après le 25 avril 1883, dépendrait des arrangements auxquels on arriverait, et s'ils étaient tels qu'ils pussent être considérés comme le satisfaisant.

Le Gouvernement russe, de son côté, donna à entendre que son consentement à une prolongation dépendrait de certaines concessions à faire au sujet de la branche de Kilia, quoique ne disant pas quelles étaient exactement ces concessions.

Le principal argument du Gouvernement russe, en réclamant de telles concessions, se trouve dans le fait que, tandis qu'à l'origine le droit exclusif d'exécuter des travaux à une quelconque des bouches du Danube avait été conféré à la Commission Européenne, cette Commission avait, en pratique, abandonné toute idée d'exécuter des travaux dans la branche de Kilia et que donc, sa juridiction dans cette branche ne devrait plus être maintenue.

L'état des affaires, à l'automne de 1882, était donc comme suit:

Les pouvoirs de la Commission Européenne avaient été prolongés par le Traité de Londres, dès 1871, jusqu'au 24 avril 1883; mais, pendant la discussion des diverses questions devant la Conférence, l'accord sur la nouvelle prolongation, stipulée par l'article 54 du Traité de Berlin, n'avait pas été obtenu.

Les Règlements à élaborer, suivant l'article 55 du même Traité, avaient été approuvés en substance par tous les Etats ayant voix dans la question, la Roumanie exceptée.

Les pouvoirs de la Commission Européenne ne s'étendaient que jusqu'à Galatz ; tandis que, pour plusieurs raisons pratiques, il semblait au Gouvernement de Sa Majesté qu'il serait convenable de les étendre sur les douze milles existant entre Galatz et Braïla, ce qui aurait pour effet de placer tous les bâtiments sous un même jeu de Règlements, administrés par le même corps.

Les divergences d'opinions qui s'étaient manifestées ne semblaient pas offrir d'obstacles insurmontables, et, dans ces circonstances, trouvant que les autres Puissances y étaient favorablement disposées, le Gouvernement de Sa Majesté décida de lancer des invitations aux différents Gouvernements, afin de réunir leurs Représentants en Conférence à Londres pour discuter les points suivants :

1. L'extension des pouvoirs de la Commission Européenne du Danube jusqu'à Braïla ;

2. La confirmation des Règlements à élaborer d'après l'article 55 du Traité de Berlin ; et

3. La prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne.

Les invitations furent lancées le 11 décembre 1882 et la Conférence tint sa première séance le 8 février 1883. A l'ouverture des discussions, une question se posa au sujet de la façon dont les petits Etats riverains seraient représentés à la Conférence. Le Gouvernement de Sa Majesté aurait, avec plaisir, admis un Représentant roumain sur le même pied que ceux des autres Puissances, partant de ce point de vue que cette admission n'était due qu'aux intérêts que la Roumanie avait en jeu dans les questions à débattre, et que, par ce fait, aucun précédent n'était créé qui obligeât de consulter le Gouvernement roumain sur des questions d'intérêt général européen, dans lesquelles il n'était pas matériellement intéressé. Il fut, cependant, objecté que la Conférence était en quelque sorte la continuation du Congrès de 1878 ; que les questions à débattre survenaient des articles 54 et 55 du Traité de Berlin ; et qu'en ces circonstances le caractère européen de l'assemblée devait être maintenu. Ces arguments s'appliquaient aussi à la Serbie. Conséquemment, les Plénipotentiaires se déclarèrent, à la majorité, en faveur de l'admission des Représentants

de Roumanie et de Serbie avec voix consultative; tandis qu'il fut proposé que les observations des Représentants de la Bulgarie, auxquels des facilités furent offertes d'assister aux Conférences, seraient exposées en termes propres par l'Ambassadeur de Turquie, et cette décision fut adoptée.

Le Gouvernement serbe accepta la position ainsi créée à son Représentant; les Gouvernements roumain et bulgare protestèrent. Le premier refusa de prendre part à la Conférence avec voix consultative seulement, et déclara qu'il ne se considèrerait pas comme engagé par les décisions qui seraient prises sans sa participation. Le Gouvernement bulgare s'opposa à la défense de ses droits par un autre Représentant que par ses propres Délégués et, éventuellement, protesta contre tout changement qui serait fait sans son consentement aux Règlements élaborés selon l'article 55 du Traité de Berlin.

Il fut décidé que l'on communiquerait les Protocoles de la Conférence aux Représentants roumain et bulgare.

La proposition d'étendre les pouvoirs de la Commission Européenne jusqu'à Braïla fut votée à l'unanimité, avec la restriction que les décisions prises sur la question étaient provisoires et aptes à être rappelées, si l'on n'arrivait à aucun accord au sujet de la prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne.

Lors de la discussion de la question des Règlements pour la section du Danube de Galatz aux Portes-de-Fer, un accord unanime reconnut le droit de l'Autriche d'être représentée à la Commission mixte pour cette partie du fleuve, et les pouvoirs exécutifs à assigner à ce corps. Une déclaration fut signée à cet effet, que tous les Plénipotentiaires adoptaient les Règlements, exprimant l'espoir que les Etats qui ne prenaient pas part aux délibérations de la Conférence prendraient en considération ce vote unanime et les adopteraient aussi. En même temps, le Plénipotentiaire autrichien donna acte des concessions suivantes, que son Gouvernement était prêt à faire pour satisfaire la Roumanie : — Il abandonnerait la double représentation, survenant du fait de son Représentant à la Commission Européenne, prenant son tour de service à la Commission mixte, et ce à condition que la Roumanie ferait de même. Il accepterait le mode de nomination des Inspecteurs adopté par la Roumanie (et la Bulgarie), espérant en même temps que des garanties seraient fournies pour obvier aux difficultés pratiques surgissant d'un tel système. Il admettrait que les sous-Inspecteurs

fussent choisis par les Etats riverains, nommés par la Commission mixte et confirmés par les Etats riverains; ou qu'ils fussent choisis par la Commission et nommés par les Etats riverains. Dans la séance suivante, du 7 mars, le Plénipotentiaire autrichien accepta, sur les instances du Plénipotentiaire français, une autre modification, d'après laquelle les sous-Inspecteurs seraient nommés et rétribués purement et simplement par les Gouvernements des Etats riverains, qui feraient connaître à la Commission mixte et leur nomination et leur renvoi.

Ces modifications obtinrent le concours des autres Plénipotentiaires et ont pris corps dans le Règlement amendé annexé au Traité.

La question plus importante de la prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne se présentait à la discussion. L'Ambassadeur russe m'avait, le 15 février, expliqué que son Gouvernement désirait jouir du pouvoir, dans ses propres eaux, d'exécuter tels travaux d'ingénieur réclamés par la position économique de la Bessarabie et des ports Sud de la Russie. Il n'avait aucune intention, me dit il, d'intervenir dans la liberté de la navigation, ou de causer des dommages au port de Sulina, qui était la grande route internationale ; il était désireux de prendre en considération l'opinion exprimée par la Commission Européenne au sujet des travaux d'ingénieurs et des péages, mais il réclamait que le droit de souveraineté de la Russie fût reconnu sur la branche de Kilia à partir du Tchatal d'Ismaïl jusqu'à la mer, et que cette partie du fleuve fût entièrement soustraite à la juridiction de la Commission Européenne, à condition d'arriver à une entente avec cette Commission sur toutes les questions touchant à la route internationale. Il ajouta que le Gouvernement russe ne pouvait consentir à une prolongation de la Commission Européenne que si la Conférence admettait la légitimité de ces demandes.

Les propositions qu'il soumit d'abord au Gouvernement de Sa Majesté ne purent être considérées comme acceptables.

Il était, pourtant, vrai que la Commission Européenne n'avait pu jusqu'à ce jour exécuter des travaux dans la branche de Kilia, ou aux embouchures de cette branche du Danube; et, par la nature coûteuse de ces travaux, il ne semble pas y avoir d'espoir prochain de voir la Commission en état d'entreprendre de tels travaux. Le Gouvernement de Sa Majesté, dont le but a été tout le temps de fournir des facilités à la liberté, sans entraves, du fleuve,

était donc prêt à accepter une modification telle des pouvoirs de la Commission Européenne qu'elle reconnût le droit au Gouvernement russe de prendre cette question en main, sans intervention illégale de la part de la Commission; mais telle ne fut pas la proposition du Gouvernement russe. Le Gouvernement de Sa Majesté était prêt aussi à veiller à ce qu'il n'y eût aucune infraction aux principes reconnus par le Congrès de Vienne, et confirmés par les Conventions et Traités suivants, si le Gouvernement russe voulait toucher des péages d'un caractère tel qu'ils ne serviraient qu'à couvrir les dépenses occasionnées par l'importance des travaux de cette nature et dont la navigation retirerait un bénéfice important.

Un tel droit avait déjà été concédé, concernant les Portes-de-Fer, aux Etats riverains par le Traité de 1871 et à l'Autriche par le Traité de Berlin.

Mais, avant d'entreprendre aucuns travaux, ou percevoir des péages, il serait nécessaire, d'après le gouvernement de Sa Majesté, que les plans de ces travaux fussent étudiés, de façon à établir e fait que leur exécution ne causerait aucun dommage à la branche de Sulina, et que les péages fussent fixés de façon à éviter tout froissement entre les autorités de la bouche de Kilia et la Commission Européenne à la bouche de Sulina.

Si des garanties convenables étaient obtenues sur ces points, le Gouvernement de Sa Majesté ne voyait aucune raison d'insister pour que la Commission Européenne se trouvât dans la situation de réclamer le droit de nommer ses propres officiers pour le contrôle direct de la navigation ou pour la perception des droits dans les limites des travaux projetés.

La question fut débattue sur cette base entre l'Ambassadeur russe et moi-même à différentes reprises, mais sans résultat définitif.

Le 20 février, Son Excellence déposa devant la Conférence les propositions de son Gouvernement, reproduites dans le 4-ème Protocole des séances.

Un ajournement eut lieu pour la prise en considération de la question, et, après des communications avec quelques Plénipotentiaires et des suggestions venant d'eux, je soumis, à la réunion suivante de la Conférence, le 24 février, une formule amendée des articles, élaborée en vue de satisfaire aux désirs du Gouvernement russe, en tant que cela pouvait se faire sans diminuer les garan-

ties auxquelles le Gouvernement de Sa Majesté et les autres Puissances attachaient de l'importance.

La question fut encore débattue dans la réunion du 1-er et du 7, et fut finalement réglée d'après les termes suivants, insérés au Traité:

Il est entendu que la Commission Européenne n'exercera aucun contrôle effectif sur la partie de la branche de Kilia, dont les deux rives appartiennent à l'un des Etats riverains de cette branche. En ce qui concerne cette partie de la branche de Kilia, qui coule entre les territoires russe et roumain, afin d'assurer l'uniformité de l'administration sur le Bas-Danube, les Règlements en vigueur sur la branche de Sulina seront appliqués sous la surveillance des Délégués russe et roumain à la Commission Européenne.

En même temps, il est stipulé, par une déclaration insérée au 7-ème Protocole (séance du 7 mars) que les agents de la Commission Européenne auront libre accès à la branche de Kilia et à ses embouchures pour leur renseignement.

Au cas où la Russie ou la Roumanie entreprendrait des travaux dans la branche de Kilia, soit dans la partie qui sépare leurs territoires respectifs, soit dans celle qui coule exclusivement dans les territoires de l'une d'elles, l'autorité compétente communiquera les plans de ces travaux à la Commission Européenne en vue seulement d'établir qu'ils n'entravent en aucune façon l'état de navigabilité des autres branches. Les ouvrages déjà élevés au Tchatal d'Ismaïl demeurent à la charge et sous le contrôle de la Commission Européenne du Danube. Dans le cas d'un différend surgissant entre les autorités russes ou roumaines et la Commission Européenne relativement aux plans des travaux à entreprendre dans la branche de Kilia, ou d'une différence d'opinion dans cette Commission, concernant l'extension qu'il serait utile de donner aux travaux du Tchatal d'Ismaïl, le cas sera soumis directement aux Puissances.

La Russie a le droit de percevoir des péages pour couvrir les dépenses des travaux entrepris par elle. Mais il est stipulé, en vue de fournir une garantie aux intérêts réciproques de la navigation de la branche de Soulina et de celle de Kilia, que le Gouvernement russe mettra les Gouvernements représentés à la Commission Européenne en possession des Règlements relatifs aux péages qu'il croira devoir introduire, afin d'assurer une entente sur cette question.

Par une déclaration, insérée de même au 7-ème Protocole, il est établi que les mots ci-dessus impliquent qu'une telle entente est nécessaire avant qu'un système quelconque de droits puisse être mis en vigueur.

Vous remarquerez, d'après ce qui précède, que les travaux d'ingénieur qui ont été exécutés par la Commission Européenne au Tchatal d'Ismaïl ont formé le sujet d'une mention spéciale dans le Traité, qui vient d'être signé. Le Tchatal d'Ismaïl est le point auquel les eaux du Danube moyen se séparent, une partie coulant vers la branche de Kilia, tandis que l'autre prend une direction plus au Sud et forme ce que l'on pourrait appeler la branche de Toulcea. Cette dernière se divise encore elle-même en deux branches, celles de Sulina et de St. Georges.

Les travaux auxquels il est fait allusion furent entrepris à cause du banc de sable qui se forma dans la branche de Toulcea, juste en aval du Tchatal d'Ismaïl. Ce banc fut le résultat des causes naturelles, c'est-à-dire la hauteur extraordinaire atteinte par les eaux du Danube en 1870 et 1871 ; les travaux eurent un succès entier, et firent disparaître le banc de sable d'une façon qui n'eût certe pas été atteinte par le draguage. D'après l'opinion d'ingénieurs compétents, il sera toujours possible, par l'entretien de ces travaux et leur extension convenable, en cas de nécessité, de règler le courant des eaux de façon à empêcher la branche de Sulina de subir quelque détérioration par des causes naturelles, survenant à ce point, ou en conséquence de travaux exécutés dans la branche de Kilia, et ce à un prix modéré.

Quant à la durée des pouvoirs de la Commission Européenne, j'ai proposé, au nom du Gouvernement de Sa Majesté, que ce corps soit déclaré permanent ; les Plénipotentiaires allemand et autrichien déclarèrent qu'une prolongation de huit à dix années rentrait dans les vues de leurs Gouvernements, mais que, plus longue serait la durée du terme de prolongation proposé, plus désireux seraient leurs Gouvernements de l'accepter. Les Plénipotentiaires français et italien penchaient du côté de la permanence de la Commission. Il fut, enfin, voté à l'unanimité que les pouvoirs de la Commission Européenne seraient prolongés pour une période de vingt et un ans et qu'à l'expiration de ce terme la Commission continuerait à exercer ses fonctions pendant un laps de temps de trois ans en trois ans, à moins que, un an avant l'expiration d'un de ces termes de trois ans, l'une des Puissances contractantes n'ait donné

avis de son désir de proposer des modifications à la constitution ou aux pouvoirs de la dite Commission.

La raison du choix de ce terme de trois ans est que c'est la période qui terminera la liste des membres de la Commission Européenne qui président, pendant six mois chacun, la Commission mixte.

Finalement, par l'article 8 du présent Traité, il est stipulé que tous les Traités, Conventions, Actes et Arrangements relatifs au Danube et à ses embouchures sont maintenus dans celles de leurs clauses qui n'ont pas été abrogées ou modifiées par les précédentes stipulations.

Il fut expressément entendu que cette déclaration comprenait la clause insérée au Traité de Berlin, et dans des Traités précédents, défendant l'érection de fortifications.

Le Gouvernement de Sa Majesté pense que de tels arrangements seront satisfaisants. La Commission Européenne est aujourd'hui dans l'exercice de ses fonctions depuis plus d'un quart de siècle, à la satisfaction générale, et les a exercées de façon à mériter la confiance de tous. C'eût été un malheur grave si son existence avait pris fin par suite de discussions entre les Puissances. Par l'accord actuel, elle a été prolongée pour une longue suite d'années, dans le but, il faut l'espérer, d'une prolongation indéterminée. Ses pouvoirs ont été étendus d'une manière qui semblait, au Gouvernement de Sa Majesté, désirable pour le bien du commerce maritime.

D'un autre côté, il n'y a aucune raison de craindre que ses opérations rencontrent des obstacles ou que son efficacité soit altérée par les concessions faites à la Russie et à la Roumanie, touchant la surveillance de la branche de Kilia. Le droit, accordé à la Russie et à la Roumanie de faire dans cette branche et à ses embouchures des travaux de nature commerciale, dans le but d'améliorer la navigation, ne peut pas non plus être considéré autrement que comme avantageux au commerce indigène et étranger, toutes précautions ayant été prises pour que les travaux eux-mêmes, comme les droits à prélever pour ces travaux, ne soient pas de nature à porter atteinte à l'entretien convenable du canal de Sulina.

Les Règlements pour la section du fleuve entre les Portes-de-Fer et Braïla, réglés par la Commission Européenne, après avis des Délégués des Etats riverains, ont été encore amendés pour

aller au-devant des objections faites jusqu'aujourd'hui par les gouvernements riverains à quelques-unes de leurs stipulations.

Une période de six mois a été assignée pour l'échange des ratifications du Traité, période pendant laquelle il faut espérer que l'on aura l'adhésion des Puissances riveraines.

Le désir unanime des Plénipotentiaires pendant leur discussions a été que les vœux de ces États obtinssent la considération qui leur était due, et le Gouvernement de Sa Majesté, croyant que l'accord intervenu est de nature favorable à leurs intérêts, n'hésite pas à les prier instamment de l'accepter, et prient les autres Puissances, qui ont pris part au Traité, de se joindre à lui dans cette démarche.

Je suis, etc.

Granville.

XXIV — 81.

Le Ministre des Affaires Etrangères à Rome à l'Ambassadeur d'Italie à Londres.

15 Mars, 1883.

Ho ricevuto i due pregiati rapporti del 10 del corrente mese. Con l'uno di essi mi pervenne il testo originale del trattato testè sottoscritto a Londra. Nel secondo, la lettura del quale mi è riuscita di particolare interesse, la E. V., delineati a grandi tratti i precedenti delle questioni che i trattarono nella Conferenza, ha compendiato lo svolgimento e i risultati di questa, commentandoli con savie ed opportune considerazioni.

Come stato non ripuario, l'Italia non può non compiacersi delle conclusioni della Conferenza di Londra, essendo stati, per esse, confermati ancora una volta i principî della libera navigazione sulle vie fluviali internazionali e della competenza spettante alle grandi Potenze europee sull'arteria danubiana.

E poichè ad un simile risultato concorse in parte non lieve l'E. V. interpretando ed eseguendo con saggio avvedimento le istruzioni del Governo del Re, sono lieto di dichiararle il nostro pieno soddisfacimento per la egregia opera da Lei prestata in tale occasione, come sempre seppe prestarla in ogni altra, e di rivolgerle sentiti encomi e ringraziamenti.

Ai patti di Londra manca ancora l'adesione di due stati ripuari. Non sembra malagevole ad ottenersi quella della Bulgaria. Più delicata apparisce la posizione della Rumania. Però, mercè le concessioni consentite dall'Austria-Ungheria e consegnate nel regolamento adottato per il medio Danubio, e mercè il benevolo atteggiamento che la Conferenza, principalmente per consiglio dell'E. V., conforme alle mie istruzioni, serbò rispetto al giovane regno, giova sperare che anch'esso, facendo libero uso dei suoi poteri di

Stato sovrano ed indipendente, trovi modo di associarsi all'opera comune e di conciliare i suoi interessi con l'autorità delle deliberazioni concordate a Londra.

Noi saremo, in quanto ci concerne, lieti assai il giorno in cui sarà per trovarsi inaugurato, col consenso di tutte le Potenze interessate, nel medio e nel basso Danubio un regime che, secondo il nostro convincimento, corrisponde ad un giusto contemperamento di tutte le esigenze alle quali dalle Potenze dovevasi provvedere.

Gradisca, etc.

Mancini.

XXIV — 82.

Le Ministre des Affaires Etrangères à l'Envoyé de Roumanie à Londres.

24 mai, 1883.

Monsieur l'Envoyé,

Aussitôt que les premières ouvertures furent faites pour réunir à Londres une Conférence dans le but de règler différentes questions relatives à la navigation du Danube, la Roumanie demanda à y participer effectivement, c'est-à-dire sur le même pied que les autres Etats appelés à assurer, de concert avec elle, l'exécution des traités concernant ce fleuve.

Cette demande était basée sur les précédents établis par le droit international, la position que la Roumanie occupe sur le Danube, la situation qui lui a été créée par le Traité de Berlin et les actes qui en découlent.

Le Protocole du 15 novembre 1818 du Congrès d'Aix-la-Chapelle, qui réserve à tous les Etats le droit de participer aux réunions ayant pour objet leurs intérêts spéciaux, n'est que l'application d'un principe mis en pratique au Congrès de Vienne dans plusieurs questions de cette nature.

En effet, les huit grandes Puissances, réunies à Vienne pour délibérer sur les questions relatives à la libre navigation des rivières qui traversent plusieurs Etats, fixèrent, dans une séance préparatoire, le programme des négociations et convinrent d'inviter les Plénipotentiaires de Bade, de Bavière, de Hesse-Darmstadt, de Hesse-Cassel, de Francfort, de Hollande, de Nassau et du Würtenberg à prendre une part effective aux réunions au sein desquelles

*

devaient être discutés et décidés les principes généraux de la navigation des fleuves, aussi bien que les Règlements spéciaux de navigation du Rhin, de la Meuse, de l'Escaut, de la Moselle, du Main et du Nècre.

Cette procédure fut appliquée à tous les arrangements fluviaux ultérieurs, dont les riverains indépendants n'ont jamais été exclus. Il était de toute justice de leur reconnaître un droit aussi incontestable. Les riverains ne sont-ils pas, en effet, dans ces questions, les plus intéressés et est-il admissible qu'un gouvernement indépendant se laisse majoriser dans ses propres eaux, directement ou indirectement, par des décisions prises et des arrangements conclus en dehors de sa participation?

La Roumanie occupe sur le Danube une position des plus importantes. Le cours inférieur de ce fleuve, depuis les Portes-de-Fer jusqu'à la mer, formant le tiers de toute sa longueur navigable, baigne d'une manière non interrompue les rives roumaines (2.741 kilomètres de l'embouchure de l'Iller, en amont d'Ulm, jusqu'à la mer; 893 kilomètres de Verciorova à Soulina). La Roumanie possède dans ce parcours la plus grande partie des embouchures du Danube et plus des deux tiers du développement des rives (87 kilomètres rives serbes, 466 kilomètres rives bulgares, 1.221 kilomètres rives roumaines). Son commerce d'importation ou d'exportation fournit à la navigation fluviale ou maritime, d'amont ou d'aval, son principal élément et recevra un développment toujours croissant lorsque, après avoir donné tous ses soins à l'établissement de son réseau de voies ferrées, la Roumanie dirigera tous ses efforts vers l'amélioration des conditions de la navigation danubienne.

Cette situation ainsi que la reconnaissance de son indépendance ont valu à la Roumanie la place que l'article 53 du Traité de Berlin lui a assignée dans la Commission Européenne, à côté des sept Puissances qui la composaient en vertu des stipulations du Traité de Paris de 1856.

L'indépendance de la Roumanie devenant un fait acquis et réel et les embouchures du fleuve entrant pour la majeure partie en sa possession, on devait nécessairement l'associer à tous les actes émanant de la Commission Européenne du Danube.

La Roumanie fut admise dans cette Commission internationale au même titre que ses autres co-participants. Aucune réserve ne fut faite à cet égard et son vote eut, dès le premier jour, la même

valeur que celui des autres Etats. Elle a déjà eu l'honneur de présider cette assemblée et a participé effectivement à l'élaboration ou à la revision de tous les Règlements qui régissent aujourd'hui la navigation de la partie maritime du fleuve.

Cette position reçut une consécration solennelle en vertu de l'Acte additionnel qui devait mettre l'Acte public du 2 novembre 1865, relatif à la navigation des embouchures du Danube, en harmonie avec les stipulations du Traité de Berlin. Cet acte fut signé à Galatz, le 28 mai 1881, «par les Puissances représentées au sein de la Commission Européenne du Danube, en vertu du Traité de Paris du 30 mars 1856, et la Roumanie, qui a été appelée à en faire partie par l'article 53 du Traité de Berlin du 13 juillet 1878». Il lie d'une manière égale toutes les parties contractantes. Aucune d'elles ne s'étant réservé une situation privilégiée ou une position spéciale quelconque, cet acte ne saurait être modifié qu'avec le consentement de tous les signataires.

Si les précédents de droit international et la situation spéciale de riveraine, si la participation à la Commission Européenne du Danube et la signature de l'Acte additionnel de 1881 constituaient pour la Roumanie le droit incontestable de prendre une part effective à toute délibération touchant la navigation du Danube, on pouvait encore moins l'en écarter lorsqu'il s'agissait de décider des Règlements de navigation, de police fluviale et de surveillance depuis les Portes-de-Fer jusqu'à Galatz, qui, en vertu de l'art. 55 du Traité de Berlin, devaient être «élaborés par la Commission Européenne assistée de Délégués des Etats riverains».

Ce droit paraît encore plus indéniable en présence de la procédure adoptée pour soumettre le projet de Règlement de Galatz aux délibérations de la Conférence. La Commission Européenne ne pouvait élaborer cet acte qu'en procédant, en vertu de son Règlement intérieur et de la pratique constante, par des décisions prises à l'unanimité des votes. L'entente n'ayant pu s'établir entre les parties délibérantes sur les dispositions du Chapitre 3, et le consentement de la Roumanie faisant défaut, aucun acte, portant le caractère requis par l'article 55 du Traité de Berlin et propre à être présenté à une Conférence comme le travail de la Commission spéciale prévue par le Traité, ne pouvait en résulter. On s'écarta pourtant des principes constamment pratiqués et l'on présenta à la Conférence un acte auquel manquait la signature du principal intéressé.

Cette procédure inusitée portait une atteinte directe à des droits incontestables. Mais la participation effective de la Roumanie à la Conférence n'était-elle pas plus justifiée, ne devenait-elle pas plus nécessaire encore ?

La bienveillance avec laquelle la plupart des grandes Puissances accueillirent notre demande concernant notre participation aux délibérations de la Conférence nous avait fait espérer que des droits aussi évidents et aussi naturels ne seraient plus mis en doute.

L'Autriche-Hongrie reconnut, dès le mois d'avril 1883 la légitimité du désir de la Roumanie et son Plénipotentiaire déclara à la Conférence qu'en raison de la situation spéciale créée «par le Traité de Berlin, la Roumanie pouvait être admise à la considération des trois questions qui forment l'objet de la réunion de la Conférence».

La Grande-Bretagne fut plus explicite encore, car Lord Granville exprima dans sa circulaire du 11 décembre 1882, et au sein de la Conférence, «l'espoir que la Roumanie y serait admise sur le même pied que les autres Puissances, d'autant plus qu'elle se trouve déjà représentée dans la Commission Européenne et qu'elle aura également son Représentant dans la Commission mixte dont la formation est proposée»; — et le Gouvernement de la République Française pensait aussi «que les Représentants des Puissances, une fois réunis, pourraient inviter le Gouvernement roumain à envoyer à la Conférence un Délégué qui prendrait part aux délibérations au même titre que ceux des Puissances signataires du Traité de Berlin».

Notre attente fut déçue. La décision des Puissances nous assigna une position inacceptable: celle d'être «consultés et entendus» sans avoir de vote délibératif.

L'article premier de l'Acte additionnel du 28 mai 1881 excluait une interprétation strictement littérale de l'article 54 du Traité de Berlin, en vertu de laquelle on aurait pu admettre que les Puissances signataires se sont réservé de décider «seules de la prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne et des modifications qu'elles jugeraient nécessaire d'y introduire». Ce même article stipule, expressément, «que les droits, attributions et immunités de la Commission Européenne du Danube, tels qu'ils résultent des Traités de Paris du 30 mars 1856 et de Londres de 1871, de l'Acte public du 2 novembre 1865, ainsi que des actes et décisions antérieures du Traité de Berlin du 13 juillet 1878, continueront à

régir ses rapports avec les nouveaux Etats riverains et leur effet s'étendra jusqu'à Galatz».

La Roumanie, l'un des huit Etats composant la Commission Européenne, n'est elle pas en droit d'invoquer ce texte comme l'interprétation authentique du Traité de Berlin?

Comment pourrait-on, après cette Convention, modifier, en dehors de la Roumanie, les droits, attributions et immunités d'une Commission qui exerce ses pouvoirs sur le territoire roumain?

Le Gouvernement de S. M. le Roi se crut donc en devoir de décliner l'honneur d'assister, dans ces conditions, aux séances de la Conférence de Londres. Il considéra comme non obligatoires pour la Roumanie des décisions prises sans sa participation. Celles-ci ne pouvaient, en effet, infirmer un principe incontestable du droit international, à savoir : Qu'aucun Etat n'est tenu d'exécuter sur son territoire des décisions européennes qu'il n'aurait pas discutées et auxquelles il n'aurait pas préalablement consenti.

Pour donner, néanmoins, une preuve de sa déférence envers les grandes Puissances, le Gouvernement de S. M. le Roi à examiné les dispositions du Traité de Londres avec le désir sincère de les trouver conformes aux principes généralement introduits dans la législation fluviale ainsi qu'aux droits et intérêts de la Roumanie.

La plus importante des décisions inscrites dans le traité est celle qui concerne la prolongation de la Commission Européenne du Danube pour le terme de vingt-quatre années et son renouvellement éventuel pour de nouvelles périodes triennales. Le Gouvernement roumain a eu déjà l'occasion de s'exprimer à ce sujet d'une manière nette et précise et ne peut qu'applaudir à une décision destinée à assurer, pour ainsi dire, la permanence d'une institution dont l'action bienfaisante est aujourd'hui universellement reconnue.

Nous ne saurions pourtant passer sous silence certaines dispositions du Traité qui semblent porter une atteinte directe à des principes non contestés du droit international et à des conventions spéciales.

Une extension, en même temps qu'une restriction des pouvoirs de la Commission Européenne, y est projetée, ainsi que la possibilité de modifier un an avant l'expiration d'une des périodes triennales la constitution et les pouvoirs de cette Commission. Ces modifications, réservées exclusivement aux grandes Puissances,

ne lèsent-elles pas les droits incontestables de la Roumanie, Etat riverain indépendant, faisant partie de la Commission Européenne ? N'en est-il pas de même de la disposition qui soumettrait directement aux grandes Puissances, seules, les divergences «entre les autorités de la Russie ou de la Roumanie et la Commission Européenne quant à l'extension qu'il pourrait convenir de donner aux travaux du Tchatal d'Ismaïl» ?

La Commission Européenne n'a pu être établie en 1856 qu'après un accord entre les Puissances et la Turquie, alors le principal riverain et la Puissance à laquelle était reconnu le droit de parler au nom des Principautés. En 1866 et 1871, les Puissances ne se sont pas cru en droit d'étendre la juridiction de la Commission Européenne de Galatz à Braïla, à la suite de l'opposition de la Turquie. Comment pourrait-on étendre aujourd'hui la juridiction de la Commission à une nouvelle partie du territoire roumain en vertu d'une décision prise sans la participation de la Roumanie ? Comment pourrait-on prendre à celle-ci ce qui lui appartient d'une manière incontestable, tandis qu'on donne à la Russie ce qu'elle n'avait pas d'après les Traités ?

Cette mesure paraît d'autant plus inexplicable que les motifs qui ont déterminé l'Europe à reconnaître à la Russie des droits exclusifs sur le bras d'Oczakow subsistent dans toute leur plénitude en faveur des droits de la Roumanie.

Ces questions ne paraissent pas inopportunes en face des dispositions du Traité de Londres, qui modifient profondément le régime d'uniformité introduit dans la législation des fleuves internationaux par le Congrès de Vienne et dont le Bas-Danube devait bénéficier largement en vertu des Traités de Paris de 1856 et de Londres de 1871. Ces actes avaient créé sur tout le cours du Danube navigable deux régimes, — celui de l'autorité maritime internationale et celui de l'autorité fluviale proprement dite, accordant tous deux aux riverains une place qui leur revenait de droit. Si, à la suite du Traité de Berlin, qui sépara le Danube en deux parties distinctes — celle en amont et celle en aval des Portes-de-Fer — des régimes différents les uns des autres se formèrent sur la partie d'amont, le Traité de Londres de 1883 donne naissance à quatre régimes différents dans la partie d'aval.

La Commission Européenne est maintenue dans ses pouvoirs exterritoriaux, administratifs et exécutifs, subissant une restriction en même temps qu'une extension des limites de sa juridiction

Sur le bras d'Oczakow, l'autorité territoriale octroie le Règlement de navigation et excerce la police fluviale dans une complète indépendance et en dehors de tout contrôle d'une autorité commune, riveraine ou internationale.

Au bras mixte de Kilia, chacun des riverains applique directement les Règlements en vigueur dans le bras de Soulina.

Le Règlement de navigation et de police fluviale, destiné au Danube depuis les Portes-de-Fer jusqu'à Braïla, attribue à une Commission internationale les pouvoirs administratifs et exécutifs les plus larges et supprime les droits territoriaux des riverains sur leurs eaux et sur leurs rives.

L'établissement de ces divers régimes n'est certes pas favorable aux intérêts de la navigation et du commerce, car l'histoire de la navigation fluviale est trop présente à la mémoire de tous pour que l'on puisse oublier les grands inconvénients qu'une diversité pareille entraîne nécessairement après soi.

Il est nécessaire, d'un autre côté, de rappeler que le Gouvernement de S. M. le Roi n'a jamais demandé qu'une partie quelconque des embouchures du Danube fût soustraite à la juridiction de la Commission Européenne.

Si cette situation générale doit être vivement regrettée, en vue des résultats qui en seront la conséquence inévitable, le Gouvernement royal ne saurait passer sous silence la situation créée par le Règlement de navigation, de police fluviale et de surveillance annexé au Traité.

Deux principes fondamentaux de la législation fluviale ont été altérés par le Règlement mentionné:

1) Le principe que la police fluviale appartient à chaque Etat sur ses propres eaux et n'est que le libre exercice de sa souveraineté, et

2) Le principe qu'en matière de législation et de surveillance les Etats non riverains ne peuvent jouir des droits égaux à ceux des riverains que s'ils les exercent en qualité de mandataires de l'Europe.

Les dispositions contraires à ces principes ont empêché le Gouvernement de S. M. le Roi de se ranger à Galatz du côté de la majorité, pour faire obtenir au projet de Règlement en discussion l'unanimité exigée. La divergence ne subsiste en réalité que sur le Titre III de ce Règlement, intitulé «Exécution et surveillance».

Ne se ralliant pas à la majorité, le Gouvernement royal ne

s'est pas placé sur un terrain exclusif, niant ce qui serait indispensable pour établir sur le Danube la liberté la plus complète de navigation et de commerce. Au contraire, ses intérêts étant étroitement liés aux intérêts généraux de toutes les nations, il désire voir pratiquer cette liberté de la manière la plus large. Ce qu'il réclame, c'est le maintien de l'exercice de parties «inaliénables et fondamentales de l'indépendance et de la souveraineté des Etats».

Un Règlement fluvial ayant été discuté et consenti d'un commun accord par les riverains et l'Europe, assurant à la navigation et au commerce pleine et entière liberté, les riverains s'engageant solennellement à l'exécuter et à le respecter, il ne paraît ni opportun, ni utile d'exiger de la Roumanie le sacrifice d'une partie essentielle de ses pouvoirs administratifs et exécutifs. Ce n'est pas la diminution de ces pouvoirs qui forment le but des Règlements fluviaux, mais bien les dispositions concernant la liberté de la navigation.

Ne serait-ce pas paralyser les effets salutaires des Règlements que de créer, dès le début, des conflits et de jeter la méfiance là où une action paisible est si nécessaire, où la confiance réciproque seule est capable de fonder un état de choses stable et profitable à tous?

Du reste, les précédents ainsi que la législation fluviale sont contraires à la situation que le projet de Règlement de Galatz voudrait créer aux riverains sur le Danube en aval des Portes-de-Fer. Il n'y a pas un Règlement de navigation fluviale qui ne confie la police de la navigation aux Etats riverains et qui fasse à l'autorité commune des concessions pareilles à celles que la Roumanie s'offre à accorder. Ces concessions ont d'autant plus de poids que les riverains d'amont des Portes-de-Fer ont fermé la partie supérieure du fleuve aux riverains d'aval et que la réciprocité—qui forme aussi un des principes nécessaires et fondamentaux de la législation fluviale—ne se trouve plus appliquée sur le Danube.

L'Acte de navigation élaboré à Vienne en 1857 donne, entièrement et sans restriction aucune, la police fluviale aux riverains du Danube. De nombreux articles de cet Acte, et principalement les articles 46 et 47, en font foi. Le premier décide que «les Gouvernements des pays riverains se communiqueront réciproquement les mesures qu'ils auront prises pour l'exécution» de l'Acte de navigation. Le dernier statue que «la Commission riveraine

permanente veillera, dans la limite de ses attributions, à l'exécution et au maintien des stipulations» de cet Acte.

Le même principe a été reconnu encore tout récemment pour le Danube par le Traité conclu entre l'Autriche-Hongrie et la Serbie le 10 février 1882. Les articles 6, 7, 11, 12, 13 et 15 de ce Traité, reconnaissant à chacun des deux Etats riverains le droit d'exercer la police fluviale par ses propres fonctionnaires, n'établissent d'autres Règlements que les lois, us et coutumes serbes, actuellement existants, mis le plus possible en harmonie avec les Règlements de la rive austro-hongroise et ne prévoient d'autre surveillance que celle résultant de l'aide et de l'appui mutuels que se doivent les fonctionnaires des deux Etats.

Nous demandons, avec raison, à quel titre on pourrait contester, en 1883, à la Roumanie, des droits largement et sans difficulté reconnus à la Serbie en 1882, à la Valachie et à la Moldavie en 1857, alors que ces deux Principautés étaient considérées par l'Europe comme vassales de la Porte et que la navigation du Danube intérieur a pris un essor considérable, sans autre protection que celle des Gouvernements roumains, qui se sont toujours montrés favorables à la liberté la plus absolue de la navigation.

Il y a là, évidemment, une contradiction qui ne saurait échapper à personne.

Les intérêts généraux du commerce des nations exigent des riverains d'un fleuve international l'acceptation de Règlements fluviaux libéraux et uniformes et une surveillance exercée sur l'application de ces Règlements par une autorité commune ; mais on ne saurait déduire, de l'acceptation de cette surveillance en faveur de la liberté et des intérêts généraux, l'abandon des droits souverains, la cessation de toute autorité riveraine et l'établissement d'une position exceptionnelle et d'une domination privilégiée des non riverains. Le régime fluvial ne serait plus alors destiné à garantir et à sauvegarder les intérêts de tous. Basé sur les raisons spéciales et utilitaires d'un seul Etat, il pourrait être dirigé au détriment économique et commercial des autres, ou vers un but uniquement politique.

C'est au même point de vue que le Gouvernement de S. M. le Roi a envisagé la participation de l'Autriche-Hongrie à la Com mission fluviale à créer en aval des Portes-de-Fer.

Les Commissions de surveillance fluviale, quel que soit leur titre, à l'exception de la Commission Européenne du Danube, ne

*

sont composées que de Délégués des Etats riverains. S'il s'agissait de tout le cours du Danube, depuis l'embouchure de l'Iller jusqu'au domaine de la juridiction de la Commission de surveillance, le droit d'avoir un Délégué dans la Commission de surveillance ne saurait être contesté à aucun des riverains, à l'Autriche-Hongrie pas plus qu'à la Roumanie. Depuis que le Danube a été scindé en deux parties distinctes, que les riverains d'aval des Portes-de-Fer sont exclus de toute immixtion dans la surveillance de la navigation d'amont et que toute réciprocité est supprimée sous ce rapport, les riverains d'amont ne possèdent aucun titre en vertu duquel ils pourraient réclamer d'être considérés comme riverains d'aval.

L'Autriche-Hongrie n'est pas riveraine sur le Danube entre les Portes-de-Fer et Galatz. Elle ne saurait donc figurer comme Etat riverain dans la Commission fluviale à établir sur cette partie du fleuve. Ses intérêts de navigation et de commerce, fussent-ils les plus considérables, ne peuvent lui créer une position égale à celle des riverains, annulant la situation et les droits de ces derniers. S'il en était autrement, et si des intérêts considérables pouvaient donner naissance à des privilèges, la Grande-Bretagne aurait le droit d'en réclamer dans la Commission Européenne de Galatz, car elle possède aux embouchures près des trois quarts du commerce de la navigation.

Le Gouvernement de S. M. le Roi ne nie pas les intérêts de l'Autriche-Hongrie et admet volontiers qu'une place lui soit réservée dans la nouvelle Commission de surveillance. Il n'a aucun intérêt à lui dénier la faculté de veiller à l'application loyale et sincère des principes de liberté établis par le Règlement fluvial. Ce qu'il désire, c'est de distinguer le titre auquel chaque Etat fait partie de cette Commission.

L'organisation même de la nouvelle Commission de surveillance est une exception à la règle générale, qui n'y admet que les riverains. Des Délégués d'Etats non riverains y sont introduits, afin que la surveillance soit encore plus réelle et plus efficace. Ce n'est qu'à ce titre européen que les grandes Puissances participent elles-mêmes, à côté des riverains, dans la Commission Européenne de Galatz. Ce n'est qu'à ce titre que les non riverains peuvent participer à la nouvelle Commission. Une situation différente créerait à l'Etat auquel elle serait dévolue une position privilégiée

et dominante, défavorable à la liberté fluviale et dont on ne saurait fournir aucun exemple.

La Belgique est certainement admise à la surveillance commune de l'Escaut, mais il faut considérer que l'Escaut traverse la Belgique et la Hollande, que ces deux Etats se trouvent riverains sur ce fleuve et qu'une parfaite réciprocité est établie entre eux pour tout ce qui concerne la navigation fluviale (Traité de Londres du 19 avril 1839, art. 9). — Les droits de la Belgique ne sont pas supérieurs à ceux de la Hollande et on ne saurait trouver, dans les Traités et Règlements de navigation de l'Escaut et de la Meuse, aucune disposition enlevant la police fluviale à la Hollande pour la donner à la Belgique, ou vice-versa, ou remplaçant l'autorité immédiate des riverains par un pouvoir commun.

La surveillance commune sur la navigation se borne à l'inspection générale des bouées, balises, passes navigables et du service de pilotage, ainsi qu'aux mesures à prendre dans l'intérêt de ces divers services. (Convention du 20 mai 1843, art. 68). Elle y est exercée conjointement ou séparément par des Commissaires spéciaux (Traité de Londres du 19 avril 1839, art. 9.—Convention du 20 mai 1843, art. 3, 67, 69), chacun d'eux n'ayant une action directe que sur les eaux de l'Etat auquel ils appartiennent. (Convention citée, art. 51, 52 et 71). C'est aux Gouvernements des deux Etats à décider, en cas de désaccord entre les Commissaires. (Convention citée, art. 50, 52, 68, 69, 71). La police de la navigation du pilotage, du balisage et des travaux à entretenir ou à exécuter appartient à chacun des Etats séparément et y est exercée en leur nom propre. (Traité du 5 novembre 1842, art. 9, 20.—Convention citée, art. 71).

En examinant avec impartialité et équité les dispositions du Traité de Londres du 10 mars 1883, on arrive nécessairement aux conclusions suivantes:

1) La Roumanie a des droits incontestables à la participation effective aux délibérations d'une Conférence ayant pour objet les affaires du Bas-Danube en vertu de sa triple position de riveraine, de membre de la Commission Européenne du Danube et de cosignataire de l'Acte additionnel du 28 mai 1881.

2) N'ayant pu prendre part aux délibérations de la Conférence de Londres, les décisions prises par cette Conférence ne peuvent avoir force obligatoire pour la Roumanie.

3) L'Acte additionnel du 27 mai 1881, étant une convention

régulièrement et valablement conclue et ratifiée, ne saurait être modifié unilatéralement.

4) Le Règlement de navigation et de police fluviale en aval des Portes-de-Fer ne saurait avoir pour but de porter atteinte aux droits des riverains, — mais d'assurer par eux la liberté de navigation et de commerce.

En exposant les considérations précédentes, le Gouvernement de S. M. le Roi croit remplir un devoir impérieux vis-à-vis de l'Europe, animée de tout temps des sentiments les plus bienveillants à son égard. Confiant dans l'esprit de haute justice et d'équité des Cabinets européens, il espère que ceux-ci voudront bien examiner, de concert avec lui, les questions soulevées à la Conférence de Londres, afin qu'il puisse leur être donné une solution équitable et satisfaisante pour les droits et les intérêts de tous.

Vous êtes prié de laisser copie de la présente dépêche à Lord Granville.

Veuillez, etc.

(Signé): *D. Sturdza.*

XXV.

Protocoles des Conférences tenues à Londres au sujet de la navigation du Danube,

du 8 février au 10 mars 1883.

Les Puissances signataires du Traité du 13 juillet 1878, ayant décidé de prendre en considération l'exécution des articles LIV et LV dudit Traité en ce qui concerne la navigation du Danube,

A savoir:

1° L'extension des pouvoirs de la Commission jusqu'à Braïla;

2° La confirmation du Règlement élaboré en vertu de l'article LV du dit Traité:

3° La prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne;

Les Plénipotentiaires de ces Puissances se sont réunis à Londres en Conférence, sur l'invitation du Gouvernement de Sa Majesté Britannique.

Protocole No. 1.

Séance du 8 février 1883.

Le Comte Granville accepte la présidence, en remerciant MM. les Plénipotentiaires.

Il propose à la Conférence de nommer M. J. A. Crowe, secrétaire.

Cette proposition ayant été adoptée, le Comte Granville prévient les Plénipotentiaires que Musurus Pacha, Ambassadeur de Turquie, vient de lui faire savoir, il y a une heure, qu'il n'était pas encore muni des pleins pouvoirs nécessaires pour prendre part à la Conférence. Le Premier Plénipotentiaire de la Grande-Bretagne propose en conséquence que, par égard pour Sa Majesté Impériale le

Sultan, il ne soit pas encore procédé aujourd'hui à la discussion des matières soumises à la Conférence.

Cependant, ajoute-t-il, le temps presse, et il est à considérer qu'un grand nombre de personnes étrangères sont réunies à Londres pour un objet spécial. Il est désirable, en outre, de mener rapidement à bonne fin les questions importantes qui font l'objet de l'attention des Plénipotentiaires. Si plus tard Musurus Pacha n'était pas encore muni des instructions de son Gouvernement, le Comte Granville exprime l'opinion qu'il deviendrait nécessaire de procéder aux travaux de la Conférence.

Il propose donc d'ajourner la séance à samedi prochain.

Cette proposition est adoptée.

Toutefois, il reste entendu que, pour les raisons exposées plus haut et en vue de la nécessité qui s'impose de ne pas perdre un temps précieux avant d'arriver à une solution, il serait impossible de proroger le moment de la discussion au delà du jour qui vient d'être désigné d'un commun accord.

MM. les Plénipotentiaires se séparent en fixant leur prochaine réunion à samedi, 10 février, à trois heures.

Protocole No. 2.

Séance du 10 février 1883.

Le Comte Granville propose, et la Conférence approuve, que le secret le plus absolu soit maintenu au sujet de ses délibérations.

Le Comte Granville propose, en outre, que le Protocole de la dernière séance soit adopté; mais à ce sujet,

Le Baron de Mohrenheim se propose de faire quelques observations, non sur la teneur du Protocole, mais sur une des matières qui s'y trouvent consignées.

L'ordre, dit-il, dans lequel les trois questions à débattre se trouvent soumises aux délibérations de la Conférence ne correspond pas à celui qui s'impose de lui-même, tant en vertu des articles du Traité de Berlin, qui s'y rapportent, que de celui de la dépêche de convocation. Les Plénipotentiaires sont réunis en vertu de l'article LIV du Traité de Berlin, traité qui n'a eu en vue que la réunion d'une Conférence pour règler l'article cité plus haut. La circulaire de Lord Granville invite en conséquence les Puis-

sances à se faire représenter à Londres pour remplir les stipulations développées subsidiairement dans cette pièce, que par suite du cas fortuit qui a empêché une entente sur l'article LV, que le Cabinet de Saint-James a été induit à suggérer que cet article fût déféré à l'examen de la Conférence, qui serait convoquée principalement en vue de l'article LIV :

«It would therefore seem advisable that any Conference which may be convened for the consideration of the LIVth article of the Berlin Treaty should also come to a decision with regard to the execution of its LVth article».

On a donc joint aux deux autres questions la troisième, relative à l'extension des pouvoirs de la Commission Européenne jusqu'à Braïla. L'ordre primitif assigné aux matières soumises à la Conférence était celui que le Traité de Berlin avait consacré. Il se trouve maintenant interverti, cas imprévu avant l'ouverture de la Conférence. Il est clair que la logique s'oppose à cette mutation. Elle ne permet pas que deux questions étroitement liées, l'une et l'autre, à une troisième qui ne serait traitée qu'après, soient discutées avant celle-ci, attendu qu'il en résulterait qu'on préjugerait ainsi la durée d'une institution dont l'existence même est en question, et que l'on se prononcerait sur l'extension et la nature des pouvoirs qu'il s'agit auparavant de prolonger.

Le Plénipotentiaire de Russie conclut en demandant le rétablissement de l'ordre primitif, et que la discussion de l'article LIV du Traité de Berlin passe avant celle du paragraphe LV.

Le Comte Karolyi fait remarquer que si la Conférence se trouvait avoir discuté sans résultat la question de la prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne, il irait de soi qu'on ne procèderait pas à la solution des autres parties du programme de la Conférence.

Le Comte Granville fait observer que la question soulevée par le Plénipotentiaire de Russie lui a été suggérée par la lecture du Protocole. Ne pourrait-on pas adopter le Protocole tel qu'il est et remettre la discussion de la question soulevée à un autre moment?

Le Baron de Mohrenheim dit qu'il suffirait de constater que le consentement qu'il donnerait, au cours de la discussion, à un règlement de la question de la prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne, ne pourrait être que provisoire, et dé-

pendrait des justes réclamations qu'il aurait à faire au nom de son pays.

Le Comte Granville dit que l'ordre de la discussion de ces trois questions avait été adopté conformément aux désirs de ceux des Plénipotentiaires qu'il avait été à même de consulter. Cet ordre lui paraît répondre à tous les besoins et ne porte aucun préjudice aux droits de chaque Plénipotentiaire de formuler toutes les réserves qu'il lui conviendrait de faire en ce qui touche l'avenir de la discussion.

Le Comte Munster se prononce dans le même sens.

Le Baron de Mohrenheim ne saisit pas l'opportunité qu'il y aurait à intervertir l'ordre qui s'impose par la nature des choses la Conférence ayant été convoquée principalement dans le but de trouver une solution à l'article LIV du Traité de Berlin.

M. Tissot croit que la discussion ne souffrirait pas de l'ordre indiqué dans l'invitation du Gouvernement de la Reine.

M. Barrère fait observer qu'il n'y a aucune question de principe en jeu et qu'il s'agit seulement d'une simple affaire de procédure.

Le Comte Nigra pense que la question soulevée par le Plénipotentiaire de Russie doit être considérée comme une simple question de forme. Il ne voit pas qu'il y ait inconvénient à donner satisfaction à la demande du Plénipotentiaire de Russie, du moment qu'il demeure entendu que la Conférence, lorsqu'elle abordera la discussion des trois points, reste toujours maîtresse de suivre l'ordre qui lui paraîtra convenable.

Le Plénipotentiaire de Turquie considère la Commission Européenne comme existant, le Traité de Berlin ayant consacré le principe de la prolongation, qui est admis indiscutable.

Le Baron de Mohrenheim répond que la question de la permanence touchée par le Congrès de Berlin a été abandonnée. Il ne saurait admettre cette permanence, qui n'a été confirmée nulle part depuis le Traité de Paris.

Le Comte Granville croit devoir remettre la discussion sur son véritable terrain. Il ne s'agit pas, quant à présent, de la Commission Européenne, mais uniquement de l'ordre dans lequel la discussion aura lieu. Les explications qui viennent d'être échangées lui paraissent de nature à établir un complet accord.

Le Baron de Mohrenheim déclare que, tout en maintenant son opinion, il désire ne pas soulever de difficultés. Si l'on admet que

les déclarations qui pourraient être faites au sujet de l'article LV du Traité de Berlin ne sont que provisoires et sujettes à être rappelées dans le cas où l'entente ne s'établirait pas en ce qui regarde l'article LIV, il se contentera de cette réserve.

L'incident étant clos, le Protocole de la dernière séance est adopté.

Il est donné lecture de la dépêche dans laquelle l'Envoyé de Roumanie réclame au nom de son Gouvernement le droit de se faire représenter à la Conférence.

Le Comte Granville exprime l'espoir que la Roumanie sera admise à la Conférence sur le même pied que les autres Puissances. Il serait d'autant plus gracieux de lui faire cet accueil qu'elle se trouve déjà représentée dans la Commission Européenne et qu'elle aura également son Représentant dans la Commission mixte, dont la formation est proposée.

Le Comte Münster croit devoir s'opposer à l'admission de la Roumanie sur le même pied que les Grandes Puissances. Le Plénipotentiaire d'Allemagne reconnaît volontiers le grand intérêt qu'a la Roumanie à la solution heureuse des questions pendantes à la Conférence. Cependant, le Gouvernement allemand serait d'avis de conserver à celle-ci son caractère européen en s'abstenant de mettre la Roumanie au pair des Grandes Puissances. Si, tout en maintenant le principe de l'unanimité dans la Conférence, on donnait une voix à la Roumanie, on lui créerait une position qui ne serait nullement désirable, celle de pouvoir, à sa volonté, imposer son *veto*. La Roumanie ne pourrait donc être admise qu'en qualité d'invitée et non comme maîtresse de maison.

Le Plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie croit devoir expliquer qu'il se serait volontiers conformé au désir exprimé par le Président que la Roumanie, en raison de la situation spéciale qui lui a été créée par le Traité de Berlin, soit admise à la considération des trois questions qui forment l'objet de la réunion de la Conférence. Toutefois, il ne peut que tenir compte de l'opinion contraire qui vient d'être exprimée par le Comte Münster, et il serait disposé à revenir sur son opinion pour adhérer à celle du Plénipotentiaire d'Allemagne.

Les Plénipotentiaires de France partagent l'opinion exprimée par Lord Granville et ils seraient disposés à admettre la Roumanie à la discussion des matières soumises à la Conférence ; toutefois

ils reconnaissent que les objections formulées par le Comte Münster sont sérieuses. Ils se rangeront donc à l'opinion de la majorité.

Le Comte Nigra déclare que l'Italie se trouve, dans cette question, dans la même situation que les autres Puissances qui avaient accueilli la proposition de l'Angleterre. Du moment qu'elles semblent disposées à accepter l'amendement proposé par le Représentant de l'Allemagne, le Plénipotentiaire d'Italie se range à l'opinion de la majorité.

Le Baron de Mohrenheim, tout en se rangeant à l'opinion de la majorité, serait d'avis qu'on admît les Etats riverains, sauf à créer à chacun d'eux une situation en rapport avec sa compétence. Mais en raison des opinions qui ont été admises, il croit devoir se ranger définitivement à l'avis de la majorité.

Le Plénipotentiaire de Turquie exprime la même opinion. Il croit toutefois qu'on pourrait inviter la Roumanie à prendre part à la Conférence, mais sans être admise à la signature des Protocoles, réservée aux Plénipotentiaires des Grandes Puissances.

Le Comte Granville demande à l'Ambassadeur d'Allemagne de vouloir bien formuler sa proposition sous forme d'amendement à celle qu'il a présentée au début de la discussion. Il désirerait aussi qu'on adoptât pour la Serbie le même amendement que pour la Roumanie.

Il est donné lecture de la demande faite au nom de Sa Majesté le Roi de Serbie d'être admis à prendre part aux délibérations de la Conférence.

Le Comte Karolyi exprime l'opinion en premier lieu que son Gouvernement aurait désiré que les mêmes privilèges qu'il aurait été disposé à accorder à la Roumanie fussent reconnus pour la Serbie. Cependant, il se déclare prêt à accepter la formule suggérée par le Plénipotentiaire de la Grande-Bretagne, étant d'avis qu'on ne saurait accorder à la Serbie des concessions plus grandes que celles qu'on accorderait à la Roumanie.

M. Tissot ayant accepté l'amendement, le Baron de Mohrenheim déclare l'accepter dans le même sens et se range complètement à l'interprétation que vient de lui donner l'Ambassadeur d'Autriche.

Le Comte Granville, abordant la question de l'admission à la Conférence de la Bulgarie, fait ressortir que cette Principauté est dans une position différente de celle dont jouissent la Roumanie et la Serbie. Elle est dans la position d'un Etat vassal qui doit être représenté par la Turquie. Cependant, la Conférence devrait

nécessairement être pleinement informée des vœux de la Bulgarie, et le Plénipotentiaire de Turquie pourrait donner l'assurance que toutes les communications que la Bulgarie voudrait faire seraient textuellement soumises à la Conférence.

Le Plépotentiaire de Turquie, à l'appui de l'opinion exprimée par le Comte Granville, cite un cas qui s'est produit en 1871. Il s'engage à recevoir et à porter à la connaissance de la Conférence toutes les demandes de la Bulgarie.

Le Comte Karolyi prend acte des paroles du Plénipotentiaire de Turquie, dont il se déclare satisfait.

Le Baron de Mohrenheim, tout en reconnaissant qu'il y avait lieu d'établir une distinction entre la situation qui pourrait être faite à la Bulgarie et celle qui revenait à ses deux co-Etats riverains, ne voit pas pourquoi il ne serait pas possible de lui donner une voix consultative, sans être tenue de faire passer ses communications par le canal de la Turquie. Il invoque l'antécédent de l'admission de la Bulgarie, malgré les objections de la Porte, à la Commission Européenne pour la discussion des Règlements de la navigaton du Danube en amont de Galatz. Cependant, il ne croit pas devoir insister, en présence de l'opinion qui semble prévaloir dans la Conférence. Revenant sur les observations qu'il a cru devoir faire sur le Protocole, le Plénipotentiaire de Russie déclare réserver son opinion et ne prendre que *ad referendum* l'ordre qui a été adopté par la Conférence.

Lord Edmond Fitzmaurice donne lecture de l'amendement rédigé par le Comte Münster dans les termes suivants :

«A la suite d'un échange de vues, et adoptant l'avis de la majorité, la Conférence décide qu'elle invitera la Roumanie et la Serbie à assister à ses séances, afin de les consulter et de les entendre.

«La Conférence décide également que les observations de la Bulgarie seront portées textuellement à la connaissance de la Conférence par l'entremise de l'Ambassadeur de Turquie».

La Conférence adopte la proposition telle qu'il en a été donné lecture par le second Plénipotentiaire de Sa Majesté Britannique.

Les Plénipotentiaires de Roumanie et de Serbie sont admis à la Conférence.

Le Président leur communique la décision que la Conférence vient de prendre à leur égard.

Le Prince Ghika, en prenant connaissance de cette décision, expose que les instructions qu'il a reçues de son Gouvernement

portent seulement sur le cas où le Représentant de la Roumanie serait admis à la Conférence avec voix délibérative. Telle n'est pas la position qui lui est créée aujourd'hui. Il prierait donc la Conférence de bien vouloir lui communiquer sa décision par écrit. Il la portera à la connaissance de son Gouvernement, et il ne doute pas que sous peu il sera en mesure de faire part aux Plénipotentiaires de sa réponse. En attendant, il croit devoir s'abstenir.

M. Marinovitch s'exprime dans le même sens.

La décision de la Conférence est communiquée par écrit aux Représentants de la Roumanie et de la Serbie, qui se retirent.

Le Président prie l'Ambassadeur d'Allemagne de vouloir bien faire connaître à la Conférence son opinion sur la question de l'extension des pouvoirs de la Commission jusqu'à Braïla.

Le Comte Münster ayant cédé la parole à son collègue d'Autriche,

Le Comte Karolyi déclare ne s'opposer en aucune façon à cette extension, sous la réserve de l'acceptation définitive de la prolongation de la Commission Européenne. Il n'entend pas préjuger son opinion quant à cette prolongation.

Le Baron de Mohrenheim, en se rangeant aux réserves que vient d'exprimer l'Ambassadeur d'Autriche, accepte également l'extension, que les Plénipotentiaires de France, d'Italie et de Turquie déclarent adopter.

En ce qui touche les Règlements élaborés par la Commission Européenne pour la partie du Danube comprise entre les Portes-de-Fer et Galatz, et afin, dit-il, d'éviter tout malentendu, le Comte Karolyi s'exprime dans les termes suivants :

«J'ai pour instruction d'accepter dans leur intégrité les Règlements de navigation, de police et de surveillance, adoptés par la Commission Européenne dans son avant-dernière séance, et soumis par elle à la sanction des Puissances en exécution de l'article LV du Traité de Berlin.

«Je pense que la Commission Européenne étant laborieusement arrivée à l'élaboration des dits Règlements, il serait superflu d'entrer dans l'examen des détails, que les Représentants des Puissances à Galatz ont d'ailleurs réglés avec une compétence qui est admise par tout le monde.

«Cependant, les deux points principaux de ces Règlements, qui doivent spécialement attirer l'attention de la Conférence, portent :

«1° Sur la participation de l'Autriche-Hongrie à la Commission

mixte en raison de l'importance et de la supériorité de ses intérêts commerciaux et de navigation dans le cours moyen du Danube; et,

«2° Sur le caractère exécutif de la dite Commission.

«Ces deux points font l'essence des Règlements adoptés par la Commission Européenne, et c'est principalement pour cette raison que le Gouvernement Impérial et Royal doit demander aux Représentants des Puissances et à celui de la Roumanie et de la Serbie d'accepter les principes qu'ils impliquent.

«Le Gouvernement Impérial et Royal considère que la participation de l'Autriche-Hongrie à la Commission mixte ne peut que contribuer à la stricte observation de la liberté de la navigation dans le Danube, consacrée, du reste, par les Traités.

«Les craintes qui pourraient naître de la participation de l'Autriche-Hongrie à la Commission mixte sont d'ailleurs rendues chimériques par ce fait que l'existence de la Commission mixte est formellement subordonnée à celle de la Commission Européenne et que la première ne saurait exister sans la seconde.

«Du reste, le sentiment qui a amené le Gouvernement Impérial et Royal à revendiquer une représentation dans la Commission mixte, droit qui lui a été reconnu par toutes les Puissances, lui a été inspiré par le seul désir d'avoir dans cette Commission une situation qui lui permette de protéger, de concert avec les autres membres de la Commission mixte, ses intérêts légitimes et ceux de la navigation internationale. Je ne parle pas de la présidence, vu qu'il s'agit plutôt d'une question de forme et d'une conséquence naturelle du caractère permanent de la participation austro-hongroise à la Commission mixte.

«En ce qui concerne le caractère exécutif de la Commission mixte, cette condition paraît indispensable à mon Gouvernement pour assurer l'exécution régulière des Règlements préparés par la Commission Européenne.

«Il ne peut porter ombrage à personne, puisque tout le monde y est soumis.

«Ce caractère est d'ailleurs la conséquence de la législation en vigueur sur le Bas-Danube, c'est celui qu'affecte la Commission Européenne de Galatz, et l'article LV du Traité de Berlin a suffisamment indiqué que le régime en amont de Galatz devrait être mis en harmonie avec celui appliqué en aval.

«Le caractère exécutif de la Commission mixte ne porte, en outre, aucune atteinte à la souveraineté des Etats intéressés, la-

quelle demeure intacte en dehors de l'application de certaines dispositions fluviales explicitement indiquées par les Traités.

«Je me fais un devoir de remercier le Gouvernement de Sa Majesté Britannique d'avoir provoqué une Conférence pour règler définitivement les questions qui découlent des articles LIV et LV du Traité de Berlin, et je remercie également les Gouvernements qui ont bien voulu faciliter par leur action une entente commune.

«En me résumant, je me permets, avant tout, de soumettre les deux points précités à l'appréciation de la Conférence, et je me livre à l'espoir que la Roumanie, après que les Grandes Puissances auront de nouveau confirmé ces deux principes et sanctionné tous les Règlements en question, ne se refusera plus à y accéder de son côté».

Le Plénipotentiaire d'Allemagne adhère aux Règlements soumis par la Commission Européenne à l'examen des Puissances.

Les Plénipotentiaires de France déclarent qu'ils ne peuvent que renouveler l'adhésion de leur Gouvernement aux Règlements élaborés par la Commission Européenne, tout en exprimant l'espoir qu'une entente pourra s'établir sur des modifications de détail qui ne porteraient aucune atteinte aux principes qui ont présidé à l'élaboration des Règlements. Il va sans dire, d'ailleurs, que leur adhésion à ces Règlements est subordonnée à la prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne.

Le Plénipotentiaire d'Italie adhère de même à ces Règlements.

Le Baron de Mohrenheim dit que son Gouvernement entend maintenir toutes les déclarations faites par le Délégué du Gouvernement Impérial à la Commission Européenne, consignées dans les Protocoles des Conférences de Galatz, et accorder son consentement à un terme de quatre années à titre d'essai du fonctionnement par ordre alphabétique de la Délégation émanant de la Commission Européenne, si, bien entendu, il était dans le cas d'accorder également son consentement à la prolongation de cette dernière, le terme de l'existence de deux Commissions se trouvant nécessairement lié.

Le Plénipotentiaire de Turquie accepte également les Règlements préparés par la Commission Européenne, avec les réserves stipulées par son Gouvernement lors de la signature de ces Règlements à Galatz.

Le second Plénipotentiaire de France et le Plénipotentiaire

d'Italie déclarent vouloir réserver la discussion sur le terme de quatre ans proposé par le Plénipotentiaire de Russie.

Le Comte Granville annonce à la Conférence que le Comte Karolyi aurait l'intention de proposer certaines modifications qui lui paraîtraient acceptables, mais qu'il se réserve de les formuler dans une séance suivante.

Lord Edmond Fitzmaurice croit que la Conférence accueillera avec une vive satisfaction l'expression des sentiments que l'Ambassadeur d'Autriche-Hongrie vient de lui transmettre par l'entremise de Lord Granville.

Il ressort de cette déclaration que le Gouvernement autrichien est animé du sincère désir de faire tout ce qui est en son pouvoir pour arriver à une cordiale entente avec toutes les parties intéressées.

MM. les Plénipotentiaires se séparent en fixant leur prochaine séance à mardi, 13 février, à trois heures.

Annexe A.

Le Prince Ion Ghika, Ministre de Roumanie à Londres, à Lord Granville, Président de la Conférence.

1 Février, 1883.

Si la Roumanie, le pays le plus directement intéressé dans la navigation du Danube, n'a pas été appelée par le Traité de Paris à participer aux travaux de la Commission Européenne, c'est qu'en 1856 elle formait deux Principautés distinctes sous la suzeraineté de la Porte, qui était tenue de défendre les intérêts des deux pays. Il n'en était plus de même en 1878. A l'époque du Traité de Berlin, la Roumanie était un Etat indépendant, ses intérêts et ses droits ne pouvaient plus, comme par le passé, être représentés par le Délégué ottoman, et le Congrès de Berlin ne pouvait faire moins que de l'appeler à se faire représenter dans la Commission Européenne du Danube.

Par l'article LIII du Traité de Berlin, le Délégué de la Roumanie est admis à la Commission Européenne au même titre que les Délégués des Puissances signataires des Traités de Paris, de

Londres et de Berlin. C'était un acte de justice et d'équité que de reconnaître la position exceptionnelle occupée par la Roumanie sur la partie du fleuve soumise à la juridiction de la Commission Européenne. On ne pouvait pas l'exclure de toute action sur des eaux dont on venait de lui donner la possession.

La participation de la Roumanie aux travaux de la Conférence sur le pied de la plus parfaite égalité avec les autres Puissances est indiquée par la nature même des choses. Ayant été admise au sein de la Commission Européenne, on ne peut l'exclure d'une Conférence convoquée spécialement pour l'existence et l'organisation de cette même institution.

Il est à considérer que le droit de participation de la Roumanie à la Conférence est fondé aussi bien sur les prescriptions anciennes et permanentes du droit international que sur la situation récemment consacrée par l'Europe.

En effet, d'une part, le Protocole du Congrès d'Aix-la-Chapelle du 15 novembre 1818 statue que «dans le cas où des réunions auraient pour objet des affaires spécialement liées aux intérêts des autres États de l'Europe, elles n'auraient lieu que sous la réserve expresse de leur droit d'y participer».

D'autre part, la Roumanie a signé avec les autres Puissances l'Acte additionnel à l'Acte public du 2 novembre 1865, relatif à la navigation des embouchures du Danube, en date du 28 mai 1881, ainsi que le Règlement de navigation et de police applicable à la partie du Danube comprise entre Galatz et les embouchures, arrêté par la Commission Européenne le 19 mai 1881.

La signature du Plénipotentiaire Roumain impliquait dès lors que la Roumanie serait également appelée à se prononcer directement et de pair avec les autres Puissances sur toutes les questions relatives à la Commission Européenne du Danube. Du reste, le Cabinet de Vienne, par sa note du 11 avril 1882, s'est montré favorable à la participation de la Roumanie, et le Gouvernement du Roi pense que les vues des autres Cabinets de l'Europe s'accorderont à reconnaître à la Roumanie le complément logique de la situation qui lui a été faite par leur propre décision, consignée à l'article LIII du Traité de Berlin.

Ion Ghika.

Annexe B.

M. J. Marinovitch, Ministre de Serbie, à Lord Granville, Président de la Conférence.

2 Février, 1883.

Votre Excellence connaît la démarche que le Gouvernement de Sa Majesté le Roi de Serbie, mon Auguste Souverain, a cru devoir faire auprès des Puissances signataires du Traité de Berlin, en vue d'être admis à prendre part aux délibérations de la Conférence qui a été convoquée à Londres pour s'occuper de la question danubienne.

Cette Conférence devant se réunir prochainement, j'ai reçu l'ordre de mon Gouvernement de me rendre à Londres et, s'il y a lieu, de représenter la Serbie à la Conférence.

J'ai donc l'honneur, M. le Comte, de m'adresser à Votre Excellence, en sa qualité de Président de la Conférence, et de vous prier de vouloir bien soumettre la demande de mon Gouvernement à la bienveillante appréciation de cette haute Assemblée.

Les sentiments de justice et de bienveillance dont les Grandes Puissances représentées dans la Conférence sont animées à l'égard de la Serbie me dispensent, M. le Président, de la nécessité de revenir ici sur les raisons de droit qui plaident en faveur de l'admission de la Serbie dans une Conférence où des questions touchant si directement aux intérêts de la Serbie, comme Etat riverain, seront examinées et résolues.

Ces raisons, d'ailleurs, ont été suffisamment exposées dans la circulaire de mon Gouvernement en date du 17/29 décembre 1882, communiquée aux Grandes Puissances.

J'ai, etc.

J. Marinovitch.

Protocole No. 3.

Séance du 13 février 1883.

Le Comte Granville ayant proposé l'adoption du Protocole de la dernière séance, le Plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie exprime le désir de faire quelques changements aux paroles qui lui sont attribuées au sujet de l'invitation faite à la Serbie de prendre part aux travaux de la Conférence.

Par suite de ces changements, le Baron de Mohrenheim déclare s'associer complètement à la pensée du Comte Károlyi.

Le Plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie présente quelques observations au sujet de son adhésion à l'extension des pouvoirs de la Commission Européenne jusqu'à Braïla.

Sur ce point, le Baron de Mohrenheim abonde pleinement dans le sens de ce que venait de dire le Plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie.

Le second Plénipotentiaire de France fait remarquer que l'adhésion des Plénipotentiaires d'Allemagne, d'Italie et de Turquie aux Règlements élaborés par la Commission Européenne n'est pas mentionnée au Protocole de la seconde séance et croit qu'il ya lieu de combler cette lacune. Il saisit en même temps cette occasion pour compléter certaines observations que les Plénipotentiaires de France ont cru devoir faire à la séance du 10 février quant à cette question.

Le Baron de Mohrenheim dit qu'il aurait fait la même remarque que celle que vient de faire le second Plénipotentiaire de France s'il avait eu la priorité alphabétique. La Conférence, ajoute-t-il, attache un trop grand prix à l'opinion des Plénipotentiaires, et, notamment, sur ce point spécial, à celle du Représentant de la Sublime Porte, pour qu'il ne le prie pas de s'exprimer à ce sujet.

Les Plénipotentiaires d'Allemagne, d'Italie et de Turquie ayant formulé leur adhésion, le Baron de Mohrenheim demande à l'Ambassadeur de Turquie si c'est en maintenant ou en abandonnant les réserves dont son Gouvernement avait accompagné la signature du règlement de Galatz, et il en donne textuellement lecture.

Le Plénipotentiaire de Turquie maintient ces réserves et le Plénipotentiaire de Russie en prend acte.

Le Protocole, avec les changements notés plus haut, est adopté.

M. Marinovitch, en communiquant aux Plénipotentiaires la

décision de son Gouvernement au sujet de l'admission de la Serbie à la Conférence, s'exprime en ces termes:

«J'ai communiqué à mon Gouvernement la décision qui m'a été lue à la séance de la Conférence du 10 février courant, et par laquelle la Conférence a bien voulu appeler la Serbie dans son sein, afin de la consulter et de l'entendre.

«Mon Gouvernement, prenant en considération, d'une part, que par cette décision la Conférence n'a pas pu avoir l'intention de contester à la Serbie le droit que, comme Etat souverain et riverain du Danube, elle puise dans le droit des gens, ni de porter atteinte aux dispositions de l'article LV du Traité de Berlin, et, d'autre part, désirant témoigner de sa déférence envers cette Haute Assemblée, m'a donné l'autorisation d'accepter la place à laquelle la Conférence a bien voulu me convier».

Il est donné lecture de la note dans laquelle le Représentant de la Roumanie porte à la connaissance du Comte de Granville que son Gouvernement ne lui permet pas de prendre part aux délibérations de la Conférence (1).

Le Président demande si la Conférence est disposée à maintenir la résolution qu'elle a prise à l'égard de la Roumanie; si les Plénipotentiaires se décidaient à ne rien changer à cette résolution, il prierait l'Ambassadeur d'Autriche de vouloir bien formuler les modifications qu'il a annoncées à la dernière séance.

Le Comte Kàrolyi répond qu'il y aurait avantage à faire d'abord une déclaration qui règlerait la situation de la Conférence vis-à-vis du Règlement de navigation applicable à la partie du Danube située entre les Portes-de-Fer et Galatz.

Le Plénipotentiaire d'Italie propose que la Conférence, par l'organe de son Président, fasse parvenir au Gouvernement de Sa Majesté le Roi de Roumanie ses regrets de ce qu'il n'ait pas cru devoir autoriser son Plénipotentiaire à assister à la Conférence, et lui communique la raison qui a amené les Plénipotentiaires des Puissances à adopter dans la précédente séance la résolution qui concerne la Roumanie. Cette raison, exposée par le Plénipotentiaire d'Allemagne et admise par tous les autres Plénipotentiaires, consiste dans le fait que la Conférence a cru devoir se considérer en quelque sorte comme la prolongation et la suite du Congrès de Berlin, auquel la Roumanie n'a pas participé comm signataire.

(1) Voir, page 367.

La Conférence, ayant adhéré à la proposition du Comte Nigra, décide qu'elle fera part à la Roumanie des motifs de sa décision.

Le Plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie donne lecture d'un projet de déclaration constatant l'accord de la Conférence au sujet du Règlement. Il s'attache à démontrer le grand avantage qu'il y aurait à le faire signer immédiatement.

Engageant le débat sur la forme accordée à la rédaction de cette pièce, le second Plénipotentiaire de France fait observer que le mot «exécutoire» pourrait donner lieu à une interprétation équivoque, et qu'on lui accorderait peut-être une signification qui n'entrerait pas dans la pensée de celui qui l'a proposé. On pourrait avec avantage le supprimer, ou y substituer une autre expression.

Le Plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie dit qu'il n'a d'autre but en vue que de constater la fin d'une phase en la déclarant nettement close.

Le Baron de Mohrenheim croit comprendre que le Plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie désire que l'accord des Grandes Puissances et leur adhésion au Règlement de Galatz soient constatés. La Russie, pour sa part, n'a aucune objection à faire à ce Règlement, qui, malheureusement, n'a pas obtenu l'honneur de l'unanimité. La Convention n'ayant pas été unanimement acceptée par toutes les Parties contractantes, il serait bien difficile pour la Conférence de la rendre exécutoire. La Russie, pour son compte, l'accepte et, moyennant accord, il serait à espérer que l'harmonie qui existe entre les Puissances européennes deviendra une force morale suffisante pour agir sur les dispositions conciliantes de la Roumanie; mais ce serait aller trop loin que de déclarer ce Règlement obligatoire.

Le Président, résumant la discussion et constatant qu'il y a, de fait, un amendement proposé à la Conférence par le deuxième Plénipotentiaire de France, prie l'Ambassadeur de Russie de vouloir bien formuler le sien.

Le Comte Károlyi se déclare prêt à abandonner le mot «exécutoire».

Lord Edmond Fitzmaurice aurait compris le mot «exécutoire» comme étant applicable exclusivement aux Puissances signataires du Protocole. Ce mot ne saurait être interprété comme donnant à d'autres Puissances un mandat exécutoire et c'est ce qui avait été parfaitement compris à la Conférence de 1858. Toutefois, puisque le Plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie ne maintient pas son expression, la difficulté semblerait aplanie.

Le Plénipotentiaire d'Italie fait observer qu'on pourrait adopter la déclaration rédigée par le Comte Károlyi si l'on exprimait en même temps le vœu que les Puissances non représentées puissent plus tard se joindre à cet accord.

Le Comte Granville dit qu'il a déjà pu adhérer, au nom de son Gouvernement, aux arrangements dont il est question; qu'il a saisi avec une vive satisfaction l'occasion de renouveler cette adhésion à la Conférence. Cependant, l'Ambassadeur de Russie ayant cru devoir faire certaines réserves, Sa Seigneurie, tout en exprimant l'espoir que ces réserves ne seront pas de nature à créer la discorde au sein de la Conférence, se croit en devoir de faire part aux Plénipotentiaires de son intention bien arrêtée de ne signer le Protocole qu'à une condition expresse. Il serait parfaitement entendu que la Grande-Bretagne ne se considèrerait liée qu'en tant que la Conférence n'arriverait pas à une décision à laquelle le Plénipotentiaire de la Grande-Bretagne ne pourrait pas se rallier.

Les Plénipotentiaires de France, à la suite des observations formulées par le Comte Granville, font remarquer qu'ils ont fait les mêmes réserves, et ils croient devoir les reproduire.

Le Plénipotentiaire d'Italie s'associe à la réserve formulée par le premier Plénipotentiaire de la Grande-Bretagne.

A la suite de cet échange d'idées, les Plénipotentiaires arrêtent comme il suit le texte de leur déclaration collective:

«Les soussignés, Plénipotentiaires d'Allemagne, d'Autriche-Hongrie, de France, de Grande-Bretagne, d'Italie, de Russie et de Turquie, réunis en Conférence à Londres, le 13 février 1883, et dûment autorisés à cet effet, constatent l'accord unanime intervenu entre eux et adoptent définitivement le Règlement de navigation, de police fluviale et de surveillance, applicable à la partie du Danube située entre les Portes-de-Fer et Galatz, tel qu'il a été élaboré en exécution de l'article LV du Traité de Berlin du 13 juillet 1878, par la Commission Européenne du Danube, avec l'assistance de Délégués des Etats riverains, et tel qu'il se trouve annexé au Protocole No. 24 du 2 juin 1882, de la Commission Européenne du Danube.

«Les soussignés expriment le vœu que les Etats qui ne prennent pas part aux délibérations de la Conférence se rendront à ce vote unanime, et adopteront également le Règlement en question».

Le Président donne lecture d'une communication qui lui a été

faite par le Représentant de Bulgarie au sujet de la décision prise par la Conférence à l'égard de cette Principauté.

Le Plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie ayant émis l'opinion qu'il n'y avait pas lieu de modifier la décision prise au sujet de la Bulgarie par la Conférence, le Comte Granville déclare se ranger au même avis.

Mais en faisant part aux Représentants bulgares de cette résolution, on exprimerait le regret de n'avoir pas pu arriver à une autre solution, tout en exposant qu'on aurait soin de les tenir informés par l'entremise de l'Ambassadeur de Turquie.

Le Comte Nigra, en s'associant à la proposition du Président de communiquer les Protocoles aux Délégués bulgares, propose que, dans la communication qui sera faite par la présidence au Gouvernement roumain, on ajoute que les Protocoles seront aussi mis à la disposition du Gouvernement roumain, s'il le désire.

Le Plénipotentiaire d'Allemagne se rallie aux sentiments exprimés par le Comte Nigra.

Le Plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie est également d'avis qu'il est nécessaire de donner au Représentant de la Bulgarie tous les moyens possibles pour se tenir au courant des délibérations de la Conférence.

Le Baron de Mohrenheim dit qu'à son avis les titres invoqués par la Bulgarie étaient d'une valeur sérieuse, qui semblait devoir lui ménager un accès dans des conditions plus acceptables; qu'il reconnaissait, sans doute, que la situation faite aux deux Royaumes riverains n'admettait plus une position aussi privilégiée que celle à laquelle le Délégué bulgare eût pu prétendre autrement; mais, qu'en tout cas, il demeurait établi que l'assimilation que l'Ambassadeur de Turquie avait faite de la nouvelle Principauté tributaire avec celles qui avaient conquis plus tard leur complète indépendance n'était pas soutenable en droit, le Traité de Berlin lui ayant reconnu des attributions qui lui créaient une position internationale de beaucoup supérieure, lui reconnaissant jusqu'à la faculté de conclure des Traités en dehors de la Turquie. L'usage qu'elle a pu en faire jusqu'ici ne limitait pas celui qu'elle pourrait encore en faire.

Musurus Pacha a exprimé le regret de devoir avouer que c'était la première fois qu'il entendait dire que la Bulgarie eût la faculté de conclure des Traités, et cela en dehors de la Turquie.

Il a soutenu qu'un tel droit n'a été accordé à cette Principauté

ni par le Traité de Berlin, ni par la Puissance suzeraine, et qu'un pays vassal faisant partie intégrante de l'Empire ottoman ne saurait, sans une autorisation spéciale et expresse et sans le concours de la Sublime Porte, faire usage d'un droit international appartenant aux seuls États indépendants.

Le Comte Károlyi, invité à faire part à la Conférence des concessions dont il a été parlé plus haut, déclare que, «désireux d'épuiser tous les moyens de conciliation envers la Roumanie, le Gouvernement impérial et royal serait disposé à ajouter les concessions qui suivent à celles qu'il a déjà faites dans les négociations précédentes, à la condition, toutefois, qu'un accord définitif en résultât:

«1° Il renoncerait à la double voix, bien entendu à titre de réciprocité quant à la double voix roumaine ;

«2° Il accepterait la demande roumaine d'un sectionnement longitudinal, et il espère qu'il sera possible d'éviter, par des garanties à fixer, les conflits de compétence, autrement certains, par suite de la mobilité du thalweg;

«3° Pour la nomination de sous-inspecteurs, le Gouvernement irait dans la voie des concessions jusqu'à admettre soit leur proposition par les Etats riverains, leur nomination par la Commission mixte et leur *confirmation* par les premiers, soit leur proposition par la Commission mixte et leur *nomination* par les Etats riverains».

Le Plénipotentiaire de la Grande-Bretagne se montre très satisfait de la première et de la troisième concession que le Comte Károlyi a bien voulu faire au nom de son Gouvernement. Quant à la seconde, il n'a pas cru nécessaire de la recommander à la Roumanie.

Les Plénipotentiaires de France déclarent qu'ils adhèrent d'autant plus volontiers aux modifications proposées par le Comte Károlyi, qu'elles ne portent aucune atteinte aux principes qui ont présidé à l'élaboration des Règlements et qu'elles répondent aux désirs des États riverains. Ils ajoutent qu'entre les deux solutions proposées par le Plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie pour la nomination des sous-inspecteurs, celle qui réserve aux Etats riverains la nomination de ces agents leur paraît préférable. Il ne sera pas inutile, à leur avis, de stipuler dans les Règlements que ces agents devront appartenir à la nationalité de l'Etat dans les eaux duquel ils fonctionneront.

En ce qui touche le sectionnement fluvial nouvellement pro-

posé, le second Plénipotentiaire de France exprime l'avis qu'il suffira de donner aux sous-inspecteurs le pouvoir de constater les contraventions fluviales partout où ils se trouveraient et de les porter à la connaissance du sous-inspecteur compétent, qui prononcerait en dernier ressort, pour éviter les conflits d'autorité qui pourraient résulter du déplacement du *thalweg*.

Après un échange d'observations entre le second Plénipotentiaire de France, le Baron de Mohrenheim, le second Plénipotentiaire de la Grande-Bretagne et le Comte Károlyi, au sujet de l'acceptation des concessions indiquées par l'Autriche-Hongrie, des contraventions fluviales et de la démarcation du *thalweg*.

Le Baron de Mohrenheim fait observer que les Puissances ayant consenti au Règlement de Galatz, sauf l'assentiment des parties contractantes, les concessions qui viennent d'être faites par l'Autriche-Hongrie sont de nature à contenter également la Roumanie et la Bulgarie. Il serait juste aussi bien que gracieux de spécifier que ces concessions ont été accordées à la Bulgarie aussi bien qu'à la Roumanie.

Le Président fait valoir que tout ce qu'il s'agit de constater aujourd'hui, c'est que l'Ambassadeur d'Autriche-Hongrie a bien voulu faire certaines concessions.

MM. les Plénipotentiaires se séparent en fixant leur prochaine réunion à samedi, 17 février, à trois heures.

(Annexe A). — Voir page 367.

(Annexe B).

Les Délégués de la Principauté de Bulgarie au Comte Granville, Président de la Conférence.

13 Février, 1883.

Nous avons reçu communication de la décision prise par la Conférence pour la question du Danube, dans sa séance de samedi 10 février, au sujet de notre participation aux travaux de cette Conférence, pour ce qui a trait aux questions prévues par l'article LV du Traité de Berlin.

Si nous avons bien compris l'esprit de cette décision, la Conférence, en refusant de nous admettre à exposer et à soutenir nous-mêmes nos droits dans son sein, a en même temps entendu

confier la défense de nos intérêts à l'Ambassadeur de Sa Majesté Impériale le Sultan.

Nous espérons que les honorables membres de la Conférence nous permettront de rappeler que l'article LV du Traité de Berlin donne à la Bulgarie le droit, comme Etat riverain, de prendre part aux travaux de la règlementation de la navigation, de la police et de la surveillance du Danube, depuis les Portes-de-Fer jusqu'à Galatz, et ce droit lui a déjà été confirmé par la présence des Délégués de la Principauté de Bulgarie, avec voix délibérative, au sein de la Commission Européenne, dans les trois sessions de cette Commission.

Pour ce qui est de l'obligation imposée aux Représentants de la Bulgarie de ne pouvoir faire porter leurs observations à la connaissance de la Conférence que par l'entremise de Son Excellence M. l'Ambassadeur de Turquie, on pourrait en conclure que les honorables membres de la Conférence, en prenant cette décision, ont voulu amoindrir les droits conférés à la Bulgarie par l'article LV. Les honorables membres de la Conférence en verront la preuve dans ce fait que les Délégués de la Bulgarie ont siégé sur un pied d'égalité avec le Délégué de la Turquie dans la Commission Européenne du Danube, lorsque cette Commission s'occupait de la règlementation de la navigation, de la police et de la surveillance du Danube.

Nous croyons que, dans le cas présent, on ne pourrait pas invoquer, comme précédent, les dispositions de l'article XVII du Traité de Paris, qui, dans des circonstances similaires, subordonnait l'admission des Commissaires des Principautés vassales de la Turquie à l'approbation de la Sublime Porte, parce que l'article LV du Traité de Berlin a modifié complètement les dispositions de l'article susvisé, en donnant à la Bulgarie le droit de collaborer aux travaux de la Commision Européenne, lorsque celle-ci a pour but la rédaction de Règlements concernant la navigation, la police et la surveillance du Danube.

Le Traité de Berlin a donné à la Principauté de Bulgarie une position internationale supérieure à celle qu'occupaient les Principautés vassales avant la dernière guerre, attendu que, de par ce même Traité, il a été reconnu à la Bulgarie le droit de conclure des Traités et des Conventions avec les autres Puissances en dehors de la Turquie, droit qui a été contesté aux Principautés vassales. Aussi, à notre avis, notre situation devant la Con-

férence, ayant à porter nos observations à sa connaissance par l'entremise de Son Excellence M. l'Ambassadeur de Turquie, ne laisse-t-elle pas que d'être anormale, d'autant plus qu'il est à remarquer, dans le cas présent, que la défense des intérêts de la Principauté de Bulgarie par Son Excellence M. l'Ambassadeur de Turquie ne saurait offrir les garanties voulues, par suite de ce fait que dans la Commission Européenne, lors de la rédaction des Règlements pour la navigation du Danube, le Commissaire ottoman a voté bien souvent contre les propositions des Commissaires bulgares, propositions qui avaient pour but la sauvegarde des intérêts de la Principauté comme Etat riverain.

En remémorant ce qui précède, nous nous plaisons à espérer que les honorables membres de la Conférence, n'ayant pas suffisamment pris en bienveillante considération les titres incontestables que le Traité de Berlin donne à la Bulgarie, voudront bien, dans un strict esprit de justice et d'équité, en tenir un compte plus complet dans la décision à laquelle ils jugeront à propos de s'arrêter à la suite de la présente communication, en nous admettant à défendre nous-mêmes nos intérêts.

Voulcovich.

B. Schischmareff.

Protocole No. 4.

Séance du 20 février 1883.

Le comte Granville propose l'adoption du Protocole de la dernière séance.

A cette occasion, le Baron de Mohrenheim présente quelques considérations au sujet des observations qu'il a émises quant au caractère définitif que la Russie, pour sa part et en ce qui la concerne, était prête à reconnaître à la Convention de Galatz, quoique, selon la très juste observation de MM. les Plénipotentiaires de France, elle fût susceptible d'amélioration. Le Plénipotentiaire de Russie ajoute que pour qu'on ne puisse pas se méprendre sur la portée de la réserve qu'il a énoncée, il croit devoir dire qu'il n'a entendu que sauvegarder une de ces règles élémentaires du droit international auxquelles la langue anglaise applique le terme de «*truism*», à savoir, que les Conventions ne sont parfaites que lorsqu'elles sont consenties par les ayants droit, et qu'une Puissance

ne saurait imposer à l'autre l'exécution d'engagements qu'elle n'a pas pris; mais dans le cas spécial présent, en vue surtout du consentement de son Gouvernement, déjà mentionné par lui dans une séance précédente, à l'application, à titre d'essai, d'un tour de rotation alphabétique, ce serait évidemment dépasser la portée de cette réserve que de vouloir en conclure qu'elle implique une contradiction quelle qu'elle soit entre cette application pour un temps donné, comme essai pratique, et le principe même de l'unanimité, la question en tant que principielle ne se trouvant point par là préjugée.

Le Ministre de Serbie demande la permission de dire un mot à l'occasion de la lecture du procès-verbal de la dernière séance:

«N'ayant pas eu l'honneur», dit-il, «d'assister à la séance du 10 février, dans laquelle l'honorable Plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie a lu un exposé sur les Règlements élaborés par la Commission Européenne pour la partie du Danube comprise entre les Portes-de-Fer et Galatz, je n'ai pu m'acquitter d'une déclaration que mon Gouvernement m'a donné l'ordre de faire à la Conférence.

«M. le Comte Károlyi, en relevant dans les Règlements en question deux points essentiels, et notamment 1° participation de l'Autriche-Hongrie à la Commission mixte, et 2° caractère exécutif de cette Commission, a insisté sur ces points et a demandé aux représentants des Puissances, ainsi qu'à ceux de la Roumanie et de la Serbie, d'accepter les principes que ces deux points impliquent.

«J'ai donc pour devoir de déclarer, en réponse à cet appel du Plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie, que mon Gouvernement maintient complètement l'assentiment qu'il a déjà donné aux Règlements élaborés par la Commission Européenne, et que cet assentiment, en ce qui concerne la Serbie, est définitif.

«Qu'il me soit permis de dire à cette occasion que la Serbie ne peut que se féliciter des concessions que M. le Comte Károlyi a annoncées dans la dernière séance comme pouvant être faites de la part de son Gouvernement dans certaines éventualités, et qui consisteraient notamment: 1° dans la renonciation à la double voix; 2° dans le sectionnement longitudinal, et 3° dans un mode plus libéral de la nomination des sous-inspecteurs.

«Comme Représentant de la Serbie je prends la liberté d'exprimer le vœu que ces concessions, annoncées comme éventuelles, marquées au cachet de la justice et du libéralisme, puissent devenir réelles et définitives».

Il est donné lecture d'une note dans laquelle les Délégués de la

Principauté de Bulgarie portent à la connaissance du Président que le Gouvernement bulgare ne croit pas pouvoir accepter la situation que la Conférence a entendu lui faire par sa décision du 13 courant.

Le Comte Granville exprime le regret qu'il éprouve de ce refus. C'était avec un vif intérêt qu'on avait pressenti la participation de la Bulgarie aux travaux de la Conférence dans la mesure des attributions que les Plénipotentiaires étaient portés à lui concéder.

La Conférence avait été, il est vrai, d'avis à l'unanimité que la Principauté devait être représentée par l'Ambassadeur de la Sublime Porte; mais celui-ci avait pris l'engagement de porter textuellement à la connaissance de la Conférence toutes les observations qui lui seraient présentées par les Délégués bulgares et avait de plus déclaré les considérer comme faisant partie de sa mission. On était même allé plus loin. Sans les admettre formellement à la Conférence, on les avait invités à être présents pendant les discussions, à l'instar des Délégués des autres Puissances à la Commission Européenne du Danube, et on leur avait communiqué les Protocoles des séances. Rien alors ne semblait mettre obstacle à l'acceptation de l'invitation qui avait été donnée.

Le Baron de Mohrenheim, au sujet des Protocoles communiqués aux Délégués roumains et bulgares, fait observer qu'il ne serait peut-être pas superflu d'y joindre la mention expresse que cette communication ne leur est faite que sous la condition du secret le plus absolu.

La Conférence ayant déclaré se ranger à l'opinion émise par le Plénipotentiaire de Russie, le Ministre de Serbie fait part à la Conférence d'une nouvelle demande de son Gouvernement, qu'il expose dans les termes suivants:

«La Conférence étant appelée à s'occuper de la prolongation du mandat de la Commission Européenne du Danube, je demande la permission de lui soumettre, au nom de mon Gouvernement une demande qui a quelque connexité avec cette tâche de la Conférence.

«Il est à la connaissance de MM. les Plénipotentiaires que la Serbie, intéressée comme riveraine du Danube à la liberté de navigation de ce fleuve, croit pouvoir puiser dans sa nouvelle position d'Etat souverain le droit de réclamer un siège permanent dans la Commission Européenne, à l'égal de la Roumanie, laquelle, dès la proclamation de son indépendance, a été admise à y siéger.

«Je ne crois pas avoir besoin de fatiguer votre attention en m'étendant sur les raisons de droit et de justice que mon Gou-

vernement a cru devoir invoquer pour justifier sa demande. Ces raisons, d'ailleurs, ont été soumises à la bienveillante appréciation des Grandes Puissances, et sont suffisamment connues de Vos Excellences.

«Je prendrai la liberté d'ajouter seulement que si la Serbie a pu être laissée en dehors de cette Commission tant que celle-ci n'était chargée que d'une mission restreinte, locale, celle d'exécuter certains travaux pour assurer la navigabilité des bouches du Danube, — travaux qui, à l'origine, ne devaient pas durer plus de deux ans, — il en est tout autrement aujourd'hui, où elle va étendre son activité et sa juridiction sur tout le parcours du Bas-Danube jusqu'aux Portes-de-Fer, et où elle est appelée à s'occuper des questions qui touchent directement aux intérêts de la Serbie, et va exercer sa surveillance et, à un certain degré, sa police sur toute l'étendue de notre rive danubienne au-dessous des Portes-de-Fer.

«La Commission Européenne devenant par les nouveaux arrangements connexe de la Commission mixte, et étant appelée à délibérer et à décider des intérêts de la Serbie, ce serait en quelque sorte un déni de justice que de nous en tenir éloignés. En tout cas, il serait incompatible avec les principes de justice et d'équité qui président à vos délibérations de ne pas tenir compte des changements qui vont être introduits dans la constitution de la Commission Européenne, ni de ceux qui ont été effectués dans la position politique de la Serbie.

«Mon Gouvernement croit donc qu'il lui suffira d'appeler la haute attention de la Conférence sur la légitimité des droits qui servent de base à sa demande pour que justice lui soit rendue.

«Vouée à une tâche d'intérêt général européen, et respectueuse des droits de chacun, la Conférence fera un pas de plus dans sa haute mission en accueillant avec bienveillance la demande de la Serbie et en lui accordant un siège dans la Commission Européenne, comme vos prédécesseurs du Congrès de Berlin lui ont reconnu une place dans la famille des Etats indépendants».

Le Comte Granville croit avoir montré l'intérêt qu'il porte à la Serbie lorsqu'il a proposé son admission à la Conférence avec voix consultative. Ce n'est pas sans une certaine hésitation qu'il croit devoir combattre aujourd'hui la nouvelle demande du Gouvernement serbe. Il n'est cependant pas inutile d'observer que cette demande se trouve basée sur l'idée de la parité entre la Serbie et la Roumanie, tandis que, de fait, les deux royaumes sont placés dans une situation différente. La Serbie, comme la

Roumanie, est Puissance riveraine. A part l'importance des intérêts de celle-ci en comparaison avec ceux de sa voisine, on ne pouvait oublier que le siège de la Commission Européenne était à Galatz. Il aurait été peu courtois d'en exclure la Roumanie, tandis qu'il n'est pas douteux que cette raison n'existe pas quant à la Serbie. Il est également certain, en outre, que plus la Conférence se tiendra au Règlement de Galatz, plus les chances d'une solution favorable seront augmentées. Si l'on élargissait le nombre des membres agrégés à cette Commission, on ouvrirait la porte à de nouvelles demandes du même genre, qu'il serait très difficile de ne pas admettre.

Le Plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie ne se dissimule pas que les raisons alléguées par la Serbie à l'appui de sa proposition ont un certain fondement. Pour sa part, il est autorisé à les appuyer. Il irait même jusqu'à dire que les objections faites par le Plénipotentiaire de la Grande-Bretagne ne lui semblent pas absolument convaincantes. Cependant, il est clair que sur la question de l'admission de la Serbie à faire partie de la Commission Européenne, une entente unanime semblerait difficile à établir. Ce qu'on pourrait faire serait donc d'admettre le titre de la Serbie, quitte à déférer à un autre moment son admission à la Commission Européenne

Les Plénipotentiaires de France disent que toute demande de la Serbie est digne de la considération bienveillante et sympathique de l'Europe ; mais que pour le cas dont il s'agit, il leur paraît difficile de donner suite, quant à présent, aux aspirations qui viennent de se manifester. Les raisons alléguées par le Comte Granville sont sérieuses et de nature à inspirer des doutes même aux amis les plus sincères de la Serbie sur la possibilité qu'il y aurait à satisfaire à sa demande. Il y a aussi, dans cette question, d'autres susceptibilités riveraines qu'il convient de ménager et — en ce qui touche la Roumanie — une situation acquise qu'on ne saurait diminuer sans injustice en adjoignant d'autres membres à la Commission Européenne.

Le Plénipotentiaire d'Italie déclare qu'il n'a pas d'objection à formuler, quant au mérite, sur la question soumise à la Conférence par le Représentant de la Serbie. Mais comme cette question n'est pas comprise dans les trois points qui ont été indiqués dans les lettres de convocation de la Conférence, et pour lesquels seulement il a eu l'instruction d'émettre un vote, le Plénipotentiaire d'Italie se borne à prendre la chose *ad referendum*.

Le Baron de Mohrenheim partage l'opinion du Plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie en ce sens qu'il croit que la demande de la Serbie, qu'il aurait sans cela appuyée, ne rencontrerait pas l'unanimité à la Conférence. Il croit donc nécessaire de subordonner la question de l'admission à celle de l'opportunité. Mais alors il serait naturel, aussi bien que juste, qu'on mît la Bulgarie sur le même pied que la Serbie, d'autant plus que cette dernière n'est riveraine que pour à peine 100 kilomètres, tandis que la première l'est pour 450.

Le Plénipotentiaire de Turquie, tout en s'associant aux observations du Comte Granville, déclare qu'il n'est muni d'instructions qu'à l'égard des trois points qui font partie du programme de la Conférence. D'ailleurs, il croit que les droits et les intérêts de la Serbie étant représentés au sein de la Commission mixte, ce royaume n'a ni titre spécial ni intérêt réel à prendre aussi part à une Commission composée exclusivement des Représentants des Puissances signataires des stipulations de Paris, de Londres et de Berlin. Si la Roumanie y est admise, c'est que la Commission Européenne a son siège sur le territoire de ce royaume. Quant à la Bulgarie, la Sublime Porte, il est presque inutile de le répéter, a une sincère sympathie pour le bien-être de cette Principauté vassale, aux intérêts de laquelle elle veillera avec d'autant plus de sollicitude qu'elle fait partie de la Commission Européenne.

Le Plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie exprime de nouveau le vœu que la Serbie puisse un jour être admise à la Commission Européenne; mais il répète qu'il confie à l'avenir le moment où cette admission pourrait avoir lieu.

Le Comte Granville fait observer qu'il est loin de désirer voir exclure complètement la Serbie, mais il semblerait y avoir de graves objections à formuler le principe de l'admission lorsqu'on n'est pas prêt à l'appliquer.

Le Plénipotentiaire d'Allemagne aurait voulu pouvoir, de son côté, appuyer les vœux de la Serbie, mais en raison des opinions émises il croit devoir se ranger à la majorité.

Lord Edmond Fitzmaurice croit devoir indiquer la distinction qu'il y a lieu de faire entre l'admission d'une Puissance à la Commission Européenne et son admission à la Commission mixte. C'est au Congrès de Berlin qu'on a donné exceptionnellement une place à la Roumanie dans la Commission Européenne, quoiqu'elle ne fût pas une grande Puissance. De tous les Etats riverains, elle était

une des plus intéressées, comme étant maîtresse des deux rives dans la plus grande partie du parcours sur lequel la Commission fonctionne, et comme possédant Galatz, siège de la Commission elle-même. Les raisons qui favorisaient l'admission de la Roumanie ne sont pas applicables à la Serbie, qui n'est pas riveraine sur le parcours en question. Cependant, il serait bien à désirer qu'il fût clairement entendu que la Conférence, en refusant la demande serbe, n'entend nullement porter atteinte à ses droits comme Etat riverain du Danube en général — droit qui resterait intact dans le cas de l'établissement d'une Commission riveraine. C'est précisément parce que l'Europe a décidé de confier le parcours en aval de Galatz à une Commission non-riveraine, quoiqu'en y ajoutant la Roumanie pour les raisons données plus haut, que la Conférence est obligée aujourd'hui de ne pas consentir à l'admission de la Serbie, dont cependant tous les droits restent réservés.

Après quelques paroles en forme d'adhésion exprimées par le Plénipotentiaire de Turquie, le Comte Granville résume la discussion sur la question de l'admission de la Serbie à la Commission Européenne, en faisant ressortir que le Ministre avait pu voir de quels bons sentiments la Conférence était animée à son égard, quoiqu'elle n'eût pas cru devoir accéder à sa demande.

Le Ministre de Serbie dit qu'il aurait désiré une opinion plus favorable, d'autant plus que la Serbie, à son point de vue, lui semblait posséder les mêmes titres que les autres Puissances, en supposant même que son intérêt se représentât par une distance géométrique moindre que celle des autres riverains. Comme pays indépendant et Etat riverain, la Serbie, ajoute-t-il, aurait le droit, au même titre que la Roumanie, d'être représentée dans la Commission Européenne et ce n'est pas sans peine qu'il se voit dans la nécessité d'envoyer à son Gouvernement une décision si défavorable.

Le Comte Granville conclut en faisant observer que la Conférence n'est pas d'avis d'accéder à la demande de la Serbie, mais qu'elle n'entend en aucune manière préjuger par cette décision les droits de la Serbie comme Etat riverain.

La Conférence passant à la discussion de la question de la prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne, le Président exprime l'opinion qu'il verrait avec plaisir adopter le principe de la prolongation permanente. Il prie MM. les Plénipotentiaires de vouloir bien déclarer leurs vues à ce sujet.

Le Plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie serait d'avis qu'une pro-

longation de huit ou dix ans serait celle à laquelle son Gouvernement pourrait s'arrêter. Cependant, plus cette prolongation serait longue, plus elle obtiendrait son assentiment.

Le Plénipotentiaire d'Allemagne s'exprime dans le sens du Plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie.

Les Plénipotentiaires de France, adoptant la manière de voir du Président, font observer que la meilleure solution serait celle qui investirait la Commission Européenne d'un caractère permanent. Ils relèvent que, contrairement aux idées qui en 1856 n'avaient fait attribuer aux travaux dans le Bas-Danube qu'un caractère provisoire, les travaux dont la Commission Européenne a la charge ont bien réellement un caractère permanent. C'est grâce aux entreprises incessantes de la Commission Européenne que le bras de Soulina est maintenu dans un état de navigabilité. Ils pensent que la Commission Européenne a rendu de trop précieux services pour qu'on ne lui donne pas des bases solides et définitives.

Le Plénipotentiaire d'Italie dit que le vote de l'Italie sera pour la solution qui donnera le plus de durée et le plus d'étendue à l'action de la Commission Européenne. Cette action a été jusqu'ici éminemment utile, et elle le sera de même pour l'avenir. C'est grâce aux efforts de cette Commission, à ses soins incessants, et aux travaux qu'elle a entrepris, que l'on doit que les bâtiments de tous les pays ont pu naviguer sans entrave dans les eaux du Danube. La Conférence devrait même saisir la présente occasion pour exprimer à la Commission ses remerciements.

Le Baron de Mohrenheim, traduisant les sentiments de son Gouvernement au sujet de la prolongation, s'exprime dans les termes suivants:

«Depuis que les Puissances s'assemblent en Conférences périodiques pour statuer sur l'opportunité d'un renouvellement des pouvoirs de la Commission Européenne du Danube, c'est pour la première fois qu'elles sont appelées, en vertu d'une disposition du Traité de Berlin, qui témoigne d'un grand esprit de sagesse et de prévoyance, à statuer concurremment sur l'opportunité qu'il pourrait y avoir à y introduire telles modifications qui seraient indiquées par les circonstances. L'alternative ainsi ouverte répond, en effet, selon nous, aux nécessités d'une situation nouvelle. Des événements d'une importance majeure, des faits historiques d'une portée considérable, ont profondément transformé dans ces contrées du Bas Danube l'état de choses antérieur, qu'avaient spécia-

lement en vue des arrangements internationaux adaptés à des circonstances qui n'ont plus guère rien de commun avec celles dont il n'importe pas moins de tenir aujourd'hui un compte tout aussi exact et équitable qu'alors. La question qui se présente en conséquence est celle-ci:

«En quoi peuvent et doivent consister ces modifications, prévues par l'article du Traité de Berlin qui nous occupe en ce moment? C'est sur ce point qu'il appartient à chacun des Plénipotentiaires de faire valoir les revendications éventuelles de son Gouvernement. Pour ma part, j'ai mission d'exposer celles du Gouvernement que je représente, en précisant les modifications qu'il croit utile, juste et nécessaire d'introduire aux pouvoirs de la Commission Européenne, quant à l'extension et au degré de ses attributions — pouvoirs qu'à cette condition il serait tout disposé à lui prolonger pour la nouvelle période d'existence qui lui serait dès lors assurée.

«Qu'il me soit permis de le constater, la Commission Européenne a acquis, dans le passé, des titres sérieux à la reconnaissance générale par le zèle, l'intelligence et la conciliation dont elle a su faire preuve, et les résultats de son activité servent d'heureux témoignage et d'exemple de ce que peut réaliser l'esprit de concorde appliqué aux problèmes politiques. Dans l'avenir, il pourra ne dépendre que d'elle de déployer encore une activité féconde, si elle ne prétend pas l'étendre au delà des points où jusqu'ici elle a été réellement appelée à s'exercer d'une façon pratique, justifiée par une nécessité démontrée. Aussi espérons-nous fermement que cette carrière, circonscrite à la sphère actuelle de ses attributions définitives, pourra lui rester encore longtemps ouverte.

«Je n'ai assurément pas besoin d'affirmer que ce n'est pas le principe de la liberté de la navigation fluviale qui est en question. Désormais, ce grand principe civilisateur ne saurait plus être en question, ni aujourd'hui, ni jamais, ni ici, ni nulle part. La Russie le professe et le proclame aussi hautement que qui que ce soit, et il est tout aussi bien, et tout autant, le sien que celui des autres. Mais c'est précisément parce qu'elle le place si haut et au-dessus de toute atteinte, qu'elle ne concevrait pas qu'on pût l'identifier avec une institution quelconque, et moins encore avec une institution essentiellement précaire à laquelle, dès son origine et jusqu'à ce jour, n'a été constamment reconnue qu'une existence temporaire périodiquement remise en question.

«Le principe de la liberté fluviale a été inscrit en traits indélébiles dans le droit public du monde civilisé, quarante ans avant la création de cette institution toute locale, et, durant ce long laps de temps, il s'est propagé sur tous les fleuves conventionnels des deux hémisphères. Loin donc d'être en quoi que ce soit lié à une institution ignorée partout ailleurs, il est bien assuré, Dieu merci, de lui survivre aussi longtemps que les fleuves et les idées ne rebrousseront pas leur cours. Ce principe devenu loi n'est pas en question, et ce n'est pas du fait de la Russie qu'il le sera jamais. Je n'aurais qu'à rappeler à ce propos les paroles solennelles proférées au Congrès de Berlin par le Prince Chancelier de Russie, s'il pouvait être à présumer qu'elles en eussent besoin. Je n'ai pas la présomption de croire qu'elles puissent acquérir une valeur nouvelle en passant par ma bouche. Mais ce que je sais, c'est qu'elles ne peuvent rien y perdre, et cela me suffit.

«Tel est le point de vue élevé auquel se place mon Gouvernement et auquel il convie les Grandes Puissances à vouloir bien s'associer également lorsqu'elles apprécieront, avec toute l'impartialité dont il aime à être certain d'avance, les propositions suivantes que j'ai l'honneur de leur faire en son nom :

«Considérant :

«1° Que la Commission Européenne du Danube, appelée à se prononcer sur ceux des bras de ce fleuve qui se prêtaient le mieux aux exigences de la libre navigation internationale, avait, après une étude approfondie de la question sur les lieux et une longue expérience pratique, arrêté son choix définitif sur le bras de Soulina, et, par son Protocole du 2 novembre 1865, décidé, sur la proposition de M. le Délégué de la Grande-Bretagne, que c'était dorénavant sur ce bras que devrait être spécialement concentrée l'activité de la Commission, tant en vue de donner aux travaux de l'embouchure un caractère de permanence, que de développer, autant que faire se pourra, l'amélioration du cours de ce bras; et qu'à cette même occasion, M. le Délégué d'Autriche-Hongrie a fait observer que l'amélioration du bras de Soulina devenant, par l'effet de ce vote, l'œuvre définitive de la Commission Européenne, la clause de l'article 3 de l'Acte public relatif à la navigation des embouchures du Danube, signé le même jour, devenait sans objet;

«2° Que les cours d'eau de Kilia, demeurés ainsi en dehors de sa sphère d'activité pratique, constituent des ressources de prospérité locale dont l'on ne saurait frustrer les populations avoisi-

nantes que la Providence a dotées de ces précieuses sources de richesses, et ne pourraient être soustraits, sans dommage pour le commerce général, aux bienfaits de la libre navigation fluviale qui y resterait en souffrance;

«3° Que les obligations, qui sur les cours d'eau conventionnels seuls, peuvent être consenties par les autorités territoriales riveraines dans le plein exercice de leur liberté souveraine, ne sauraient s'étendre au delà des exigences unanimement reconnues nécessaires au développement de la navigation générale, le but que l'on doit avoir en vue ne pouvant être celui d'atteintes gratuites portées au principe sacré de la souveraineté, mais seulement la conciliation, dans une mesure réciproquement équitable, de ce principe avec celui de la libre navigation;

«Le bras susmentionné du Danube, resté de fait et dans la pratique en dehors de l'activité utile de la Commission Européenne, rentrera désormais sous l'autorité territoriale souveraine de la Russie, soit en entier, soit en partie, selon qu'il constitue, ou qu'il ne constitue pas, un cours d'eau mixte, et sauf à appliquer aux parties de ce bras qui rentreraient dans la seconde catégorie des Règlements conformes aux principes du droit public fluvial, établissant le traitement des pavillons de toutes les nations sur le pied d'une parfaite égalité, en vue de sauvegarder la liberté de la navigabilité de la branche de Soulina déclarée internationale.

«En conséquence :

«Les embranchements et embouchures du bras de Kilia qui traversent sur tout leur parcours le territoire de la Russie, et dont ainsi les deux rives lui appartiennent, rentrent sous l'autorité territoriale exclusive de la Russie.

«Le cours mixte du bras de Kilia, dont le Thalweg forme la frontière de la Russie et de la Roumanie, rentre sous l'autorité territoriale exclusive de la Russie sur celles des rives et des eaux qui lui appartiennent jusqu'au Thalweg.

«Le Règlement fluvial de navigation et de police de ce cours mixte prendra pour base celui du Bas-Danube, et sera appliqué par les Etats souverains des deux rives.

«Les travaux techniques que la Russie entreprendrait à ses frais dans ses propres eaux en vue d'y améliorer les conditions de navigabilité dans un intérêt économique, et qui intéresseraient la voie internationale, ne devant pas, dans ses intentions, porter préjudice à la branche de Soulina, les cas de divergences à cet égard

entre les autorités de la Russie et la Commission Européenne feraient l'objet d'explications directes entre les Puissances contractantes, gardiennes des intérêts du cours international du Danube, à l'effet de constater uniquement que lesdits travaux ne sont pas de nature à endommager ceux qui ont déjà été exécutés dans le bras de Soulina.

«Pour les Règlements des péages, la Russie prendra en considération l'avis de la Commission Européenne, sauf, en cas de divergence, à s'entendre avec les mêmes Puissances contractantes».

Le Baron de Mohrenheim termine en disant qu'il n'apporte ici aucun amour-propre d'auteur, et que s'il n'avait pas, d'emblée rencontré la formule la plus heureuse, il prendrait volontiers en considération les observations que l'on voudrait bien lui faire.

Le Comte Granville constate qu'en tant qu'il s'agit de la question de la Commission Européenne, la Conférence est clairement d'avis qu'il y a lieu de prolonger ses pouvoirs. Le Plénipotentiaire de Russie, ainsi que l'avait déjà fait le Plénipotentiaire d'Italie, a donné son tribut d'éloges aux mérites de cette institution. Il a cru devoir ajouter à cet éloge un exposé de vues duquel il ressort que la Russie désire être traitée sur un autre pied que les autres Puissances. Il prie donc MM. les Plénipotentiaires de vouloir bien donner leur avis sur la question de savoir si on discutera de suite les propositions de la Russie ou si l'on ajournera cette discussion à un autre jour.

Après un échange de vues auquel les Plénipotentiaires d'Allemagne, d'Autriche-Hongrie, de France, d'Italie, de Turquie et le Ministre de Serbie prennent part, il est observé qu'à une première audition il serait très difficile d'étudier suffisamment les graves questions posées à MM. les Plénipotentiaires, et il est décidé que la Conférence s'ajournera.

MM. les Plénipotentiaires se séparent en fixant leur prochaine séance à samedi, 24 février, à trois heures.

Annexe au Protocole No. 4, du 20 février 1883.

Les Délégués de la Principauté de Bulgarie au Comte Granville, Président de la Conférence.

19 Février, 1883.

Par sa lettre du 16 février, M. le Secrétaire de la Conférence Danubienne, en nous communiquant le refus de l'honorable Conférence de nous admettre dans son sein pour exposer et défendre nous-mêmes nos droits, nous a, en même temps, invités à paraître à la prochaine séance.

Nous ne pouvons que regretter, Excellence, que les honorables membres de la Conférence n'aient pas pris en bienveillante considération les titres incontestables qu'accorde le Traité de Berlin à la Bulgarie et aient rejeté notre demande.

En conséquence, nous prenons la liberté de porter à la connaissance de Votre Excellence que le Gouvernement de Son Altesse le Prince ne peut pas accepter la situation que la Conférence a entendu faire à la Bulgarie par sa décision du 13 février, parce que cette décision porte atteinte aux droits accordés à la Principauté par le Traité de Berlin. Par suite, nous nous voyons obligés de décliner l'honneur de paraître aux séances de la Conférence.

Nous croyons de notre devoir, en outre, de déclarer que le Gouvernement princier de Bulgarie ne se considèrera pas comme lié par les décisions de l'honorable Conférence, pour tout ce qui se rapporte à la règlementation de la navigation, à la police et à la surveillance du Danube, depuis les Portes-de-Fer jusqu'à Galatz, et que, si des modifications étaient introduites, sans sa participation, dans les Règlements relatifs à la navigation du Danube moyen, le Gouvernement princier de Bulgarie se tiendrait pour dégagé de tout engagement que ses Commissaires ont pris dans la Commission Européenne, lors de l'élaboration de ces Règlements.

Voulcovich.
B. Schischmareff

Protocole No. 5.

Séance du 24 février 1883.

Le Comte Granville, au sujet des questions restées en suspens à la dernière séance, rappelle à MM. les Plénipotentiaires qu'il avait eu l'honneur de proposer la prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne. Cette prolongation avait été acceptée en principe à l'unanimité, de même que la Conférence avait été unanime à en admettre les avantages. L'Ambassadeur de Russie, cependant, tout en faisant l'éloge de la Commission, et en exprimant l'espoir qu'elle rendrait encore d'importants services dans l'avenir, avait cru devoir déclarer que son Gouvernement ne pouvait accepter sa prolongation qu'en tant que certaines modifications dont il donnait le texte et les considérants à l'appui seraient consenties.

«Je serais prêt», ajoute le Président, «à exposer à la Conférence les raisons pour lesquelles le Gouvernement de la Reine croirait ne pas pouvoir accepter toutes les modifications dont le Plénipotentiaire de Russie nous a fait part. Je pense cependant qu'il serait plus respectueux et plus pratique de communiquer immédiatement à la Conférence les modifications auxquelles le Gouvernement de la Reine serait prêt à consentir, et que l'entente que nous désirons tous n'en serait que plus facile.»

Le Comte Granville donne lecture des propositions ainsi qu'il suit:

«1° La Commission n'exercera pas de contrôle effectif sur les parties de Kilia dont les deux rives appartiennent à l'un des Riverains de ce bras.

«2° Pour la partie du bras de Kilia qui traversera à la fois le territoire russe et le territoire roumain, et afin d'assurer l'uniformité des Règlements dans le Bas-Danube, les Règlements en vigueur dans le bras de Soulina seront appliqués sous la surveillance des Délégués de Russie et de Roumanie à la Commission Européenne.

«3° Il demeure entendu que les Agents de la Commission Européenne pourront, pour leur instruction personnelle, circuler dans le bras de Kilia jusqu'à ses embouchures inclusivement.

«4° Au cas ou la Russie entreprendrait des travaux dans le bras mixte et entre les deux rives qui lui appartiennent, elle donnera connaissance à la Commission Européenne des plans de

travaux dans le seul but de constater qu'ils ne portent aucune atteinte à l'état de navigabilité du bras de Soulina. Les travaux qui ont déjà été exécutés au Tchatal d'Ismail restent à la charge et sous le contrôle de la Commission Européenne du Danube.

«5° La Russie communiquera de même à la Commission Européenne le Règlement des péages qu'elle voudrait prélever, dans le but d'établir un système uniforme.

«6° En cas de divergence entre les autorités de la Russie et la Commission Européenne quant aux plans des travaux ou au Règlement des péages, le cas serait soumis directement aux Puissances.

«7° Tous les Traités, Actes et Arrangements relatifs au Danube et ses embouchures sont maintenus dans celles de leurs dispositions qui ne sont pas abrogées ou modifiées par les stipulations qui précèdent».

Le Président met aux voix l'artile Ier.

Les Plénipotentiaires d'Allemagne et de France y adhèrent.

Le Plénipotentiaire d'Italie fait observer que l'une des raisons principales invoquées par le Plénipotentiaire de Russie pour que le bras de Kilia ne soit plus soumis au contrôle effectif de la Commission Européenne était que cette Commission, par son Protocole du 2 novembre 1865, avait choisi le bras de Soulina comme objet de ses travaux et de son contrôle. Il lui semble qu'il serait peut-être utile, surtout en vue de l'avenir, que cette raison fût mentionnée spécialement. Il propose, en conséquence, la rédaction suivante de l'article Ier:

«La Commission Européenne, ayant, par son Protocole du 2 novembre 1865, choisi le bras de Soulina comme objet de ses travaux et de son contrôle, elle n'exercera plus... etc.»

Lord Edmond Fitzmaurice ne pense pas que cet amendement soit absolument nécessaire. Il cite le cas de 1831, où au sujet de la navigation du Rhin, la Hollande ayant énoncé certaines propositions, toutes les autres Puissances riveraines furent unanimes à les combattre; et il fut décidé après un débat prolongé que l'obstacle serait évité si l'on mettait de côté tous les considérants.

Le Comte Granville croit aussi qu'il serait désirable que la Conférence se bornât au strict nécessaire; et

Le Baron de Mohrenheim ayant déclaré accepter complètement, au nom de son Gouvernement, la rédaction proposée par le Président, cette rédaction est adoptée.

En ce qui concerne l'article 2, le Baron de Mohrenheim accepte la rédaction proposée et n'élève aucun objection. Mais afin d'éviter tout malentendu, il estime qu'il y aurait lieu de préciser que l'adoption du Règlement de Soulina ne devait s'entendre qu'à titre de base, ou, ce qui reviendrait au même, sous la clause de *mutatis mutandis*, afin de pouvoir tenir compte des circonstances locales. Il serait, en effet, difficile de déclarer qu'un Règlement puisse être applicable absolument de la même manière à différents cours d'eau. On devrait aussi admettre qu'au besoin les Délégués russes et roumains pourraient se faire remplacer par des surveillants subalternes des mêmes nationalités.

Le second Plénipotentiaire de France croit devoir faire observer qu'il va de soi que les Règlements ne seront pas appliqués par les Délégués en personne. La Commission Européenne du Danube ne procède pas autrement et charge ses employés de l'exécution de ses décisions.

L'article 2 est adopté sous le bénéfice des observations qui ont été faites, et qui demeurent consignées au Protocole.

L'article 3 est accepté sans débat.

Relativement à l'article 4, le Plénipotentiaire d'Italie fait remarquer qu'il n'y est pas fait mention de la Roumanie, qui cependant pourrait faire des travaux sur ses rives. C'est une lacune qu'il serait nécessaire de combler. Le Plénipotentiaire d'Italie propose, en conséquence, de rédiger l'article ainsi qu'il suit:

«Au cas où soit la Russie, soit la Roumanie entreprendrait des travaux dans le bras mixte et entre les deux rives qui leur appartiennent respectivement...» etc.

Après une discussion à laquelle les Plénipotentiaires d'Autriche-Hongrie, de France et de Russie prennent part,

Le second Plénipotentiaire d'Angleterre propose la formule suivante :

«Au cas où la Russie ou la Roumanie... etc.» Cette modification ainsi que celle du Plénipotentiaire d'Italie sont adoptées.

Par suite de cet amendement, la Conférence décide de substituer au mot «elle» ceux de «l'autorité compétente», proposés par le Plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie; et elle ajoute, à la suite d'une observation du Comte Nigra, les mots «et des autres bras» après les mots «le bras de Soulina».

Le Baron de Mohrenheim déclare que, bien qu'il n'ait pas reçu d'instructions sur ce point de son Gouvernement, il n'entrevoit

aucune difficulté au sujet du Tchatal d'Ismail, et ne prévoit, sauf quelques détails techniques, aucun obstacle à l'accord le plus parfait.

Sur l'article 5, le Baron de Mohrenheim déclare avoir pris en général connaissance des propositions dont vient d'être saisi la Conférence, avec un sentiment de satisfaction d'autant plus vif qu'elles le mettent en mesure de constater qu'un grand progrès a été acquis par là dans la voie de l'entente finale, qui est dans les vœux unanimes de toutes les Puissances. Mais n'ayant pas eu jusqu'à cette heure le temps matériellement nécessaire pour recevoir les instructions définitives que ces ouvertures présupposent, il ne peut que proclamer dès à présent l'heureux et parfait accord qu'elles établissent entre les vues et les appréciations des Puissances et celles de son propre Gouvernement sur tous les points, sauf encore le seul dont la rédaction reste pour le moment réservée, notamment l'article 5, qu'il doit, par conséquent, se borner à prendre *ad referendum*. Il est néanmoins sûr d'être le fidèle interprète du Gouvernement Impérial en affirmant que, sans dévier du principe qui réserve les questions de péage à son appréciation, il étendra également à ceux qu'il se verrait dans le cas de devoir prélever sur le bras de Kilia, l'assurance de s'entendre avec les Puissances sur ce qui peut intéresser le bras international de Soulina, en cas d'observation de la part de la Commission Européenne. Ceci est en parfait accord avec l'engagement de prendre en considération l'avis de cette Commission tel qu'il se trouve consigné dans une déclaration préalable. Les Puissances seront toujours en mesure de prendre au besoin, de leur côté, l'avis de leurs Commissaires, et de s'expliquer avec le Gouvernement Impérial en cas de divergences. A l'égard des travaux du Tchatal d'Ismail, le Plénipotentiaire de Russie répète qu'aucune objection n'est à prévoir; mais le Gouvernement Impérial tiendra sans doute à recueillir l'avis des autorités compétentes.

Le Comte Granville fait observer qu'on aurait été en droit de concevoir des inquiétudes sérieuses si le langage du Plénipotentiaire de Russie eût été différent de celui qu'il vient de tenir. En présence des paroles que vient de prononcer l'Ambassadeur de Russie, il ne peut qu'exprimer l'espoir que vient de prononcer l'Ambassadeur de Russie, il ne peut qu'exprimer l'espoir que la confirmation nécessaire du Gouvernement russe ne se fera pas attendre, puisque la confirmation de cet article serait essentielle

au succès des efforts que fait la Conférence pour arriver à une solution des questions importantes qui lui sont soumises.

Le Plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie exprime l'opinion que cet article est absolument essentiel.

Les Plénipotentiaires d'Allemagne, de France, d'Italie et de Turquie se prononcent dans le même sens.

Sur la demande du Plénipotentiaire d'Italie, à laquelle le Président s'associe, la Conférence décide :

«Qu'elle a entendu avec satisfaction la déclaration sur le principe de la liberté fluviale par laquelle le Plénipotentiaire de Russie a fait précéder les demandes de son Gouvernement, et à laquelle les Plénipotentiaires des autres Puissances adhèrent».

Le texte des propositions ayant été adopté, sauf les réserves du Plénipotentiaire de Russie, est arrêté ainsi qu'il suit :

«1° La Commission n'exercera pas de contrôle effectif sur les parties de Kilia dont les deux rives appartiennent à l'un des riverains de ce bras.

«2° Pour la partie du bras de Kilia qui traversera à la fois de territoire russe et le territoire roumain, et afin d'assurer l'uniformité des Règlements dans le Bas-Danube, les Règlements en vigueur dans le bras de Soulina seront appliqués sous la surveillance des Délégués de Russie et de Roumanie à la Commission Européenne.

«3° Il demeure entendu que les agents de la Commission Européenne pourront, pour leur instruction personnelle, circuler dans le bras de Kilia jusqu'à ses embouchures inclusivement.

«4° Au cas où la Russie ou la Roumanie entreprendrait des travaux ou dans le bras mixte ou entre les deux rives qui leur appartiennent respectivement, l'autorité compétente donnera connaissance à la Commission Européenne des plans de ses travaux, dans le seul but de constater qu'ils ne portent aucune atteinte à l'état de navigabilité du bras de Soulina et des autres bras. Les travaux qui ont déjà été exécutés au Tchatal d'Ismail restent à la charge et sous le contrôle de la Commission Européenne du Danube.

«5° La Russie communiquera de même à la Commission Européenne le Règlement des péages qu'elle voudrait prélever dans le but d'établir un sytème uniforme.

«6° En cas de divergence entre les autorités de la Russie et la Commission Européenne quant aux plans des travaux ou au

Règlement des péages, le cas serait soumis directement aux Puissances.

«7° Tous les Traités, Actes et Arrangements relatifs au Danube et ses embouchures sont maintenus dans celles de leurs dispositions qui ne sont pas abrogées ou modifiées par les stipulations qui précèdent».

Après un échange d'observations sur l'opportunité qu'il y aurait de nommer un Comité de rédaction pour arrêter le texte du traité à signer, il est décidé que ce Comité sera constitué et que le Comte Károlyi, M. Barrère, Lord Edmond Fitzmaurice, le Comte Nigra, le Baron de Mohrenheim et Musurus Pacha en feront partie.

Les Plénipotentiaires de France disent que pour compléter les travaux de la Conférence, il est indispensable de relever plusieurs modifications qui résultent des décisions que les Plénipotentiaires ont prises. Le titre des Règlements d'amont devra être modifié en raison de l'extension de la juridiction de la Commission Européenne jusqu'à Braïla, et il sera également nécessaire de voter, dans le Comité de rédaction, les modifications qui ont été introduites dans lesdits Règlements. Certaines réserves ont été faites à Galatz concernant la juridiction consulaire; ces réserves devront nécessairement être reproduites au Protocole de signature.

Le Plénipotentiaire d'Italie rappelle qu'il y a lieu de maintenir et de confirmer les réserves faites par le Délégué d'Italie à Galatz, et acceptées par les Grandes Puissances, concernant la juridiction consulaire.

Le Plénipotentiaire de Turquie fait de son côté une déclaration semblable au sujet des réserves de son Gouvernement, relatives à la nomination du Délégué Bulgare à la Commission mixte, et qu'il a rappelées et maintenues aux séances précédentes de la Conférence.

MM. les Plénipotentiaires se séparent en fixant la date de leur prochaine séance à mercredi 28 février, à trois heures.

Protocole No. 6.

Séance du 1-er mars 1883.

Le Comte Granville prie le Plénipotentiaire de Russie de vouloir bien faire savoir à la Conférence s'il a reçu de son Gouvernement

des instructions définitives concernant les questions qui sont restées ouvertes lors de la dernière séance.

Le Plénipotentiaire de Russie exprime le regret de n'avoir pas encore reçu ces instructions.

Relativement au Protocole de la dernière séance, le Baron de Mohrenheim demande à faire certaines observations. Lorsqu'il a déclaré que la Russie ne réclamait rien pour elle-même qu'elle ne fût pas pour sa part toute prête à reconnaître aux autres, il entendait donner au sens de cette assurance l'acceptation la plus large dont elle était susceptible, ne la bornant pas au seul bras mixte de Kilia. Il n'a nullement la prétention de vouloir imposer son interprétation, mais il tient à la préciser et à la maintenir au nom de son Gouvernement, qui ne pouvait, dans son opinion et en ce qui le concerne, reconnaître l'extension légitime de la juridiction européenne qu'au bras international de Soulina.

Relativement aux mots «et autres bras», ajoutés au quatrième article, le Baron de Mohrenheim n'a fait aucune objection à ces mots, parce qu'ils répondent parfaitement à l'intention de la Russie de n'entreprendre aucuns travaux qui soient de nature à léser les intérêts de la navigabilité non seulement sur le bras de Soulina, mais également sur tout autre bras, quel que soit d'ailleurs son caractère national ou international.

Enfin, pour ce qui est de l'adhésion de son Gouvernement aux articles votés dans la dernière séance, — sauf encore l'article 5, qui demeure réservé, — il la confirme, en proposant seulement, conformément aux instructions du Gouvernement Impérial, un groupement différent, dont il a eu l'honneur de communiquer le projet à M. le Principal Secrétaire d'Etat de Sa Majesté Britannique, et qu'il ne saurait assez recommander à l'adoption de la Conférence en vue de ménager à ses travaux une issue favorable.

Le Plénipotentiaire de Turquie, reprenant la septième proposition, votée telle qu'elle se trouve au Protocole de la dernière séance, fait observer que cette proposition a pour but de maintenir les traités antérieurs relatifs au Danube, et notamment l'article 52 du Traité de Berlin, au sujet de la démolition des forteresses. L'article 11 du même traité stipule que les forteresses bulgares seront rasées, sans que jusqu'à présent, malgré les efforts de la Sublime Porte, les travaux de démolition aient jamais été entrepris. Afin de constater que les Puissances sont toujours d'avis qu'il y a lieu d'effectuer ces démolitions, et que l'article 52 n'est pas

BIBLIOTECA CENTRALĂ
UNIVERSITARĂ

abrogé par défaut d'exécution, il serait utile de consigner, soit dans la Convention à signer, soit au Protocole d'aujourd'hui, que l'article 52 du Traité de Berlin est maintenu, et que l'article littéralement identique (11) du même Traité est confirmé.

Le Comte Granville fait observer qu'à un certain moment il s'était proposé de recommander à la Conférence une proposition analogue à celle dont vient de parler l'Ambassadeur de Turquie. Plus tard, il a cru devoir l'abandonner, non seulement pour ne pas paraître vouloir désobliger la Russie, mais aussi parce que, en fait, il semble peu désirable, au moment où l'on confirme un ensemble d'Actes et de Traités, d'en signaler particulièrement uns eul.

Quant à l'argument de l'Ambassadeur de Turquie, fondé sur la non-exécution jusqu'à ce jour d'un article du Traité de Berlin, le Comte Granville rappelle que plusieurs articles de ce Traité sont dans le même cas, sans que pour cela ils soient abrogés.

Après une discussion à laquelle tous les Plénipotentiaires prennent part, l'Ambassadeur de Turquie se déclare satisfait s'il est consigné au Protocole que l'article 52 du Traité de Berlin est implicitement maintenu en vertu de l'article 7 des propositions votées par la Conférence.

Le Premier Plénipotentiaire de la Grande-Bretagne, résumant cette discussion, dit qu'il est bien entendu que l'article auquel l'Ambassadeur de Turquie fait allusion est compris dans les Traités, Actes et Arrangements dont il est fait une mention générale dans l'article 7.

Sous le bénéfice de ces observations, le Protocole de la cinquième séance est adopté.

Le Comte Granville rappelle à MM. les Plénipotentiaires qu'en présence des réserves faites par l'Ambassadeur de Russie et en raison du retard apporté dans l'envoi de ses instructions, il y a lieu de remettre à une autre séance de prendre une décision définitive quant aux articles déjà votés. Il propose, en attendant, de passer à la discussion de la prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne, et il prie MM. les Plénipotentiaires de vouloir bien s'expliquer à ce sujet. La Conférence a déjà donné, en principe, son adhésion à cette prolongation, mais elle ne s'est pas encore prononcée sur son étendue. Il serait d'avis de donner à la Commission un caractère de permanence absolue.

Le Baron de Mohrenheim, en réservant toujours le seul point de l'article 5, se déclare prêt à entrer dans la discussion de la

prolongation, mais à la condition que son acceptation ne sera qu'éventuelle et pour le cas où une entente définitive s'établira sur l'article 5.

Le Plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie est convaincu de la grande utilité de la Commission Européenne, et il reconnaît les services qu'elle a rendus. Cependant, son Gouvernement ne pourrait accepter le principe de la permanence de cette Commission, principe qui, du reste, ne semblerait pas devoir obtenir l'unanimité des suffrages de la Conférence. Animé du vif désir d'arriver à un accord, il accepterait le terme le plus long à l'égard duquel les Puissances pourraient tomber d'accord.

Le Premier Plénipotentiaire de France déclare partager l'avis émis par le Plénipotentiaire de la Grande-Bretagne sur la question de la permanence. Tout dans le passé de la Commission Européenne — les prolongations successives de ses pouvoirs, la nature de ses travaux, sa vitalité toujours croissante — indique suffisamment que cette institution doit devenir et est, de fait, définitive. Il constate avec satisfaction que son opinion à cet égard est partagée par la plupart des Plénipotentiaires; il a donc lieu d'espérer que si le principe de la permanence de la Commission Européenne ne pouvait être reconnu, la Conférence accepterait une prolongation aussi longue que possible.

Le Plénipotentiaire de la Grande-Bretagne désire, comme il l'a déjà fait observer, la permanence. Considérant, toutefois, que, cette permanence ne pourrait être obtenue que par un vote unanime, et cette unanimité ne paraissant pas devoir s'établir, il devient nécessaire de s'entendre sur une autre solution. Il y a donc lieu de déterminer, non seulement la durée de la Commission Européenne, mais le mode d'après lequel l'existence et la prolongation s'établiront à l'avenir.

Le second Plénipotentiaire de France, à la suite des observations qui précèdent, présente le projet suivant:

«Les pouvoirs de la Commission Européenne, dont la juridiction s'étendra désormais jusqu'à Braïla inclusivement, sont prolongés pour une période de vingt et un ans à partir du 24 avril 1883.

«A l'expiration de cette période, les pouvoirs de la dite Commission seront par tacite réconduction renouvelés de trois ans en trois ans, sauf le cas où l'une des Hautes Parties contractantes notifierait, un an avant l'expiration de l'une de ces périodes trien-

nales, l'intention d'introduire des modifications dans sa constitution ou dans ses pouvoirs».

Le Plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie, d'accord avec les Plénipotentiaires de France et de Grande Bretagne, accepte vingt et un ans comme terme de prolongation de la Commission Européenne. Il ajoute que, vu la corrélation, indissoluble de celle-ci avec la Commission mixte, il entend que cette corrélation, fixée, du reste, par l'article 98 du Règlement de Galatz, sera maintenue dans l'avenir, et que le terme de vingt et un ans sera le même pour la durée de l'une comme de l'autre, en raison du roulement alphabétique des six voix.

Le Plénipotentiaire d'Italie rappelle qu'il a déjà eu l'occasion de se prononcer pour la solution qui donnerait à la Commission Européenne le plus d'étendue et le plus de durée. Il confirme cette opinion. Il aurait accepté la permanence si cette résolution avait pu réunir l'unanimité des voix des Plénipotentiaires. Cela n'étant pas, il adhère à la proposition de prolonger la Commission pour vingt et un ans, avec la clause de la tacite récont duction, qu'il aurait proposée lui même si elle ne l'avait pas été dans une forme parfaite par le second Plénipotentiaire de France.

Le Plénipotentiaire de Russie s'associe pleinement à ce qu'a dit le Plénipotentiaire de l'Autriche-Hongrie quant à la prolongation de la Commission Européenne pour vingt et un ans indiquée par les Plénipotentiaires de France.

Le Plénipotentiaire d'Allemagne dit qu'il accepte le terme de vingt et un ans dans les conditions indiquées.

Le Plénipotentiaire de Turquie croit que la meilleure de toutes les solutions eût été celle de la permanence; mais puisqu'elle ne peut être obtenue, il se rallie à celle que proposent les Plénipotentiaires de France.

Le Ministre de Serbie s'exprime dans le même sens.

Les Plénipotentiaires se séparent, en fixant la date de leur prochaine séance à lundi, 5 mars, à 2 heures et demie.

Protocole No. 7.

Séance du 7 mars 1883.

Le Protocole de la dernière séance est adopté.

Le Baron de Mohrenheim, répondant à une question du Plé-

nipotentiaire de la Grande-Bretagne, se éclare autorisé par son Gouvernement à présenter une nouvelle rédaction des articles votés, sous réserve, à la cinquième séance de la Conférence. Il espère que cette rédaction sera de nature à rallier les suffrages des Plénipotentiaires.

D'après ce projet, on ajouterait à l'article 4 le passage suivant:

«En cas de divergence entre les autorités de la Russie ou de la Roumanie et la Commission Européenne, quant au plan des travaux à entreprendre dans le bras de Soulina et de Kilia, ces cas seraient soumis directement aux Puissances».

L'article 5 serait ainsi conçu:

«Il est entendu qu'aucune restriction n'entravera le droit de la Russie de prélever des péages destinés à couvrir les frais des travaux entrepris par elle. Toutefois, en vue de sauvegarder les intérêts réciproques de la navigation sur les bras de Soulina et de Kilia, le Gouvernement russe, afin d'assurer une entente à ce sujet, saisira les Gouvernements représentés dans la Commission Européenne des Règlements de péage qu'il jugerait utile d'introduire».

Les Plénipotentiaires d'Allemagne, d'Autriche, de France, d'Italie et de Turquie acceptent la rédaction proposée pour l'article 5

Le Comte Granville se déclare également prêt à adopter l'article tel qu'il a été rédigé par le Plénipotentiaire de Russie. Il désire cependant, sans vouloir manifester le moindre sentiment de méfiance, présenter quelques considérations Les hommes, dit-il, passent ; les écrits restent. Il se pourrait que plus tard on élevât des doutes sur la portée exacte des paroles présentées par le Plénipotentiaire de Russie. Afin d'éviter tout malentendu, il serait donc utile de constater qu'il ressort du texte de l'article 5 qu'un accord sera nécessaire entre les Puissances avant que le système et le Règlement des péages ne soient mis en vigueur.

Le Baron de Mohrenheim déclare que c'est absolument dans ce sens que sa rédaction a été faite.

MM. les Plénipotentiaires prennent acte de cette déclaration.

Le second Plénipotentiaire d'Angleterre communique à la Conférence les résultats auxquels est arrivée la Commission de rédaction nommée à la dernière séance. Tous les articles, dit-il, ont été repris et consignés dans un projet de Traité, sauf quelques articles que le Comité de rédaction a cru devoir réserver pour la Conférence d'aujourd'hui.

Le Baron de Mohrenheim saisit cette occasion de discuter la forme

qu'il conviendrait de donner à certaines clauses de ces articles. Au sujet du Tchatal d'Ismaïl, le Gouvernement Impérial n'aurait rien à dire quant à la rédaction proposée si elle n'avait trait qu'aux travaux déjà exécutés. Mais la Commission Européenne pourrait avoir l'intention d'étendre ces travaux, qui pourraient affecter, selon les uns, ou ne pas affecter, selon les autres, la navigabilité du bras de Kilia. En cas de divergence sur ce point, le Gouvernement Impérial ne pourrait pas accepter d'être majorisé. Il proposerait en conséquence de soumettre la question de l'extension des travaux directement aux Puissances.

Le second Plénipotentiaire de France dit qu'il ne voit pas d'inconvénient à accepter l'insertion à l'article 4 de la phrase additionnelle concernant les travaux du Tchatal d'Ismaïl. Il ne saurait toutefois se dispenser de consigner au Protocole certaines observations sur ce point qui lui paraissent indispensables. Il estime d'abord que la Commission Européenne doit rester absolument maîtresse d'entreprendre au Tchatal d'Ismaïl les travaux que lui imposerait l'entretien du bras de Soulina. Ce droit est d'autant plus incontestable que l'extension de l'éperon du Tchatal d'Ismaïl, loin de nuire à l'état de navigabilité du bras de Kilia, ne pourrait que l'améliorer.

M. Barrère tient aussi à relever un point essentiel concernant la comparaison qui a été faite entre les bras de Soulina et de Kilia. Grâce à des travaux coûteux et des dépenses considérables, la Commission Européenne est arrivée à établir un minimum de profondeur de 14 pieds dans la Soulina, tandis que la moindre profondeur dans le bras de Kilia, où aucun travail n'a été entrepris, est de 16 pieds. Il en conclut que l'entretien du bras de Soulina, étant beaucoup plus difficile que celui du bras de Kilia, ne doit souffrir aucune restriction. C'est sous le bénéfice de ces observations que les Plénipotentiaires de France adhèrent à la rédaction proposée.

L'article 4 amendé est adopté comme il suit:

«En cas de divergence entre les autorités de la Russie ou de la Roumanie et la Commission Européenne, quant aux plans des travaux à entreprendre dans le bras de Kilia, ou de divergence au sein de cette Commission quant à l'extension qu'il pourrait convenir de donner aux travaux du Tchatal d'Ismaïl, ces cas seraient soumis directement aux Puissances».

Le Baron de Mohrenheim fait observer qu'il n'a aucune objection à soulever contre l'article 3 en ce qui touche la circulation

des membres de la Commission Européenne dans le bras de Kilia. Il croit cependant qu'on pourrait se contenter d'en consigner les termes au Protocole sans les introduire dans l'Acte final.

Après une courte discussion à laquelle les Plénipotentiaires d'Autriche, de France et de Grande-Bretagne prennent part, il est entendu d'un commun accord que la clause relative à la circulation des Agents de la Commission Européenne sera inscrite au présent Protocole comme ayant la même efficacité que les autres clauses du Traité, dans la forme suivante :

«Il demeure entendu que les Agents de la Commission Européenne pourront, pour leur information, circuler dans le bras de Kilia et à ses embouchures».

Au sujet de l'extension de la juridiction de la Commission Européenne, le Plénipotentiaire de Turquie fait observer que le premier des trois points indiqués dans le programme de la Conférence est l'extension des pouvoirs de cette Commission jusqu'à Braïla. Ce point a été voté et adopté ; mais comme, dans la rédaction proposée par MM. les Plénipotentiaires de France, cette décision de la Conférence n'est mentionnée qu'incidemment, le Gouvernement de la Sublime Porte est d'avis qu'il serait à propos que ce point fût l'objet d'un article spécial et distinct de la Convention à signer.

Les Plénipotentiaires de France disent qu'ils n'ont aucune objection à opposer à la proposition du Plénipotentiaire de Turquie, proposition qui reproduit sous une autre forme ce qu'ils ont dit eux-mêmes.

La Conférence décide qu'un article spécial dans le sens indiqué dans la proposition de l'Ambassadeur de Turquie sera inséré dans le Traité.

Le Plénipotentiaire de Turquie rappelle les réserves qu'il a déjà faites au sujet de la nomination du délégué bulgare à la Commission mixte ; il propose qu'on y donne suite en insérant à l'article 97 (devenu 96) du Règlement, que cette nomination sera soumise à l'approbation de la Sublime Porte. Il n'y a pas ici de question de politique en jeu. C'est une simple question de droit.

Le premier Plénipotentiaire de France exprime l'opinion que la question soulevée par le Plénipotentiaire de Turquie est d'ordre essentiellement politique ; il ne croit pas dès lors qu'il y ait lieu d'inscrire un droit de cette nature dans un Règlement purement administratif comme l'est le Règlement applicable entre les Portes-de-Fer et Braïla. Le Plénipotentiaire de Turquie pourrait se con-

tenter de constater sa demande au Protocole. M. Tissot ne doute pas que la Conférence n'y adhère.

Le Plénipotentiaire de Turquie déclare que, vu le caractère positif de ses instructions, il se croit en devoir d'insister.

Le premier Plénipotentiaire de France fait observer qu'une déclaration faite au Protocole, émanant d'une Conférence, a la même valeur que le Traité ; que la forme, pour être moins solennelle, n'en engage pas moins le pays donnant les pleines pouvoirs.

Le Plénipotentiaire de la Grande-Bretagne objecte qu'une déclaration au Protocole émanant d'un seul Plénipotentiaire n'obligerait que lui, sans nécessairement obliger les autres, mais qu'une déclaration consentie par tous les Plénipotentiaires a la même force que le Traité.

Le Premier Plénipotentiaire de France admet la force de ces observations.

Il reste entendu à l'unanimité que la nomination du Délégué bulgare à la Commission mixte sera soumise à l'approbation de la Sublime Porte, et que la consignation de ce droit au Protocole a la même efficacité que s'il faisait partie du Traité.

Le Plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie, revenant sur les questions soulevées à la dernière séance à l'occasion de la discussion du terme de vingt et un ans pour la prolongation des pouvoirs de la Commission Européenne, rappelle qu'après avoir constaté la corrélation absolue des deux Commissions, Européenne et mixte, il avait tenu à ce qu'il fût clairement entendu que cette corrélation était admise à l'unanimité. Le Plénipotentiaire de Russie ayant fait quelques réserves sur la durée de la Commission mixte, il serait utile que le Baron de Mohrenheim voulût bien donner quelques explications à ce sujet.

Le Plénipotentiaire de Russie répond qu'en effet le Gouvernement Impérial eût trouvé préférable de ne pas dépasser pour un premier essai la limite de quatre ans qu'il avait indiquée d'abord. Il est cependant autorisé à déclarer qu'il ne fait pas de cette limite une condition expresse à son acceptation.

Au sujet des Règlements dans la partie du fleuve comprise entre les Portes-de-Fer et Braïla, les Plénipotentiaires de France rappellent que sur leur suggestion et dans un but de conciliation le Plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie a renoncé, pour sa part, à participer à la représentation européenne dans la Commission mixte et qu'il a accepté certaines modifications concernant le sectionne-

ment fluvial et la nomination des sous-inspecteurs. Ils demandent au Comte Karólyi s'il verrait des inconvénients à stipuler dans le Règlement, que les sous-inspecteurs seront purement et simplement nommés et rétribués par les Etats riverains, qui feront part à la Commission mixte de la nomination de ces agents, ainsi que de leur révocation, si elle devenait nécessaire.

L'Ambassadeur d'Autriche-Hongrie fait observer que son Gouvernement a donné au cours de la Conférence des preuves réelles de conciliation en renonçant à la double voix, en acceptant la demande roumaine d'un sectionnement longitudinal et en faisant des concessions quant à la nomination des sous-inspecteurs. En vue de l'initiative que vient de prendre sur ce dernier point le second Plénipotentiaire de France, le Comte Karólyi espère que le Gouvernement roumain se montrera disposé à concourir à l'entente générale et, afin d'y contribuer pour sa part autant que possible, il se déclare prêt à adhérer à la proposition française.

Le Plénipotentiaire d'Italie rappelle qu'il a eu occasion de faire ses réserves sur la juridiction consulaire; il demande que cette réserve soit confirmée, et, sur la proposition qu'il en fait, la Conférence adopte à l'unanimité la décision suivante:

«Les dispositions des articles 13, 14, 15, 16, 43, 44 et 45 du Règlement pour la partie du fleuve comprise entre les Portes-de-Fer et Braïla, ne pourront être interprétées de manière à restreindre vis-à-vis de l'autorité locale les droits de juridiction des Consuls sur les bâtiments de leur pays, droits résultant des Traités entre les Etats riverains et les Puissances».

Le Comte Granville exprime la satisfaction qu'il éprouve de l'issue favorable des travaux de la Conférence.

Il croit qu'une dernière séance suffira pour signer l'acte final élaboré par les Plénipotentiaires. Il demande à être autorisé à convoquer la Conférence non seulement pour la ratification qui pourrait avoir lieu en quelques mois, mais pour recevoir des Etats riverains l'adhésion aux décisions de la Conférence qu'on est en droit d'attendre d'eux dans le délai qui précèderait la ratification.

Il demande également que la Conférence l'autorise à exprimer aux Etats riverains le désir qu'ont les Puissances européennes de les voir adopter le Règlement, et accepter les décisions de la Conférence. Il prie les Plénipotentiaires, pour leur part, de faire tous les efforts possibles pour convaincre les Etats riverains de l'utilité de se joindre aux Puissances.

Le Plénipotentiaire d'Italie propose que le Président soit chargé d'adresser aux Représentants de la Grande-Bretagne à l'étranger une circulaire invitant les Puissances à faire des démarches simultanées afin d'amener les Etats riverains à donner leur adhésion aux décisions de la Conférence.

Le Comte Granville se déclare prêt à faire cette demarche et, afin d'en assurer le succès, il compte sur l'active coopération des Gouvernements représentés à la Conférence.

MM. les Plénipotentiaires se prononcent à l'unanimité dans le sens des observations du Président.

MM. les Plénipotentiaires se séparent en fixant la prochaine séance à samedi, 10 mars, à cinq heures du soir.

Protocole No. 8.

Séance du 10 mars 1883.

Le Président demande à MM. les Plénipotentiaires s'ils ont quelques observations à faire au sujet du Protocole de la dernière séance.

Le Baron de Mohrenheim, faisant allusion à la durée de la Commission mixte, dit: «J'ai été dans le cas d'exposer la préférence que le Gouvernement Impérial eût donnée à un terme moins prolongé que celui de vingt et un ans assigné à la Commission Européenne, sans entendre pourtant s'y opposer si les membres de la Conférence ne partageaient pas cette manière de voir. Il me sera permis de faire observer que leur opinion à cet égard, c'est-à-dire quant à la préférence à accorder à l'un ou à l'autre de ces termes, n'a pas été jusqu'ici explicitement énoncée par eux, et qu'ainsi, sur l'un des points principaux de nos délibérations, l'avis de chacune des Puissances ne se trouve pas formulé au Protocole, qui est pourtant le commentaire authentique du Traité. C'est une lacune qu'il serait, j'ose le croire, désirable de combler, en vue surtout des interprétations à donner à l'article 98 du Règlement de Galatz, dont le sens me semble avoir été exagéré. Le lien indissoluble entre les deux Commissions, qui s'y trouve stipulé, a été représenté comme faisant dépendre ces deux Commissions l'une de l'autre. Cela ne saurait cependant s'entendre que dans un seul sens, à savoir: que l'existence de l'une, la Commission mixte, dépend de l'autre, la Commission Européenne, dont elle est une émanation, mais non

vice versa. La Commission Européenne en a donné la preuve la plus manifeste par cela seul qu'elle a existé vingt-sept ans, sans la Commission Mixte, et je crois qu'il ne saurait être de l'intérêt de personne de lui faire courir à l'avenir toutes les chances auxquelles pourrait se trouver exposée la Commission Mixte.

«Cette question préjudicielle, ainsi dégagée de toute ambiguité, le Gouvernement Impérial a pensé qu'il serait prématuré d'accorder d'emblée à une Commission encore à naître, qui ne saurait avoir d'autres titres à notre confiance que l'espoir que nous mettons en elle, c'est-à-dire un peut-être, la même durée qu'à une Commission qui a déjà fait ses preuves, qui a passé par le creuset d'une expérience de plus d'un quart de siècle, qui a à faire valoir un état de services des plus glorieux, et à laquelle le terme prolongé actuel n'a fini par être accordé qu'après une longue suite de renouvellements progressifs, au fur et à mesure qu'elle accumulait des titres qui lui créaient des droits. Serait-il juste et sage de procéder avec moins de circonspection, de prévoyance ou de mesure à l'égard d'une institution qui doit être encore mise à l'épreuve et de perpétuer un peut-être? Le Gouvernement Impérial ne l'a pas pensé et ne le pense pas. Il croit qu'il y aurait un grand intérêt à recueillir à ce sujet la pensée des autres Gouvernements, et, je le répète qu'une lacune regrettable existerait dans le Protocole de la Conférence, si leur pensée ne s'y trouvait pas consignée à côté de la sienne; c'est pourquoi, tout en me rangeant d'avance, comme j'ai déjà eu l'honneur de le dire, à l'opinion qui prévaudra dans la Conférence, j'ose émettre le vœu que MM. les Plénipotentiaires voulussent bien motiver également leur vote.

«Il y aurait encore une considération à faire valoir, mais à laquelle il suffira, sans doute, de faire une simple allusion, tant elle se sera déjà présentée d'elle-même à votre esprit: les ménagements à observer envers les co-intéressés, dont il est dans nos vœux à tous de dissiper, autant qu'il peut dépendre de nous, les préventions et les susceptibilités, en ne donnant à nos résolutions que l'extension strictement nécessaire».

Le Comte Granville doute de l'opportunité qu'il y aurait à revenir sur les questions dont l'Ambassadeur de Russie vient d'entretenir la Conférence. Les Plénipotentiaires sont arrivés à une entente complète sur toutes les questions mises en discussion. L'Ambassadeur de Russie, pour sa part, n'insiste pas pour qu'on

adopte les idées qu'il a énoncées. Le Comte Granville propose en conséquence de passer à l'ordre du jour.

Le Baron de Mohrenheim trouve qu'il pourrait être, en tout cas, utile de fixer l'interprétation à donner à l'article 98.

Le Comte Granville fait observer à ce sujet que la proposition autrichienne au sujet de la Commission mixte présupposait l'existence, en même temps, de la Commission Européenne. mais qu'il avait compris que l'arrangement consacré par la Conférence, tout en prolongeant l'existence de la Commission Européenne, ne la faisait pas dépendre de modifications qui pourraient être faites à la Commission Mixte.

Les Plénipotentiaires de France partagent la manière de voir du Président en ce sens que la Commission mixte est une émanation de la Commission Européenne du Danube, laquelle forme comme la clef de voûte du système danubien accepté par la Conférence. Ils rappellent, d'ailleurs, que l'article 97 des Règlements annexés au Traité donne aux Puissances la faculté de porter remède au moyen d'une entente commune, aux défauts que la pratique pourrait révéler dans le fonctionnement de la Commission mixte

Le Plénipotentiaire d'Autriche-Hongrie déclare adhérer pleinement aux observations des Plénipotentiaires français. Mais il voudrait en outre faire ressortir que la durée de la Commission mixte, d'après l'article 98, est fixée une fois pour toutes, en corrélation avec la Commission Européenne, donc pour le terme de vingt et un ans, et que par conséquent l'article qui se réfère à des changements éventuels ne saurait s'appliquer au terme de la Commission.

Les Plénipotentiaires d'Allemagne, d'Italie et de Turquie adhèrent à la manière de voir des Plénipotentiaires de France et de Grande-Bretagne.

Le Plénipotentiaire de Turquie prend acte, au nom de son Gouvernement, de la déclaration consiguée au Protocole de la dernière séance de la Conférence relativement à la nomination du Délégué bulgare à la Commission mixte du Danube, et déclare, de son côté, en être pleinement satisfait.

Le Protocole de la dernière séance est adopté.

L'Ambassadeur de Turquie, prenant la parole, au nom de la Conférence, s'exprime dans les termes suivants:

«Messieurs, je suis sûr d'aller au-devant du vœu unanime de tous les Plénipotentiaires, en vous proposant de vous joindre à moi pour offrir à Son Excellence le Comte Granville, notre Président,

l'expression de nos sentiments chaleureux de reconnaissance pour la manière impartiale, équitable, et qu'on appelle en anglais «*fair*», dont il a dirigé nos délibérations. Si ces délibérations ont abouti à une entente commune et satisfaisante quant au règlement d'une question d'intérêt général, mais qui n'en était pas moins hérissée de difficultés, si elles ont été couronnées d'un succès d'autant plus important qu'il concilie les droits et les intérêts légitimes des Puissances représentées dans cette Assemblée, nous devons principalement ce grand résultat à la haute intelligence, au discernement exquis et au jugement clairvoyant et solide de l'homme d'Etat éminent qui a présidé à nos travaux».

MM. les Plénipotentiaires déclarent tous s'associer avec empressement aux sentiments du Plénipotentiaire de Turquie.

Le Comte Granville exprime le vif plaisir qu'il éprouve d'entendre les bonnes paroles que l'Ambassadeur de Turquie vient de lui adresser. Il est sincèrement touché, dit-il, de la manière dont on a bien voulu reconnaître ses services; et il tient à constater que sans le concours bienveillant de tous ses collègues, la Conférence n'aurait pas pu atteindre les résultats importants qui vont paraître maintenant si satisfaisants aux Puissances.

Le Plénipotentiaire d'Italie, au nom de ses collègues, exprime également à M. Crowe, secrétaire de la Conférence, les remerciements de la Conférence pour les services qu'il lui a rendus.

Le Ministre de Serbie demande s'il n'y aurait pas lieu qu'il signât les Protocoles des séances. Cette formalité est, selon lui, la conséquence logique de la part qu'il a prise aux travaux de la Conférence. Il s'en remet, d'ailleurs, à la décision des Plénipotentiaires.

Le Plénipotentiaire d'Allemagne ne croit pas que le Ministre de Serbie puisse être admis à signer les Protocoles. La Conférence, en adhérant à cette demande, se mettrait en contradiction avec la décision qu'elle a prise concernant l'admission aux séances des Etats riverains.

Le Plénipotentiaire d'Autriche Hongrie demande s'il y a des précédents.

Le Ministre de Serbie cite la Commission riveraine du Danube qui a siégé à Vienne en 1858, et dans laquelle les procès-verbaux des séances ont été signés par tous ceux qui en faisaient partie.

Le Comte Karólyi fait observer que le précédent n'a pas de valeur, puisqu'on ne saurait comparer une Commission riveraine à

une Conférence des Grandes Puissances. Personnellement il n'aurait rien à objecter. Mais la question vaut la peine qu'on la débatte. Cependant, il pense que comme il n'y a pas de précédents en faveur de la demande du Ministre de Serbie, il serait difficile d'y accéder. Du reste, il se rangerait à l'opinion de la majorité.

Le Plénipotentiaire d'Italie déclare avant tout qu'il acceptera pour sa part la décision de la majorité ; mais s'il doit exprimer une opinion, il croit que la demande du Ministre de Serbie pourrait être accueillie sans inconvénient. La Conférence a admis le Représentant de la Serbie dans son sein à toutes ses séances avec voix consultative. Le Représentant de la Serbie a eu l'occasion d'y prendre la parole et d'exprimer son opinion sur plusieurs points. Il semble juste que sa signature figure aux Protocoles où ses paroles sont consignées.

Le Comte Granville rappelle qu'on n'a cité qu'un précédent, qui ne semblerait pas avoir beaucoup de valeur. Il demande s'il y en a d'autres.

Le premier Plénipotentiaire de France estime que la signature demandée ne pourrait qu'affaiblir celle des Plénipotentiaires des Puissances. Elle ne serait pas justifiée par les précédents, et elle porterait une réelle atteinte au caractère officiel du Protocole.

Après une discussion à laquelle les Plénipotentiaires de Turquie, d'Italie et de Russie prennent part,

Le Ministre de Serbie dit que s'il a pris la liberté de soulever la question de la signature, ce n'est pas qu'il eût eu la prétention d'affirmer qu'il en eût le droit; il a seulement voulu appeler l'attention de la Conférence sur une question de procédure pour qu'on agît en connaissance de cause, et pour ne pas établir, par inadvertance, une procédure contraire au sentiment des Plénipotentiaires. M. Marinovitch pense qu'il serait correct et conforme aux précédents d'admettre sa signature, mais comme il ne peut pas invoquer d'une manière absolue des précédents en faveur de sa manière de voir, tout ce qu'il demanderait à la Conférence serait de vouloir bien consigner dans le Protocole d'aujourd'hui la réserve que si, dans l'ignorance des précédents, on ne l'a pas admis à signer les procès-verbaux, il n'en pourrait résulter pour l'avenir aucune interprétation qui serait préjudiciable aux droits de son pays comme Etat souverain.

Le Comte Granville dit qu'il n'y aurait aucune objection à insérer au Protocole les observations que le Ministre de Serbie,

quant à sa propre personne, vient de faire à la Conférence, mais il tiendrait à l'assurer que la décision des Plénipotentiaires n'est basée sur aucun manque de respect pour le Gouvernement que le Ministre représente, mais qu'elle est fondée purement et simplement sur une question de forme et de précédent.

Les Protocoles des deux dernières séances ayant été signés,

Les divers exemplaires du Traité approuvé par MM. les Plénipotentiaires sont collationnés et trouvés en due forme ; et

MM. les Plénipotentiaires y apposent leur signature et le sceau de leurs armes.

Le présent Protocole est approuvé.

XXVI.

Traité de Londres

Signé le 10 mars 1883.

Au Nom de Dieu Tout-Puissant!

Les Puissances signataires du Traité de Berlin, ayant jugé nécessaire de réunir leurs Plénipotentiaires en Conférence à Londres afin de s'entendre sur les décisions à prendre en vertu de l'article 54 du Traité de Berlin du 13 juillet 1878, et sur l'exécution de l'article 55 du même Traité concernant la navigation du Danube depuis les Portes-de-Fer jusqu'à ses embouchures, ont nommé à cet effet pour leurs Plénipotentiaires, savoir .....

Art. I.

La juridiction de la Commission Européenne du Danube est étendue de Galatz à Braïla.

Art. II.

Les pouvoirs de la Commission Européenne sont prolongés pour une période de vingt et un ans à partir du 24 avril 1883.

A l'expiration de cette période, les pouvoirs de la dite Commission seront renouvelés par tacite réconduction de trois en trois ans, sauf le cas où l'une des hautes parties contractantes notifierait, un an avant l'expiration de l'une de ces périodes triennales, l'intention de proposer des modifications dans sa constitution ou dans ses pouvoirs.

ART. III.

La Commission Européenne n'exercera pas de contrôle effectif sur les parties du bras de Kilia dont les deux rives appartiennent à l'un des riverains de ce bras.

ART. IV.

Pour la partie du bras de Kilia qui traversera à la fois le territoire russe et le territoire roumain, et afin d'assurer l'uniformité du régime dans le Bas-Danube, les Règlements en vigueur dans le bras de Sulina seront appliqués sous la surveillance des délégués de Russie et de Roumanie à la Commission Européenne.

ART. V.

Au cas où la Russie ou la Roumanie entreprendrait des travaux soit dans le bras mixte, soit entre les deux rives qui leur appartiennent respectivement, l'autorité compétente donnera connaissance à la Commission Européenne des plans de ces travaux, dans le seul but de constater qu'ils ne portent aucune atteinte à l'Etat de navigabilité des autres bras.

Les travaux qui ont déjà été exécutés au Tchatal d'Ismaïl restent à la charge et sous le contrôle de la Commission Européenne du Danube.

En cas de divergence entre les autorités de la Russie ou de la Roumanie et la Commision Européenne quant aux plans des travaux à entreprendre dans le bras de Kilia, ou de divergence, au sein de cette Commission, quant à l'extension qu'il pourrait convenir de donner aux travaux du Tchatal d'Ismaïl, ces cas seraient soumis directement aux Puissances.

ART. VI.

Il est entendu qu'aucune restriction n'entravera le droit de la Russie de prélever des péages destinés à couvrir les frais des travaux entrepris par elle.

Toutefois, en vue de sauvegarder les intérêts réciproques de la navigation dans le bras de Sulina et le bras de Kilia, le Gou-

vernement russe, afin d'assurer une entente à ce sujet, saisira les Gouvernements représentés dans la Commission Européenne des Règlements de péage qu'il jugerait utile d'introduire.

ART. VII.

Le Règlement de navigation, de police fluviale et de surveillance élaboré le 2 juin 1882, par la Commission Européenne du Danube, avec l'assistance des Délégués de la Serbie et de la Bulgarie, est adopté tel qu'il se trouve annexé au présent Traité et déclaré applicable à la partie du Danube située entre les Portes-de-Fer et Braïla.

ART. VIII.

Tous les Traités, Conventions, Actes et Arrangements relatifs au Danube et à ses embouchures sont maintenus dans toutes celles de leurs dispositions qui ne sont pas abrogées ou modifiées par les stipulations qui précèdent.

ART. IX.

Le présent Traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées à Londres dans l'espace de six mois, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Londres, le 10 mars 1883.

Protocoles de ratification annexés au traité de Londres

du 10 mars 1883.

Protocole I.

Les Puisances signataires du Traité conclu à Londres le 10 mars 1883, concernant la navigation du Danube, étant tombées d'accord pour que l'échange des ratifications du dit Traité s'effectue à Londres au moyen d'un seul instrument par chaque Puissance, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, se sont réunis au Foreign Office, pour procéder au dépôt des dites ratifications.

Les instruments de ces ratifications ont été produits par les

Représentants de Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, etc., et de Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, etc.

Et ayant été, après examen, trouvés en bonne et due forme, et conformes, il a été pris acte du dépôt des dits instruments.

En foi de quoi les soussignés ont signé le présent Protocole et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Londres, le 21 août 1883.

Granville.
Edmond Fitzmaurice.
L. Plessen.

Protocole II.

Les Puissances signataires du Traité conclu à Londres le 10 mars 1883, concernant la navigation du Danube, étant tombées d'accord pour que l'échange des ratifications du dit Traité s'effectue à Londres au moyen d'un seul instrument par chaque Puissance, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, se sont réunis au Foreign Office pour procéder au dépôt des dites ratifications.

Les instruments de ces ratifications ont été produits par les Représentants de Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, etc., et de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, etc.

Et ayant été, après examen, trouvés en bonne et due forme, et conformes, il a été pris acte du dépôt des dits instruments.

Avant de procéder à l'échange des ratifications, le Représentant de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies a fait la déclaration suivante :

«Estimant que la question abordée par la Conférence dans sa séance du 7 mars, concernant les rapports entre la Principauté de Bulgarie et la Puissance suzeraine, ne rentrait pas dans le programme des trois points dont cette assemblée était exclusivement saisie et appelée à connaître, le Gouvernement Impérial de Russie ne saurait accorder de caractère obligatoire aux conclusions auxquelles elle a cru pouvoir s'arrêter à cet égard en dehors des limites de sa compétence légale, et il continue, en conséquence, à considérer la question comme ouverte, se réservant explicitement sa pleine et entière liberté d'appréciation quant au principe qui s'y trouve engagé».

Le Représentant de Sa Majesté la Reine du Royaume Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, Président de la Conférence, tout en constatant qu'il n'a rien à ajouter à ce sujet aux observations faites par lui dans la séance du 7 mars, a pris acte de la réserve formulée par le Représentant de Russie et insérée dans le présent Protocole, avec l'assurance de la porter à la connaissance des autres Puissances signataires du Traité.

En foi de quoi les soussignés ont signé le présent Protocole et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Londres le 24 août 1883.

Granville.
Edmond Fitzmaurice.
Mohrenheim.

Protocole III.

Les Puissances signataires du Traité conclu à Londres le 10 mars 1883, concernant la navigation du Danube, étant tombées d'accord pour que l'échange des ratifications du dit Traité s'effectue à Londres au moyen d'un seul instrument par chaque Puissance, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, se sont réunis au Foreign Office pour procéder au dépôt des dites ratifications.

Les instruments de ces ratifications ont été produits par les Représentants de Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, etc., et de Sa Majesté l'Empereur des Ottomans, etc.

Et ayant été, après examen, trouvés en bonne et due forme, et conformes, il a été pris acte du dépôt des dits instruments.

Avant de procéder à l'échange des ratifications, le Représentant de Sa Majesté l'Empereur des Ottomans a fait la déclaration suivante:

«Considérant que la Conférence réunie dernièrement à Londres était compétente pour se prononcer sur les réserves de la Sublime Porte concernant la nomination du Délégué bulgare à la Commission mixte, par cela même que cette question, inséparable du Règlement élaboré à Galatz et qui a institué la dite Commission, rentrait dans le programme des trois points dont la Conférence était appelée à connaître et dont le deuxième avait pour objet la confirmation du susdit Règlement; considérant, par conséquent, que l'opinion du Gouvernement Impérial de Russie, exprimée dans la

déclaration insérée au Protocole du 24 août dernier, constatant l'échange des ratifications du Traité du 10 mars entre la Grande-Bretagne et la Russie, ne saurait infirmer en rien cette compétence de la Conférence, la Sublime Porte déclare qu'elle entend que la ratification du dit Traité par les Hautes Parties Contractantes implique celle du droit, reconnu à la Sublime Porte par la Conférence dans sa séance du 7 mars, d'approuver la nomination du Délégué bulgare à la Commission mixte, droit dont la consignation au Protocole de cette séance a, d'après la déclaration unanime de la Conférence, la même efficacité que si elle faisait partie du Traité, et que, dès lors, elle maintient, comme conséquence de la sanction accordée à ce Traité par Sa Majesté Impériale le Sultan, que le Délégué bulgare, dont la nomination sera approuvée par la Sublime Porte, représentera l'Empire ottoman au sein de la Commision mixte et devra tenir régulièrement le Gouvernement Impérial au courant des actes et délibérations de cette Commission, sa voix n'étant décisive qu'autant qu'elle sera conforme aux instructions et à l'approbation de la Sublime Porte».

Le Représentant de Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, Président de la Conférence, tout en constatant qu'il n'a rien à ajouter à ce sujet aux observations faites par lui dans la séance du 7 mars, a pris acte de la réserve formulée par le Représentant de Sa Majesté l'Empereur des Ottomans et insérée dans le présent Protocole, avec l'assurance de la porter à la connaissance des autres Puissances signataires du Traité.

En foi de quoi, les soussignés ont signé le présent Protocole et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Londres le 25 octobre 1883.

Granville.
Edmond Fitzmaurice.
Musurus.

XXVII.

Règlement de navigation, de police fluviale et de surveillance, applicable à la partie du Danube située entre les Portes-de-Fer et Braïla.

Annexe au Traité de Londres du 10 mars 1883.

TITRE PREMIER

Régime général de la navigation.

ARTICLE PREMIER.

La navigation continuera à être entièrement libre sur toute la partie du Danube comprise entre Braïla et les Portes-de-Fer. Les bâtiments marchands de toutes les nations y effectueront librement, comme par le passé, le transport des passagers et des marchandises ou le remorquage, sous les conditions d'une parfaite égalité stipulées par l'article 16 du Traité de Paris.

ART. 2.

Il ne sera perçu sur le Danube aucun péage basé uniquement sur le fait de la navigation du fleuve, ni aucun droit sur les marchandises, tant qu'elles se trouveront à bord des bâtiments, transports ou radeaux.

ART. 3.

Les Etats riverains ont le droit de percevoir dans leurs ports respectifs les droits de quai, grue, balance, magasinage, débarquement, pour les établissements existants ou à établir.

Toutefois, ces droits devront être prélevés indistinctement, suivant des tarifs fixes et publics, sans égard à la provenance des

bâtiments et de leur cargaison, et pour autant seulement que les bâtiments assujettis à ces droits auraient profité desdits établissements.

Il est bien entendu que ces tarifs ne pourront être une source de revenus financiers, mais qu'ils produiront seulement la quotité nécessaire au payement de l'intérêt et à l'amortissement du capital de premier établissement et d'entretien. L'amortissement une fois opéré, les tarifs ne représenteront plus que la quotité nécessaire à l'entretien.

ART. 4.

Les ponts à établir sur le fleuve seront construits de façon à ne pas entraver la navigation, soit par des piles trop rapprochées, soit par des tabliers trop peu élevés. Les plus grandes ouvertures seront placées, autant que possible, au-dessus des plus grandes profondeurs, de façon à ne pas obstruer le chenal navigable. Les culées seront construites de manière à ménager le passage des chemins de halage, et les ponts seront établis, en général, de telle sorte que les bâtiments actuellement employés à la navigation du fleuve puissent continuer à pratiquer cette navigation sans aucun changement dans leur mâture ni dans la hauteur de leur cheminée. Les ponts qui, pour donner passage aux bâtiments, doivent être ouverts seront construits de manière à ne pas retarder la navigation.

Les plans des ponts devront être communiqués à l'autorité commune avant la construction.

ART. 5.

Les moulins fixes établis sur la voie fluviale, les moulins flottants, les pêcheries et les roues d'irrigation ne devront pas entraver la navigation. Ils seront établis sur les parties du fleuve qui ne servent pas de passage aux navires et embarcations, et leur emplacement sera choisi de façon à ne pas nuire au libre écoulement des eaux et à ne pas causer de changements préjudiciables dans le lit du fleuve.

ART. 6.

Les lignes douanières suivront partout les rives du fleuve, sans jamais le traverser. Il s'ensuit que les bâtiments, transports, radeaux, etc., tant qu'ils sont en voie de navigation ou à l'ancre

dans le lit du fleuve, sans faire aucune opération de commerce avec la rive, sont entièrement en dehors de toute action des douanes.

En conséquence, les Etats riverains ne peuvent percevoir les taxes douanières qu'à l'égard des marchandises débarquées sur les rives, et cette interdiction s'applique même aux bâtiments, transports ou radeaux traversant les sections du fleuve dont les deux rives appartiennent au même État.

ART. 7.

Le transit est absolument libre pour les marchandises de toutes les nations, quelles que soient leur provenance et leur destination. Lorsqu'un bâtiment, transport ou radeau traverse une section fluviale dont les deux rives dépendent d'un seul Etat, les capitaines ou patrons ne sont pas assujettis à d'autres formalités, quant aux marchandises transportées en transit, qu'au plombage ou à la surveillance d'un agent douanier, exercée à bord jusqu'au point où les deux rives ou l'une d'elles cessent d'appartenir audit État. L'agent douanier, pendant son séjour à bord, a droit à la nourriture, au chauffage et à l'éclairage, sur le même pied que les hommes de l'équipage, mais sans autre rémunération quelconque. Le bâtiment sera tenu de donner passage gratuit audit agent douanier, sans nourriture ni autres frais, au moins jusqu'au dernier port national qu'il touchera dans son premier voyage de retour.

ART. 8.

Les bâtiments de mer ne pourront être tenus de produire d'autres documents que leurs papiers de bord. Les bâtiments ou transports fluviaux devront être munis des documents nécessaires, délivrés par l'autorité dont ils relèvent, pour constater le nom, la nationalité et la capacité du bâtiment ou transport, et l'identité du capitaine ou patron et des hommes d'équipage.

Il est bien entendu qu'aucune autre modification ne sera apportée aux conditions dans lesquelles s'exercent actuellement le grand et le petit cabotage, sans distinction de pavillon.

Les petites embarcations et les barques de pêche sont dispensées de se faire délivrer les actes spécifiés dans le présent article ; les patrons et les hommes d'équipage sont simplement tenus de se munir des documents nécessaires pour constater leur identité

lorsqu'ils veulent accoster à une rive étrangère. Il est bien entendu, d'ailleurs, que cette disposition ne porte aucune atteinte aux lois et règlements ayant pour objet l'exercice de la pêche dans les eaux de chacun des Etats riverains.

ART. 9.

Aucun moulin ni autre établissement, aucune construction nouvelle, aucune prise d'eau ne pourront être créés de manière à interrompre la circulation sur les chemins de halage existants, et ces chemins seront entretenus en état de viabilité.

Les mêmes règles s'appliqueront aux chemins de halage nouvellement établis, ainsi qu'aux prolongements des chemins existants.

ART. 10.

Les dispositions quarantenaires seront conçues de manière à concilier dans une juste mesure les garanties sanitaires et les besoins du commerce maritime et fluvial.

Il est expressément entendu que ces mesures seront exclusivement applicables aux navires et aux voyageurs de provenance brute et dans les ports non contaminés, et que toute mesure exceptionnelle et restrictive sera supprimée pour l'intercourse entre les ports du fleuve, dès qu'une épidémie serait devenue générale sur ses rives.

En règle générale, aussi longtemps qu'aucune épidémie dûment constatée ne règnera, soit en amont des Portes-de-Fer, soit en aval de Braïla, les bâtiments seront affranchis de tout contrôle sanitaire, en naviguant entre Braïla et les Portes-de-Fer, tant à la remonte qu'à la descente.

Si une épidémie vient à éclater dans un port maritime, tout bâtiment arrivant de la mer et qui aura obtenu le visa en patente nette à Soulina, à Kilia ou à Saint-Georges, sera affranchi de toute formalité autre que l'arraisonnement et de toute quarantaine d'observation, sur le parcours de son voyage en amont, jusqu'au Portes-de-Fer.

Dans le cas où une épidémie viendrait à éclater sur les rives du fleuve, en amont des Portes-de-Fer ou en aval de Braïla, le visa obtenu, en patente nette, par les bâtiments en cours de navigation, dans le premier port fluvial non contaminé auquel ils auront touché, dans leur parcours entre les Portes-de-Fer et Braïla,

suffira pour leur assurer le libre accès de tous les autres ports situés sur cette partie du fleuve.

Enfin, si une épidémie vient à éclater sur les rives de cette même partie du fleuve, les bâtiments de mer, aussi bien que les bâtiments fluviaux, continueront à faire leurs opérations en toute liberté, tant qu'ils n'auront pas fait escale dans l'un des ports contaminés. Ils seront simplement tenus de présenter leur patente de santé dans les ports où ils mouilleront.

Afin de faciliter, en temps d'épidémie, le maintien de la police fluviale, l'Inspecteur de la navigation, les sous-inspecteurs et autres agents préposés à la police continueront à circuler librement sur le fleuve, pour les besoins de leur service, sous la seule condition de se soumettre, en cas de compromission, aux mesures règlementaires auxquelles sont soumis les agents de la santé.

TITRE II.

Police de la navigation.

CHAPITRE PREMIER.

Dispositions générales.

ART. 11.

Tout bâtiment à vapeur marchand d'une force au-dessus de cinquante chevaux, naviguant dans le fleuve, est tenu de donner gratuitement passage à l'Inspecteur et aux sous-inspecteurs agissant dans l'exercice de leurs fonctions, et de prendre leurs embarcations en remorque.

ART. 12.

Les bateaux de service de l'autorité préposée à l'exécution des Règlements porteront un pavillon spécial qui sera identique à celui de la Commission Européenne, sauf les lettres portées sur la bande bleue de ce pavillon, lesquelles seront ultérieurement déterminées.

ART. 13.

Les capitaines et leurs équipages, à quelque nationalité qu'ils appartiennent, sont tenus d'obtempérer aux ordres qui leur sont

donnés, en vertu du présent Règlement, par l'Inspecteur, les sous-Inspecteurs, les Capitaines de port, ou par les agents placés sous leurs ordres.

Ils ne peuvent refuser, lorsqu'ils en sont requis, d'arborer leur pavillon, ni de déclarer leurs noms et les noms de leurs bâtiments, ni d'indiquer leur destination et leur provenance.

ART. 14.

Dans tous les endroits convenables du Danube, les Etats riverains pourront établir des échelles fluviales, pour mesurer la hausse et la baisse des eaux, et l'on affichera le tableau des profondeurs dans les ports principaux.

ART. 15.

L'Inspecteur, les sous-Inspecteurs et les Capitaines de port prononcent sommairement dans les différends entre les capitaines et leurs équipages, en se faisant assister par deux capitaines de la nationalité des parties litigantes, ou, à leur défaut, par deux autres capitaines. Ils n'exercent, toutefois, cette partie de leurs attributions qu'autant que l'un des intéressés a réclamé leur intervention, et qu'il ne se trouve pas sur les lieux une autre autorité compétente.

ART. 16.

En cas d'échouement ou de naufrage, les sous-Inspecteurs et les Capitaines de port, chacun dans son ressort, se rendent sur le lieu du sinistre et portent les secours les plus urgents pour assurer le sauvetage de la cargaison, du navire et de ses apparaux, et pour sauvegarder l'intérêt général de la navigation.

Ils constatent les faits et dressent un procès-verbal.

Après quoi, ils se dessaisissent de l'administration du sauvetage, et remettent les actes dressés par eux à la plus proche autorité compétente.

ART. 17.

Au cas où il deviendrait nécessaire de signaler éventuellement les passes difficiles et les endroits où il est défendu de jeter l'ancre, on suivra le système de signaux adopté en aval de Braïla.

ART. 18.

Tout capitaine ou patron d'un bâtiment à voiles ou à vapeur ou d'un radeau, en cours de navigation ou stationnant, soit à l'ancre, soit amarré à la rive, est tenu de veiller à ce que son bâtiment ne cause ni entrave à la navigation, ni dommage, soit à d'autres bâtiments, soit aux échelles, bouées, signaux, chemins de halage et autres établissements servant à la navigation, placés sur le fleuve ou sur les rives, et il doit veiller, avec le même soin, à se sauvegarder lui-même.

En se conformant aux dispositions ci-après du présent Règlement, les navires doivent tenir compte de tous les dangers de la navigation et avoir égard aux circonstances particulières qui peuvent rendre nécessaire une dérogation aux règles prescrites, afin de parer à un péril immédiat.

CHAPITRE II.

Règles pour les bâtiments qui se croisent ou se dépassent.

ART. 19.

En règle générale, il est interdit à un bâtiment de dépasser le bâtiment qui suit la même route que lui, et à deux bâtiments allant en sens contraire, de se croiser sur le point où le chenal ne présente pas une largeur suffisante.

ART. 20.

Aucun bâtiment ne peut se diriger par le travers de la route suivie par un autre bâtiment, de façon à l'entraver dans sa course.

Lorsqu'un bâtiment remontant le fleuve se trouve exposé à rencontrer un bâtiment naviguant à la descente, sur un point qui n'offre pas une largeur suffisante, il doit ralentir sa marche, et, en cas de besoin, même s'arrêter en aval du passage, jusqu'à ce que l'autre bâtiment l'ait franchi; si le bâtiment qui remonte est engagé dans le passage au moment de la rencontre, le bâtiment descendant est tenu de s'arrêter en amont, jusqu'à ce que sa route soit libre.

Dans les passes étroites, les bâtiments à vapeur ne peuvent s'approcher à petite distance des bâtiments qui les précèdent.

ART. 21.

Lorsque deux bâtiments à vapeur ou deux bâtiments à voiles naviguant par un vent favorable se rencontrent, faisant route en sens contraire, celui qui remonte le fleuve doit appuyer vers la rive gauche, et celui qui descend, vers la rive droite, de telle sorte qu'ils viennent tous deux sur tribord, ainsi qu'il est d'usage à la mer. Il en est de même lorsque la rencontre a lieu entre un bâtiment à vapeur et un bâtiment à voiles naviguant par un vent favorable.

Le capitaine ou patron qui s'écarte de ces règles doit prouver, en cas d'avaries, qu'il a été dans l'impossibilité de les observer ; à défaut de quoi, il est responsable, devant le tribunal compétent, des accidents survenus.

En cas de rencontre et sauf les prescriptions des articles 20, 22, 25, 26 et 27 du présent Règlement, tout bâtiment à vapeur peut faire connaître la marche qu'il a l'intention de suivre, en donnant au bâtiment rencontré les signaux spécifiés ci-après :

Un coup bref de sifflet, pour dire : Je vais sur tribord ;

Deux coups de sifflet, pour dire : Je vais sur babord ;

Trois coups de sifflet, pour dire : Je vais en arrière à toute vitesse.

Ces signaux sont facultatifs, mais le bâtiment qui les a donnés est tenu d'y conformer sa marche. Le signal du bâtiment naviguant à la descente fait règle.

ART. 22.

Lorsque deux bâtiments à vapeur allant en sens contraire arrivent dans une passe étroite, ils sont tenus de se donner les signaux prescrits par les articles 23 et 24 ci-après, et celui qui est en aval ralentit sa marche ou s'arrête en cas de besoin, jusqu'à ce que l'autre bâtiment ait franchi le passage.

ART. 23.

Lorsque, dans une passe étroite, un bâtiment à vapeur veut devancer un autre bâtiment à vapeur marchant dans le même sens,

il en donne le signal, avant d'être arrivé à petite distance, au moyen de cinq coups de cloche ou de sifflet et en agitant un pavillon à hampe sur le gaillard d'avant ; ou en hissant à mi-mât un pavillon bleu pendant le jour ou un fanal éclairé, à verre blanc, pendant la nuit. Sur ces signaux, le bâtiment marchant en avant s'écarte à gauche et livre le passage à l'autre bâtiment, qui prend la droite ; aussitôt que le bâtiment qui suit se trouve à la distance d'une demi-longueur de bâtiment de celui qui précède ou de la queue du convoi remorqué par lui, ce dernier doit ralentir sa marche jusqu'à ce qu'il ait été dépassé.

ART. 24.

Lorsqu'un bâtiment meilleur voilier rejoint un bâtiment à voiles et veut le dépasser, il en donne le signal en hélant à temps son devancier, lequel est tenu de lui livrer passage au vent.

Lorsqu'un bâtiment à vapeur veut devancer un bâtiment à voiles marchant dans le même sens que lui, il lui donne le signal prescrit par l'article précédent avant d'être arrivé à petite distance, et il passe sous le vent du bâtiment à voiles.

ART. 25.

Tout bâtiment à vapeur est tenu d'éviter les bâtiments marchant à la dérive qu'il rencontre, soit en remontant, soit en descendant le fleuve.

Le bâtiment naviguant à la dérive doit, de son côté, lorsqu'il rencontre d'autres bâtiments, soit à voiles, soit à vapeur, se ranger le plus près possible de l'une des rives, afin d'opposer le moins d'obstacle possible au passage.

ART. 26.

Les capitaines ou conducteurs de remorqueurs, naviguant avec ou sans convoi, sont tenus à l'observation de toutes les dispositions qui précèdent; ils doivent spécialement se conformer aux prescriptions des articles 23 et 24 ci-dessus, lorsqu'un convoi veut en dépasser un autre ; hors ce dernier cas, deux convois ne peuvent jamais se trouver l'un à côté de l'autre, soit au mouillage, soit en cours de voyage.

En cas de rencontre avec des bâtiments à voiles ou à vapeur faisant route en sens contraire, le remorqueur, s'il remonte le fleuve, a la faculté de s'écarter des prescriptions de l'article 21 ci-dessus pour se tenir en dehors du courant, s'il peut le faire sans danger pour les bâtiments rencontrés.

Le remorquer est tenu, d'ailleurs, s'il fait usage de cette faculté, de donner les signaux prescrits par les articles 23 et 24 ci-dessus.

ART. 27.

En règle générale, tout bâtiment à vapeur qui ne remorque pas un convoi, de même que tout bâtiment à voiles naviguant par un vent favorable, doit livrer passage à un convoi de bâtiments remorqués. A défaut d'espace suffisant pour ce faire, les capitaines et conducteurs, tant des remorqueurs que des bâtiments remorqués, sont tenus, même dans le cas où les signaux prescrits par les articles 23 et 24 ci-dessus n'ont pas été donnés, de s'écarter conformément aux dispositions desdits articles.

Les capitaines et conducteurs des remorqueurs et des bâtiments remorqués doivent, d'ailleurs, dans tous les cas de rencontre avec d'autres bâtiments, rapprocher autant que possible, les uns des autres, les bâtiments conduits à la remorque en convoi, de manière à livrer aux autres bâtiments un passage suffisamment large.

Il est interdit, dans tous les cas, de naviguer dans le fleuve avec plus de trois bâtiments amarrés bord à bord.

CHAPITRE III.

Règles du halage.

ART. 28.

Si deux bâtiments halés en sens contraire se rencontrent le long de la même rive, celui qui remonte s'écarte de manière à laisser passer l'autre.

Si un bâtiment halé par des animaux de trait rejoint un train de halage à bras, celui-ci doit lui livrer passage.

Dans le cas où un bâtiment halé en rencontre un autre amarré à la rive, le capitaine de ce dernier doit permettre aux matelots

du bâtiment halé de monter sur son bord pour transporter la corde de halage.

ART. 29.

Un bâtiment halé à bras ne peut entreprendre de dépasser un autre bâtiment halé de même, sauf le cas où il n'en résulterait aucun retard ni embarras pour ce dernier, lequel est tenu, en pareil cas, de se ranger le plus près possible contre la rive qu'il longe.

ART. 30.

Il ne peut y avoir, en dehors des ports, plus de trois bâtiments mouillés ou amarrés bord à bord, le long des chemins de halage.

CHAPITRE IV.

Règle pour la navigation pendant la nuit et par un temps de brouillard.

ART. 31.

Tout bâtiment à vapeur naviguant pendant la nuit (entre le coucher et le lever du soleil) doit être muni d'une lumière blanche, facilement visible à la distance de deux milles au moins, hissée en tête du mât de misaine, d'une lumière verte à tribord, et d'une lumière rouge à babord.

Les feux de côté sont pourvus, en dedans du bord, d'écrans dirigés de l'arrière à l'avant, de manière que le feu vert ne puisse pas être aperçu de babord avant, ni le feu rouge, de tribord avant.

Les bâtiments à voiles, lorsqu'ils font route à la voile ou en remorque, portent les mêmes feux que les bâtiments à vapeur en marche, à l'exception du feu blanc du mât de misaine, dont ils ne doivent jamais faire usage. Les bâtiments à vapeur remorquant un ou plusieurs autres bâtiments portent, indépendamment de leurs feux de côté, deux feux blancs placés, l'un au-dessous de l'autre en tête du mât, pour servir à les distinguer des autres navires à vapeur.

Pour l'application des règles prescrites par le présent article, tout navire à vapeur qui ne marche qu'avec l'aide de ses voiles est considéré comme navire à voiles, et tout navire dont la machine est en action, quelle que soit sa voilure, est considéré comme navire à vapeur.

Les radeaux naviguant pendant la nuit doivent porter un feu blanc à chacun de leurs angles.

To t bâtiment, soit à voiles, soit à vapeur, en marche pendant la nuit, qui s'aperçoit qu'il est rejoint par un autre bâtiment suivant la même route que lui, est tenu de l'avertir, en lui montrant une lumière blanche à l'arrière.

ART. 32.

Les bâtiments à voiles, les convois de remorque et les radeaux ne peuvent naviguer que lorsqu'ils aperçoivent distinctement la rive qu'ils suivent.

ART. 33.

Par les temps de brume, les bâtiments à vapeur ne peuvent naviguer qu'à vitesse réduite, et les capitaines sont tenus de régler leur marche, suivant l'intensité de la brume, de manière à rester toujours maîtres de leurs mouvements et à pouvoir s'arrêter à temps, en cas d'obstacle. Ils sont tenus, d'ailleurs, de faire tinter sans interruption la cloche du bord, en donnant un coup de sifflet de deux en deux minutes, et de jeter l'ancre, si la brume devient épaisse au point qu'il leur soit impossible d'apercevoir la rive sur laquelle ils appuient ou vers laquelle ils se dirigent.

CHAPITRE V.

Règles pour les bâtiments au mouillage.

ART. 34.

Il est expressément défendu de jeter l'ancre ou de s'amarrer dans le chenal de navigation de manière à entraver la marche des bâtiments.

ART. 35.

Lorsque, par suite de brouillard, un bâtiment ou un radeau est obligé de s'arrêter ailleurs que sur un point habituel de mouillage, il est tenu, si c'est un bateau à vapeur, de faire tinter la cloche du bord, et, dans le cas contraire, de héler du porte-voix. Ces signaux sont répétés de deux en deux minutes.

ART. 36.

Tout bâtiment arrêté sur le fleuve pendant la nuit doit être muni d'un fanal éclairé qui est placé, soit à l'extrémité de l'une des grandes vergues, soit sur toute autre partie apparente du bâtiment, du côté du chenal, de telle sorte qu'il puisse être aperçu aussi bien en amont qu'en aval.

Les radeaux stationnant à l'ancre pendant la nuit doivent porter les feux prescrits par l'article 31, sauf les feux des deux angles du côté de la rive, qu'ils sont tenus de supprimer.

ART. 37.

Lorsqu'un bâtiment ou un radeau est obligé de placer un câble ou une chaîne en travers du chenal, ces amarres doivent être larguées promptement, aussitôt qu'un autre bâtiment se présente pour passer.

ART. 38.

Les radeaux et trains de bois ne peuvent avoir qu'un tirant d'eau inférieur de deux pieds anglais, au moins, à la hauteur de l'eau sur celui des bas-fonds du fleuve offrant la moindre profondeur, dans les parcours qu'ils doivent traverser.

ART. 39.

La dimension des radeaux et trains de bois ne devra pas dépasser la largeur reconnue comme étant compatible avec les conditions de la navigation et la largeur des chenaux.

Tout radeau ou train de bois échoué dans le fleuve de manière à entraver la navigation, qui n'est pas remis à flot dans les

quarante-huit heures, peut être allégé et démonté même, au besoin, par les agents de la police fluviale, aux frais du propriétaire.

CHAPITRE VI.

Règles pour les cas d'échouement et de naufrage.

ART. 40.

Tout capitaine ou patron d'un bâtiment ou d'un radeau échoué ou naufragé dans le chenal navigable est tenu de héler les bâtiments qui s'approchent, avant qu'ils soient arrivés à petite distance, pour les avertir de son immobilité.

ART. 41.

Si le bâtiment vient à faire naufrage, le capitaine doit faire tous ses efforts pour le haler immédiatement contre la rive, si elle est proche, et, dans le cas contraire, pour le placer dans toute autre partie du fleuve, de manière à dégager le chenal navigable.

Le capitaine du bâtiment naufragé et son équipage restent à bord ou à proximité du lieu du sinistre, jusqu'à ce que le procès-verbal des agents de la police ait été dressé.

ART. 42.

Aussitôt après le naufrage, le capitaine du bâtiment, ou le pilote s'il y en a un à bord, fait prévenir le plus promptement possible les agents préposés à la surveillance du fleuve.

ART. 43.

Si l'Inspecteur juge nécessaire de prendre des mesures immédiates dans l'intérêt de la navigation, il requiert à cet effet le capitaine du bâtiment naufragé, lequel est obligé, soit de déclarer immédiatement qu'il fera abandon de son bâtiment, et de laisser, dans ce cas, toute latitude à l'Inspecteur pour les dispositions à prendre, soit d'agir avec son équipage sous les ordres de l'Inspecteur; dans ce dernier cas, celui-ci dirige le sauvetage jusqu'au point où il cesse d'être une opération d'utilité publique pour devenir une affaire d'intérêt privé.

ART. 44.

Si, hors le cas de nécessité immédiate prévu par l'article précédent, l'enlèvement de la carcasse ou des débris du bâtiment naufragé est ultérieurement jugé urgent ou nécessaire, dans l'intérêt de la navigation, les propriétaires, assureurs et tous autres ayants droit sont tenus de l'effectuer et parachever dans le délai qui leur est fixé par l'Inspecteur; à défaut de quoi, les travaux sont exécutés d'office par l'autorité préposée à l'exécution du présent Règlement, dans la limite déterminée par le susdit article 43.

ART. 45.

Tous travaux entrepris, soit par des particuliers, soit par des compagnies, pour opérer le sauvetage de bâtiments naufragés ou de leurs cargaisons, s'effectuent sous la surveillance de l'autorité préposée à l'exécution du présent Règlement. Ces travaux peuvent être interdits, s'ils sont de nature à causer une entrave à la navigation, de même qu'ils peuvent être continués ou repris d'office par l'autorité susnommée, dans le cas où ils auraient été abandonnés ou suspendus, le tout sur une simple notification faite aux ayants droit par l'Inspecteur de la navigation.

Le bâtiment dont le sauvetage a été opéré par les agents de l'autorité préposée à la surveillance du fleuve peut être tenu de couvrir les frais de sauvetage et d'entretien du matériel.

Les ancres, chaînes et autres objets abandonnés par les navigateurs dans le fleuve, en dehors des ports, ne peuvent être retirés par qui que ce soit, sans une autorisation écrite de l'Inspecteur ou des sous-Inspecteurs, qui délivrent, s'il y a lieu, cette autorisation, et règlent le mode d'enlèvement ainsi que la destination des objets abandonnés.

CHAPITRE VII.

Règle pour le jet du lest.

ART. 46.

Il est interdit d'une manière absolue aux bâtiments de jeter leur lest dans le lit fluvial.

Le déchargement à terre peut être opéré sur les emplacements désignés par les autorités locales, comme lieu de dépôt public, ou sur les points déterminés par les agents préposés à la police de la navigation et désignés dans un avis dûment publié.

Les prescriptions du présent article sont également applicables au jet des cendres et escarbilles des bâtiments à vapeur.

ART. 47.

Pour assurer l'exécution de la disposition qui précède, relative au jet du lest, les capitaines ou patrons sont tenus de conserver à bord, pendant toute la durée du voyage en amont, le certificat délivré par le Capitaine du port de Soulina et constatant le tirant d'eau des bâtiments naviguant sur lest, de même que tout autre document délivré au bâtiment en cours de voyage, pour constater un déchargement du lest. Ces certificats doivent être présentés à toute réquisition des agents préposés à la police.

CHAPITRE VIII.

Des opérations d'allège au cabotage.

ART. 48.

Les opérations d'allège peuvent être faites par tous transports à vapeur, chalands de remorque, bâtiments à voiles ou allèges.

CHAPITRE IX.

Du remorquage.

ART. 49.

L'industrie du remorquage est entièrement libre pour les bateaux à vapeur de tout pavillon.

Les opérations de remorquage peuvent être effectuées, sans aucun entrave et sans aucune nouvelle formalité ni déclaration, par tous les remorqueurs, qui opèrent sur la partie du fleuve située entre Braïla et Soulina.

Les propriétaires ou capitaines des remorqueurs destinés à

opérer exclusivement entre Braïla et les Portes-de-Fer sont tenus d'en faire la déclaration à l'Inspecteur de la navigation et de l'informer du nom du navire, de son pavillon et de sa force en chevaux-vapeur, ainsi que de la date à partir de laquelle commenceront les opérations de remorquage.

Sur cette notification, l'Inspecteur indique sans délai au propriétaire du remorqueur un numéro d'ordre, que celui-ci est tenu de faire porter par son bâtiment, en chiffres arabes d'un pied de hauteur, peints en blanc à bâbord et à tribord, sur une partie apparente du bordage extérieur.

ART. 50.

Lorsque des bâtiments ou transports conduits en remorque s'amarrent ou jettent l'ancre, les remorqueurs ne peuvent larguer les amarres de remorque avant que les bâtiments ou transports remorqués n'aient fait leur évitée au vent ou au courant, et ne se trouvent en sécurité de mouillage.

ART. 51.

Lorsque le capitaine d'un remorqueur entreprend de remorquer un ou plusieurs bâtiments, transports, radeaux ou trains de bois pour lesquels la force de son bâtiment est insuffisante, et qu'il en résulte un dommage ou une entrave pour la navigation, le capitaine est passible de l'amende prévue pour contravention à l'article 18, sans préjudice de la responsabilité qu'il encourt devant les autorités civiles, pour les dommages qui peuvent en résulter.

ART. 52.

Les dispositions des articles 50 et 51, qui précèdent, sont obligatoires pour tous les bâtiments employés à en remorquer d'autres, soit habituellement, soit accidentellement.

En cas d'échouement ou de naufrage d'un bâtiment, transport, radeau ou train de bois remorqué, le capitaine du remorqueur, en continuant son voyage, est tenu de donner avis de l'accident à la première embarcation du service de l'Inspection qu'il rencontre.

En règle générale, le remorqueur ne peut continuer son voyage

avant qu'il ne soit constaté que la force de son moteur est insuffisante pour remettre à flot le bâtiment, transport, radeau ou train de bois échoué.

Les dispositions du présent article sont applicables à tous bâtiments à vapeur employés au remorquage, soit habituellement, soit accidentellement.

CHAPITRE X.

De la police des ports.

ART. 53.

Aucun navire ne peut entrer dans un port ni en sortir, sans hisser son pavillon national.

ART. 54.

Les capitaines sont tenus de jeter l'ancre aux endroits qui leur sont désignés par les autorités du port, et de changer de mouillage, sur la réquisition de ces autorités, lorsque cela est reconnu nécessaire.

ART. 55.

Pendant toute la durée du mouillage, les vergues restent brassées de l'avant à l'arrière.

ART. 56.

Une fois à l'ancre, les bâtiments s'amarrent aux poteaux établis à cet effet le long des rives ou aux bâtiments déjà mouillés. Le corps du bâtiment le plus rapproché de la rive sert de passage aux autres. Les bâtiments rentrent leur bâton de foc et leurs bouts-dehors qui ne peuvent servir, en aucun cas, à amarrer les embarcations.

ART. 57.

Les capitaines se présentent, dans les vingt-quatre heures de leur arrivée, au bureau du Capitaine du port, pour y produire leurs papiers de bord.

ART. 58.

Tout bâtiment stationnant dans un port est tenu d'avoir toujours à sa disposition assez d'hommes pour exécuter les manœuvres qui pourraient devenir nécessaires.

ART. 59.

Les embarcations des ports ou des bâtiments marchands mouillés dans un port, ne peuvent se déplacer pendant la nuit sans porter un fanal allumé.

ART. 60.

Il n'est pas permis de chauffer, dans l'intérieur des ports, du goudron ni de la poix, à bord des bâtiments. Les fumigations ne peuvent avoir lieu qu'avec l'autorisation du Capitaine du port.

Le capitaine de tout bâtiment arrivant avec un chargement composé, exclusivement ou en partie, de pétrole, de dynamite, de poudre à canon ou de mine, ou d'autres matières explosibles ou inflammables, est tenu d'en faire immédiatement la déclaration aux agents préposés à la police du port, avant de prendre son mouillage, et de produire l'autorisation dont il doit être muni pour l'importation de ces matières.

ART. 61.

Les bâtiments ayant du pétrole ou des matières explosibles ou inflammables à bord, ne peuvent mouiller ou s'amarrer que dans la partie des ports désignée à cet effet par les Capitaines de port, et ils sont tenus de porter un pavillon rouge en tête du mât de misaine.

ART. 62.

Tout bâtiment mouillé dans un port est tenu de porter son nom sur une partie facilement visible.

Les capitaines des bâtiments stationnant dans un port sont obligés de dénoncer, sans retard, aux Capitaines de port tout cas d'a-

bordage ou d'avarie dans lequel leurs bâtiments auraient été engagés, ainsi que tout cas de décès survenu à leur bord.

ART. 63.

Les dispositions du présent Règlement, relatives aux amarres et au remorquage, sont également appliquables dans les ports.

ART. 64.

Avant de quitter un port, les capitaines sont tenus de se présenter au bureau du Capitaine du port, pour obtenir leurs expéditions et pour payer ou consigner le montant des amendes qui leur seraient infligées en vertu du présent Règlement.

ART. 65.

Il est défendu de retirer, sans l'autorisation du Capitaine du port, les ancres, chaînes et autres objets abandonnés dans le port.

CHAPITRE XI.

Du service de pilotage dans le fleuve.

ART. 66.

Le pilotage sur le fleuve est facultatif.

ART. 67.

En dehors du pilotage qui s'exerce librement, il y aura un service spécial facultatif de pilotes brevetés pour les bâtiments qui naviguent entre les Portes-de-Fer et Braïla. Ces pilotes sont placés sous l'autorité de l'Inspecteur, qui leur délivre le brevet de pilote. Ils sont tenus de faire viser ce brevet chaque année par l'Inspecteur; à défaut de l'accomplissement de cette formalité, le brevet cesse d'être valable.

ART. 68.

Un tarif de pilotage sera élaboré par l'autorité préposée à la surveillance des Règlements pour les pilotes brevetés.

ART. 69.

Les sous-Inspecteurs et Capitaines de port, chacun dans les limites de son ressort, prononcent sur les contestations survenues entre les pilotes et les capitaines de commerce, lorsque leur intervention est réclamée.

ART. 70.

Les pilotes sont tenus de dénoncer, soit aux agents de l'inspection, soit aux Capitaines de port, les contraventions commises en leur présence.

Il leur est interdit de s'intéresser, soit directement, soit indirectement, dans aucune opération ou entreprise d'allège ayant pour objet de remettre à flot le bâtiment échoué qu'ils ont conduit lors de l'accident.

ART. 71.

Les pilotes brevetés qui, par incapacité ou mauvaise volonté, ont été cause d'un abordage, d'un naufrage, sont destitués, sans préjudice de l'action civile que les ayants droit peuvent exercer contre eux devant les tribunaux compétents.

CHAPITRE XII.

Des contraventions.

SECTION A. — *Fixation des amendes.*

§ 1.

Contraventions au régime général de la navigation.

ART. 72.

Toute contravention à l'article dix-huit (18) est punie d'une amende de cinq à cinquante francs.

§ 2.

Contraventions à la police du fleuve.

ART. 73.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles vingt-huit, vingt-neuf, trente (28, 29, 30) du second alinéa de l'article quarante et un (41), de l'article quarante-deux (42) et du quatrième alinéa de l'article quarante-neuf (49) est punie d'une amende de cinq à trente francs.

ART. 74.

Toute contravention à l'article quarante cinq (45) est punie d'une amende de cinq à quarante francs.

ART. 75.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles onze, treize, dix-neuf, vingt, trente-quatre, trente-six, trente-huit, quarante, quarante-sept (11, 13, 19, 20, 34, 36, 38, 40, 47), à la disposition du troisième alinéa de l'article quarante-neuf (49) ou à celle du second alinéa de l'article cinquante-deux (52) est punie d'une amende de cinq à cinquante francs.

ART. 76.

Toute contravention aux dispositions de l'article vingt-cinq (25 est punie d'une amende de cinq à soixante francs.

ART. 77.

Toute contravention à l'article trente-cinq (35) est punie d'une amende de cinq à quatre-vingts francs.

ART. 78.

Toute contravention aux dispositions des articles vingt-six et vingt-sept (26, 27) est punie d'une amende de dix à quatre-vingts francs.

ART. 79.

Toute contravention aux dispositions des articles vingt-et-un, vingt-quatre, trente-et-un et trente-sept (21, 24, 31, 37) est punie d'une amende de cinq à cent francs.

ART. 80.

Toute contravention aux dispositions des articles vingt-deux, vingt-trois, trente-deux, trente-trois et cinquante (22, 23, 32, 33, 50) est punie d'une amende de dix à cent francs.

§ 3.

Contraventions à la police des ports.

ART. 81.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles cinquante-trois, cinquante-cinq, cinquante-six, cinquante-sept, cinquante-huit et soixante-deux (53, 55, 56, 57, 58, 62) est punie d'une amende de cinq à vingt francs.

ART. 82.

Toute contravention à l'article soixante-cinq (65) est punie d'une amende de cinq à quarante francs.

ART. 83.

Toute contravention a l'article cinquante-neuf (59) est punie d'une amende de cinq à cinquante francs.

ART. 84.

Toute contravention à l'article soixante quatre (64) est punie d'une amende de cinq à cent francs.

ART. 85.

Toute contravention aux dispositions des articles soixante et soixante-et-un (60, 61) est punie d'une amende de cinq à deux cents francs.

§ 4.

Contraventions commises par les pilotes brevetés.

ART. 86.

Toute contravention aux dispositions de l'article soixante-dix 70) est punie d'une amende de cinq à cinquante francs.

§ 5.

Injures et voies de fait.

ART. 87.

Toute offense ou injure commise et toute menace proférée contre les agents préposés au maintien de la police de la navigation, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, de même que toute injure ou offense dirigée contre l'autorité de laquelle lesdits agents tiennent leur pouvoir, est punie d'une amende de cinq francs au moins et de cinquante francs au plus.

S'il y a voie de fait commise ou tentée contre les agents de la police, à l'occasion de l'accomplissement de leurs fonctions, le maximum de l'amende peut être porté à deux cents francs, sans préjudice de la poursuite devant l'autorité compétente.

SECTION B. — *Règles pour l'application des amendes.*

ART. 88.

Les amendes ne sont pas applicables aux contraventions occasionnées par des cas de force majeure.

ART. 89.

Le maximum des amendes peut être doublé en cas de récidive.

Il y a récidive lorsqu'une contravention se renouvelle dans l'espace d'un an.

ART. 90.

Indépendamment des amendes auxquelles ils sont condamnés, les contrevenants peuvent être poursuivis devant les tribunaux compétents, à raison de la réparation civile des dommages qu'ils ont causés.

ART. 91.

Les capitaines et patrons sont responsables des contraventions commises par les gens de leur équipage.

ART. 92.

En tout état de cause, le bâtiment, remorqueur ou allège, à bord duquel une contraventions a été commise, demeure affecté par privilège au payement de l'amende encourue, pour le recouvrement de laquelle il peut être séquestré par les agents préposés à la police du fleuve.

ART. 93.

Les sous-Inspecteurs de la navigation et les Capitaines de port connaissent des contravention commises, dans l'étendue de leur ressort, contre les dispositions du présent Règlement, et prononcent, en première instance, l'application des amendes encourues à raison de ces contraventions.

La notification de leurs sentences est faite par l'entremise du Capitaine du port où le bateau se trouve, ou hors des ports directement par les sous Inspecteurs.

La notification peut aussi être faite valablement par l'entremise de l'autorité consulaire du pavillon.

ART. 94.

Le montant des amendes est versé à la Caisse de l'autorité commune.

ART. 95.

Les appels contre les jugements de condamnation rendus en première instance par les agents de police sont portés, dans les trois mois de la notification, devant la Commission mixte.

En cas d'appel, le montant de l'amende est consigné, à titre provisoire, à la caisse de la Commission mixte, dans laquelle il reste en dépôt jusqu'à ce que la cause soit vidée.

Les appels ne sont plus recevables après l'expiration du délai de trois mois, à partir de la notification, et le montant de l'amende demeure définitivement acquis à la Commission mixte.

TITRE III

Exécution et surveillance des Règlements.

ART. 96.

L'exécution du présent Règlement est placée sous l'autorité d'une Commission dite «Commission mixte du Danube», dans laquelle *l'Autriche-Hongrie, la Bulgarie, la Roumanie et la Serbie* seront, chacune, représentées par un délégué. La présidence de cette Commission appartiendra au délégué de l'Autriche-Hongrie.

Un membre de la Commission Européenne du Danube, désigné pour une période de six mois, par ordre alphabétique des Etats, prendra part aux travaux de la Commission mixte et jouira, pendant cette participation, de tous les droits appartenant à ses autres membres.

Les Etats déjà représentés à la Commission mixte ne seront pas compris dans ce roulement alphabétique.

Afin que le membre de la Commission Européenne ainsi désigné soit en mesure de prendre part aux délibérations de la Commission mixte, celle-ci lui fera parvenir le programme de ses travaux un mois avant l'ouverture de chaque session.

La Commission Européenne, quand elle le jugera utile, pourra

demander à la Commission mixte, par l'entremise de son délégué, les renseignements dont elle aurait besoin concernant celles des décisions de la Commission mixte qui toucheraient à la liberté de la navigation.

ART. 97.

Les pouvoirs de la Commission mixte auront une durée égale à ceux de la Commission Européenne du Danube, et cette Commission mixte subira, s'il est besoin, les modifications qu'il pourrait devenir nécessaire d'introduire dans sa constitution et dans ses pouvoirs, sous réserve de la co-existence des deux Commissions.

ART. 98.

La Commission mixte tiendra chaque année deux sessions ordinaires, qui seront fixées de manière à éviter la réunion simultanée de la Commission mixte et de la Commission Européenne.

Ses décisions seront prises à la majorité des voix.

Elle arrêtera elle-même le Règlement intérieur pour l'ordre de ses travaux, ainsi que les instructions spéciales à ses agents en vue de l'application du présent Règlement, sauf les points sur la solution desquels le présent Règlement a statué lui-même. La Commission procèdera, dans sa première session, à la nomination des agents désignés à l'article 101, sous les numéros 1, 2 et 4.

Toutefois, le Règlement intérieur et les instructions d'un caractère général et règlementaire, telles que celles dont il est question dans l'article 9 de l'Acte public du 2 novembre 1865, relatif à la navigation des embouchures du Danube, seront communiqués préalablement à la Commission Européenne et ne seront appliqués qu'après que cette Commission les aura trouvés conformes aux principes qui ont servi de base au présent Règlement.

ART. 99.

Les frais d'administration seront à la charge des Etats représentés dans la Commission mixte. Ils y contribueront dans la proportion suivante: l'Autriche-Hongrie pour quatre dixièmes, la Roumanie pour quatre dixièmes, et la Bulgarie et la Serbie chacune pour un dixième.

A la seconde réunion ordinaire, la Commission mixte fixera son budget pour l'année suivante.

Les contributions des Etats seront faites d'avance pour chaque semestre. Les amendes perçues pour contravention au présent Règlement seront versées dans la caisse de la Commission mixte, pour être affectées aux besoins du service.

ART. 100.

Les agents ci-après désignés fonctionneront, chacun dans le ressort qui lui sera assigné, sous les ordres de la Commission mixte, savoir :

1°. Un Inspecteur ;

2°. Des sous Inspecteurs ;

3°. Des Capitaines de port, pour autant que leur action s'exercera sur la voie fluviale ;

4°. Un secrétaire et des agents subalternes.

ART. 101.

Les agents désignés à l'article précédent seront choisis parmi des personnes compétentes ; ils seront nommés et rétribués comme il suit :

L'Inspecteur sera nommé et rétribué par la Commission mixte, ainsi que le secrétaire et les agents subalternes.

Les sous-Inspecteurs et Capitaines de port seront nommés et rétribués par les Etats riverains respectifs, lesquels feront part à la Commission mixte de la nomination de ces agents ou de leur remplacement.

Les agents ci-dessus nommés, sauf les sous-Inspecteurs et les Capitaines de port, pourront être révoqués par la Commission mixte.

ART. 102.

L'Inspecteur est appelé à veiller par voie administrative à la stricte observation des dispositions du présent Règlement et à mettre de l'ensemble dans son application.

Sous ce rapport, il est considéré comme directement préposé aux sous-Inspecteurs et aux Capitaines de port.

ART. 103.

Le Danube entre les Portes-de-Fer et Braïla sera divisé sur la rive gauche en quatre sections d'inspection, dont:

La première s'étendra des Portes-de-Fer à Beket inclusivement;

La seconde, de Beket jusqu'à Simnitza inclusivement;

La troisième, de Simnitza jusqu'à Calarash-Silistrie;

La quatrième, comprenant les deux rives, de Calarash-Silistrie jusqu'à Braïla exclusivement.

Sur la rive droite, il sera divisé en trois sections, dont:

La première s'étendra des Portes-de-Fer jusqu'à l'embouchure du Timok;

La seconde, du Timok jusqu'à Nicopolis inclusivement;

La troisième, de Nicopolis jusqu'à Silistrie inclusivement.

La résidence de chacun des sous-inspecteurs sera ultérieurement fixée par les Etats riverains, de concert avec la Commission mixte.

ART. 104.

Les Etats riverains prêteront à la Commission mixte et à ses agents tout le concours dont elle pourra avoir besoin dans l'accomplissement de sa tâche.

ART. 105.

Les ports ou échelles situés sur les parcours de chaque section fluviale et pour lesquels les Etats riverains auront institué des Capitaines de port, conformément aux dispositions du présent Règlement, ne seront pas compris dans le ressort du sous-Inspecteur de la section. Les ports ou échelles seront placés sous la surveillance des Capitaines de port, lesquels relèveront directement de l'Inspecteur et seront tenus de suivre ses instructions, pour tout ce qui concernera leur action sur la voie fluviale.

On entend par la dénomination de port, au sens du présent Règlement, toute la partie du fleuve comprise entre deux lignes droites partant, normalement aux rives, des limites d'amont et d'aval des dits ports ou échelles et se prolongeant jusqu'au Thalweg.

Si la rive opposée appartient au même Etat, le port comprend également la partie du fleuve située au delà du Thalweg, entre les deux lignes prolongées jusqu'à la dite rive, à moins, toutefois, qu'il n'existe sur cette rive, dans les mêmes eaux, un port ou échelle muni d'un Capitaine de port.

Les bâtiments en cours de navigation et traversant les eaux d'un port, sans s'y arrêter, ne sont pas soumis à la juridiction des Capitaines de port; l'Inspecteur et les sous-Inspecteurs sont seuls compétents pour agir à l'égard de ces bâtiments.

ART. 106.

Les attributions spéciales de la police judiciaire fluviale seront exercées par les sous-Inspecteurs et les Capitaines de port, par chacun dans son domaine de surveillance, et les appels seront portés devant la Commission mixte, qui jugera en dernier ressort.

Si, dans l'exercice de leurs fonctions, les sous-Inspecteurs avaient à relever des contraventions commises en dehors de leur ressort, ils constateraient ces contraventions et les porteraient à la connaissance du sous-Inspecteur compétent.

ART. 107.

La Commission mixte aura son siège à Giurgevo.

ART. 108.

Les articles 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9 et 10, ainsi que les articles 96 à 108 inclusivement du présent Règlement, ne pourront être modifiés qu'à la suite d'une entente des Puissances intéressées. Les autres articles ne pourront être modifiés par la Commission mixte qu'avec le concours de la Commission Européenne du Danube.

XXVIII

Les cinq Règlements du Ministère Royal Hongrois du Commerce relatifs à la navigation et au prélèvement de taxes dans la partie du Danube entre Moldova et Turnu-Severin, publiés le 14 juillet 1899.

1-er RÈGLEMENT

Des taxes de navigation et des taxes de remorquage à percevoir sur la section du Danube Moldova-Turnu-Severin, appartenant à la section de la régularisation des Portes-de-Fer.

§ 1.

Les navires à vapeur et les chalands, péniches et tous autres bateaux, en expédition de personnes ou de marchandises, passant complètement ou en partie seulement la section régularisée du Bas-Danube, auront à payer les taxes de navigation établies au § 3 et les taxes de remorquage fixées au § 4, en tant qu'ils n'en sont pas affranchis par le § 2

Les taxes de navigation comprennent les taxes pour l'utilisation de la section du Danube régularisée, ainsi que les taxes nécessitées par le pilotage.

On prélèvera une taxe spéciale de remorquage pour l'emploi des remorqueurs, destinés au remorquage des Portes-de-Fer entre Turnu-Severin et Orsova.

On ne pourra prélever sur cette section régularisée du Danube d'autres taxes que les taxes précitées et les taxes locales spéciales, existant éventuellement d'une manière légale dans les places d'abordage.

§ 2.

Sont affranchis du payement des taxes de navigation et de remorquage:

1° Les navires de guerre;

2° Les bateaux à rames et les péniches naviguant en aval, dont le tonnage ne dépasse pas 1.000 quintaux et dont le calage est moins de 1 mètre; ainsi que les radeaux;

3° Les remorqueurs à vapeur, en tant qu'ils n'ont pas de marchandises à bord;

4° Les objets flottants, nouvellement construits, qui n'ont pas encore été mis en service et qui sont expédiés sans charge à destination;

5° Le parcours sur les parties de la section du Danube Moldova-Turnu-Severin, où aucune régularisation n'a été exécutée et en particulier le parcours situé entre:

a) Alt-Moldova et Lynborasdia,

b) La partie inférieure du Canal Stenka et Drenkova,

c) La partie inférieure du Canal Jucz et Vercerova,

d) La partie inférieure des Petites Portes-de-Fer et Turnu-Severin;

6° Les objets et les matériaux nécessaires au service propre des sociétés de navigation et nommément: Les ponts d'accostage et les pontons, ainsi que les parties qui les composent, les chaînes, les ancres, les câbles, les bâches, les poteaux, le mobilier de bureau, les balances, les grues, les brouettes, etc.

§ 3.

La section régularisée du Danube est séparée, en ce qui concerne le tarif, en deux parties principales et nommément:

a) De Alt-Moldova jusquà Orsova ou Verciorova,

b) De Orsova ou Verciorova à Turnu-Severin.

Sur ces deux sections les navires payeront les taxes suivantes:

I. — Pour chaque bateau à vapeur ou remorqueur, chaland, bateau à rames ou péniche, chargé ou non, — 20 Hellers par tonne de 1.000 Kilogrammes de portée, c'est-à-dire capacité — prouvée par le certificat cubique du navire en question.

II. — Pour les marchandises à bord des bateaux à vapeur porteurs ou remorqueurs, des chalands, des bateaux à rames ou des péniches et de tout autre navire — 18 Hellers par 100 Kilogrammes.

On payera pour des animaux vivants d'après le poids, également — 18 Hellers par 100 Kilogrammes.

Le poids sera établi:

a) Pour les navires à chargement complet, d'après les documents de jaugeage du navire, correspondent au calage,

b) Pour des envois partiels, c'est-à-dire pour les transports par pièce, d'après les normes suivantes:

Un cheval, poulain, mulet ou bête à corne à 500 Kilogrammes la pièce.

Un veau, porc, mouton, chèvre ou autre petit bétail à 50 Kilogrammes la pièce.

Participent d'une faveur exceptionnelle et nommément d'une taxe de 6 Hellers les 100 Kilogrammes pour chargements complets — les charbons de terre (anthracite, lignites), les pierres, le gravier, le ciment, la chaux, les rondins sciés de bois de chauffage, les différentes espèces d'engrais et le pétrole brut avec ses dérivés.

Les bateaux à vapeur de passagers avec itinéraire régulier et faisant un service au moins bihebdomadaire, auront à payer pour les marchandises à bord les taxes entières fixées au No. II, mais les 50% seulement des taxes de capacité prévues au No. 1.

Si un navire, devant payer les taxes mentionnées, n'emploie que l'une des deux parties de la section régularisée du Danube dont il a été question plus haut, les taxes à payer ne seront que la motié des taxes fixées aux No. I et II.

§. 4.

Pour l'utilisation des remorqueurs entre Orsova et Turnu-Severin dans le Canal des Portes-de-Fer, on payera sous le titre de taxe de remorquage:

a) Pour les bateaux à vapeur, les chalands, les bateaux à rames ou les péniches — 5 Hellers par tonne de 1.000 Kilogrammes, pour la portée ou la capacité totale, d'après le certificat cubique du navire.

b) Pour les marchandises à bord des bateaux — 4 Hellers par 100 Kilogrammes.

§. 5.

Le capitaine de chaque bateau entrant à Moldova et Turnu-Severin dans la section régularisée du Danube est obligé de remplir, d'après le formulaire ci-annexé, la déclaration de la capacité et de la charge du bateau.

Cette déclaration, dont le pilote est obligé de surveiller, autant que possible, l'écriture au complet, doit être remise par le pilote à l'Autorité de navigation d'Orsova, afin d'établir la taxe de navigation et de remorquage afférente. — La procédure relative au payement de la taxe de navigation et de remorquage due sera établie par un Règlement spécial.

2-ème RÈGLEMENT

Pour l'établissement, la perception et la tenue en évidence par l'Autorité royale hongroise de navigation du Bas-Danube des taxes de navigation, de remorquage et de pilotage à percevoir des navires circulant entre Moldova et Turnu-Severin.

§. 1.

En vue de la fixation des taxes de navigation et de remorquage à percevoir par l'Autorité royale hongroise du Bas-Danube dans la section du Danube, appartenant au cadre de la régularisation de Portes-de-Fer — Moldova Turnu-Severin, conformément aux §§ 3 et 4 du Règlement y relatif, ainsi qu'en vue de la fixation des taxes de navigation, de remorquage et de pilotage à percevoir pour le service des pilotes, organisé en vertu du § 4 du Règlement spécial dans le Bas-Danube aux Portes-de-Fer et aux autres Cataractes: les pilotes de service seront munis de feuilles de connaissement.

§. 2.

Le pilote faisant le service de pilotage est obligé de remettre la feuille de connaissement au commandant du navire au moment même de son entrée sur le navire, afin qu'elle soit remplie et signée. Le pilote est obligé de contrôler sévèrement l'exactitude des dates insérées dans cette feuille, sur la base des documents du navire, et il doit confirmer ce fait sur la feuille par sa signature.

§ 3.

Le pilote respectif doit présenter la feuille de connaissement remplie, dès son arrivée à Orsova, à la section de navigation de

l'Autorité, contre quittance, afin qu'elle soit soumise à une revision technique au point de vue nautique et à une vérification relative à son exactitude.

Le pilote est obligé de surveiller sévèrement que les navires ne jouissant pas de crédit, et ayant à payer par conséquent les taxes pour chaque cas avant leur départ, ne partent pas avant qu'eux ou leurs représentants n'aient payé les taxes fixées sur la feuille de connaissement.

§ 4.

La section de navigation de l'Autorité mentionnée devra transmettre à la section générale administrative de cette même Autorité, immédiatement après leur revision, les feuilles de connaissement en vertu desquelles les propriétaires des navires et leurs commandants ou leurs représentants sont obligés, avant leur départ d'Orsova, de payer le montant des taxes à la caisse de la dite Autorité. La section administrative inscrit les dates authentiques, contenues dans la feuille de connaissement, dans un registre à souche, sur la base duquel l'organe de la comptabilité établit, d'une part, le montant de la taxe à percevoir et fait signer, de l'autre, par l'intéressé qui paye la contre-quittance, liquidant le payement contenu dans le registre à souche. Le registre à souche ainsi complété est remis ensuite, pour percevoir l'argent, à l'employé manipulant la caisse.

Ce dernier reçoit de la personne payante la somme, coupe le coupon de quittance et le coupon de contre-quittance du registre à souche joint cette contre-quittance de la somme reçue au journal de caisse, et remet à la partie intéressée la quittance, signée par lui-même, par le contrôleur et munie du sceau officiel.

Cette opération terminée, l'employé mentionné remet le registre à souche dans la caisse.

§. 5.

Les sociétés de navigation ou les propriétaires de navires qui ont demandé à l'Autorité royale hongroise de navigation du Bas-Danube qu'un compte courant leur soit ouvert, comme crédit d'un seul mois, pour les taxes mentionnées, sont obligés de déposer comme caution au bureau royal hongrois de perception d'Orsova

ou à la caisse royale hongroise centrale de Budapest une somme correspondante au trafic de leurs navires, en argent comptant ou en effets susceptibles d'être déposés comme cautionnement.

§. 6.

Le montant de la somme à déposer comme cautionnement est fixé, sur la proposition de l'autorité de navigation, par le Ministre royal hongrois du Commerce. C'est celui-ci qui décide aussi de l'entrée et de la sortie des cautions.

§. 7.

Le montant de la caution doit correspondre à la somme des taxes de navigation et de remorquage à payer pour le parcours des navires pendant un mois. En conséquence, la partie intéressée est obligée d'élever la caution au montant nouvellement fixé, dans le cas où la caution fixée et déposée pour la dette inscrite dans les registres ne présenterait probablement plus jusqu'à la fin du mois courant un couvrement suffisant.

§. 8.

La section nautique de l'Autorité de navigation doit transmettre hebdomadairement, à l'aide d'une quittance de réception, à la section générale administrative les feuilles de connaissement mentionnées, en vertu desquelles le payement des taxes ne s'effectue pas de cas en cas, mais est crédité et tenu en évidence en compte courant jusqu'à sa liquidation mensuelle.

L'organe de comptabilité adjoint à la section administrative est obligé de soumettre ces feuilles de connaissement, hebdomadairement, à un nouveau contrôle et de transcrire les taxes fixées au compte courant établi pour les taxes créditées sur le folio du propriétaire des navires ou de la société de navigation.

§. 9.

Les folios ouverts pour chaque propriétaire de navires doivent être fermés à la fin de chaque mois et l'organe de comptabilité établit en même temps un extrait des comptes courants contenus dans le registre.

§. 10.

Le chef de l'Autorité de navigation transmet les extraits du registre, mentionnés au paragraphe précédent, au plus tard jusqu'au dix du mois qui suit l'accord du crédit, aux propriétaires de navires ou aux sociétés de navigation respectifs, avec invitation de payer, dans les deux semaines, le montant des taxes arrêtées à l'office royal des impôts d'Orsova contre une contre-quittance, liquidée par le contrôleur de l'Autorité de navigation, et en même temps de légitimer l'accomplissement de cette obligation par devant le contrôleur mentionné.

§. 11.

Si un propriétaire de navire ou une société de navigation n'effectue pas le payement dans le délai accordé, l'Autorité aura à prendre des mesures afin que le crédit soit retiré, et elle en fera en même temps un rapport au Ministre.

3-ème RÈGLEMENT

Organisation de l'Autorité royale hongroise de navigation du Bas-Danube.

§. 1.

Titre et sceau de l'Autorité.

L'Autorité s'intitulera «Autorité Royale Hongroise de navigation du Bas-Danube». Son sceau portera les armes réunies des pays de la Couronne de Hongrie avec l'inscription «Autorité Royale Hongroise de Navigation du Bas-Danube à Orsova».

§. 2.

Pavillon de l'Autorité et signes de service de ses organes.

Chaque bateau de l'Autorité de navigation porte le pavillon de cette Autorité et chaque organe de cette Autorité porte le signe de service pendant le service extérieur.

Le pavillon est blanc, ayant la forme d'un triangle allongé, portant au milieu les armes réunies des pays de la Couronne de Hongrie. Le pavillon est entouré d'un bord coupé de raies de demi-cubes rouges-blancs-verts.

Le signe de service des organes de l'Autorité est un brassard, porté au haut du bras gauche, de la même forme et du même dessin que le pavillon.

§. 3.

Le siège de l'Autorité.

Le siège de l'Autorité est Orsova.

§. 4.

La langue de service de l'Autorité.

La langue de service de l'Autorité est la langue hongroise.

§. 5.

Devoirs de l'Autorité.

Pour la durée du prélèvement des taxes de navigation, devant servir à couvrir les frais des travaux de régularisation effectués aux Portes-de-Fer et aux autres Cataractes du Bas-Danube, en vertu de la loi VIII ex 1879, inarticulant en Hongrie l'article LVII du Traité de Berlin de 1878 et l'article VI du Traité de Londres de 1871, qui mettent à la charge de la Hongrie les frais des travaux de la section des Cataractes depuis Moldova jusqu'en aval des Portes-de-Fer, les devoirs de l'Autorité sont en général:

La surveillance du Règlement de navigation, la tenue du service de pilotage, l'entretien des routes navigables, l'exécution des travaux liés à la perception des taxes de navigation et, finalement, l'administration du remorquage artificiel dans le Canal des Portes-de-Fer.

Le cercle d'activité de l'Autorité relatif à l'exécution de ces devoirs est établi dans ses détails dans les chapitres suivants :

CHAPITRE PREMIER.

Surveillance et contrôle du Règlement de navigation.

§. 6.

Observation des prescriptions relatives à la navigation.

L'Autorité de navigation exerce sa surveillance afin que les prescriptions, fixées et édictées par le Gouvernement hongrois relativement aux navires et aux équipages de toute nationalité parcourant les parties du fleuve, prévues à l'article 5 mentionné plus haut, soient ponctuellement observées.

Le Gouvernement hongrois, c'est-à-dire le Ministre royal du Commerce de Hongrie exécute par l'Autorité de navigation les mesures

qui lui sont attribuées par les traités internationaux, relativement aux travaux de régularisation des Portes-de-Fer, ainsi qu'à leur entretien et à leur utilisation.

Par conséquent, les entreprises de navigation ou les propriétaires de navires peuvent s'adresser à l'Autorité de navigation du Bas-Danube dans tous les cas où ils auront besoin d'un éclaircissement direct concernant la navigation de cette section du Danube.

D'autre part, cette Autorité peut se mettre en relation directe avec les entreprises étrangères de navigation ou avec les propriétaires de navires étrangers.

L'Autorité de navigation communique les mesures concernant le Règlement de la navigation fluviale, ainsi que toutes autres mesures urgentes, aux entreprises de navigation ayant un représentant à Orsova, à l'aide de ce dernier et publie aussi ces mesures sur les écritaux des publications officielles, à ériger à Moldova, Drenkova, Orsova et Turnu-Severin.

Dans des cas plus importants cette Autorité peut faire parvenir aux entreprises étrangères de navigation ou aux propriétaires de navires étrangers les communications qui les concernent, par l'entremise des Consulats impériaux et royaux compétents.

§ 7.

Pénalités d'ordre.

En ce qui concerne l'application des pénalités d'ordre, l'Autorité se guide d'après les dispositions spéciales contenues aux §§ 11 à 17 du Règlement de navigation de la section du Danube soumise à sa surveillance supérieure.

§ 8.

Avaries et accidents.

En cas d'avaries et d'accidents survenus dans cette section du Danube, l'Autorité de navigation procèdera, selon les cas et les circonstances, à une enquête sur les faits, les constatera par les protocoles et prendra les mesures en conséquence.

Le protocole constatant les faits établis par l'Autorité de na-

vigation sera remis, sur demande, par cette Autorité à chacune des parties, en copie légalisée.

CHAPITRE II.

Le service obligatoire du pilotage d'Etat.

§ 9.

Le corps des pilotes.

Le service obligatoire de pilotage d'Etat, dont l'organisation est fixée par un Règlement spécial, sera fait par l'Autorité de navigation, qui tient aussi en évidence la liste des personnes qui s'occupent, dans cette section du Danube, de la conduite des radeaux et des péniches.

§ 10.

Plaintes contre les pilotes.

Les plaintes éventuelles des commandants contre un pilote de l'Etat, commandé à bord de son navire, sera remise à l'Autorité de navigation.

L'Autorité enquête minutieusement la plainte remise et informe la partie qui l'a portée du résultat.

CHAPITRE III.

Signalement et entretien des voies de navigation.

§ 11.

Signalement des voies de navigation.

L'Autorité de navigation prend soin que les cunettes établies aux Cataractes de cette section du Danube, ainsi que les voies de navigation sur les parcours situés entre les Cataractes soient suffisamment signalées par des bouées.

L'Autorité fait contrôler constamment par ses organes, désignés à cet effet, la position exacte des bouées marquant la voie navigable et elle prend toutes les mesures afin que les bouées dé-

rangées de leur emplacement fixe, par une cause quelconque, soient immédiatement remises en place et que les signaux indiquant, dans le cercle de son activité, la voie navigable soient établis avant le commencement de la saison de navigation et soient retirés avant la prise des glaces.

L'Autorité communique les mesures prises concernant la mise et la retraite des bouées, à toutes les entreprises de navigation qui ont un représentant à Orsova. Elle publie aussi ces mesures sur les écritaux officiels des publications à Moldova, Drenkova, Orsova et Turnu-Severin.

§ 12.

Entretien des voies de navigation.

L'Autorité de navigation surveille l'entretien des voies de navigation et prend les mesures nécessaires pour écarter les obstacles qui surgiraient dans leurs eaux.

Afin que l'Autorité de navigation puisse correspondre le plus efficacement à ce devoir, les conducteurs de navires sont obligés d'avertir d'urgence l'Autorité de navigation de tous les cas où ils estimeraient que la sûreté de la voie navigable est mise en question. Les conducteurs de navires sont encore obligés de porter à la connaissance de l'Autorité de navigation tous les événements qui, selon la teneur des Règlements généraux et spéciaux de navigation existants, exigent des mesures de la part de l'Autorité.

CHAPITRE IV.

Descente des organes de l'Autorité sur territoire étranger.

§ 13.

Les organes de l'Autorité peuvent en tout temps et sans entraves prendre pied sur la rive roumaine ou serbe dans la section du Danube entre Moldova et Ternu-Severin, y exercer les attributions fixées par le présent Règlement et réclamer à cet effet l'aide et la coopération des autorités locales.

Les dispositions contenues dans le présent chapitre n'entreront en vigueur qu'au moment où je prendrai des décisions complémentaires à cet égard.

CHAPITRE V.

Perception des droits de navigation.

§ 14.

Etablissement et perception des droits de navigation.

L'Autorité de navigation fixe, dans le sens du Règlement y relatif, les taxes à percevoir des navires parcourant cette section du Bas-Danube, ainsi que de leur cargaison, et elle en effectue aussi la perception.

§ 15.

Réclamations contre la fixation des taxes.

Les réclamations éventuelles contre la fixation des taxes doivent être adressées à l'Autorité de navigation, qui décide d'urgence et fait connaître le résultat au réclamant.

Le réclamant qui n'est pas content de la décision de l'Autorité a le droit de faire appel, dans les 8 jours, au Ministre royal hongrois du Commerce, qui décide définitivement sur la réclamation.

CHAPITRE VI.

Administration du remorquage artificiel installé dans le Canal des Portes-de-Fer.

L'Autorité de navigation tient en marche le remorqueur à touage installé dans le Canal des Portes-de-Fer et effectue le remorquage des navires d'après le rang de leur inscription.

Les conditions de l'emploi du remorqueur et les taxes à payer pour ce service sont fixées dans un Règlement spécial.

4-me RÈGLEMENT.

Dispositions spéciales pour la police de navigation sur la section du Danube soumise à la surveillance supérieure de l'Autorité royal hongroise de navigation, à Orsova.

Pour la durée de l'exercice de la perception provisoire des taxes dues à l'Etat hongrois en vertu du mandat international, à lui déféré par le Traité de Berlin sur la section du Danube appartenant aux travaux de régularisation des Portes-de-Fer, c'est-à-dire sur l'étendue des Cataractes du Danube située entre Moldova jusqu'en aval des Portes-de-Fer, sont valables, tout en maintenant complètement intactes toutes les mesures générales concernant la navigation, les dispositions spéciales suivantes, basées sur la situation particulière de cette section du Danube.

§ 1.

La surveillance et la police de la navigation seront exercées sur cette section du Bas-Danube par l'Autorité de navigation royale hongroise résidant à Orsova, dans le cadre du Règlement général provisoire de navigation pour les rivières, les canaux et les lacs intérieurs, ainsi que des dispositions spéciales présentes. Ce droit de surveillance de l'Autorité mentionnée s'étend sur tous les bâtiments marchands (radeaux, péniches, etc.) naviguant dans cette section du Danube, de toute nationalité et de tout pavillon, ainsi que sur leurs conducteurs et leurs équipages.

§ 2.

Le conducteur ou le propriétaire de chaque bâtiment marchand est obligé d'avoir en vue et de suivre les dispositions, les ordres

et les invitations de l'Autorité mentionnée, ayant rapport à l'exécution des présentes prescriptions.

§ 3.

Le conducteur de tout navire, parcourant cette section du Danube et soumis à l'obligation de prendre un pilote pour se conformer au Règlement spécial, relatif au service de pilotage de l'Etat, est obligé de prendre à bord un ou plusieurs pilotes ou aides-pilotes, adjoints par l'autorité de navigation, pour leur apprentissage ou d'autres nécessités de service, aux pilotes de service auxquels est confié le pilotage du navire, de leur donner un gite correspondant à la situation, ainsi que la nourriture que reçoit généralement l'équipage.

§ 4.

Les commandants (conducteurs) des navires n'ont pas le droit de demander aux pilotes de l'Etat des services qui sortent du cadre des Règlements de service des pilotes ou qui sont en contradiction avec ces Règlements.

§ 5.

Le commandant (conducteur) de chaque navire est personnellement responsable de l'observation ponctuelle des Règlements relatifs à la circulation des navires ou des mesures prises par voie d'ordonnance à cet égard.

§ 6.

Le commandant (conducteur) de navire doit observer strictement que les bouées désignant la voie navigable ne soient pas éloignées ou emportées de leur place. Si, toutefois, nonobstant toutes les précautions prises, un pareil cas arrivait à la suite d'une circonstance imprévue ou d'un obstacle insurmontable, le conducteur de navire est obligé d'en informer aussitôt, de la station la plus proche, l'autorité de navigation personnellement de vive voix, par télégraphe ou téléphone, et de préciser l'endroit et quelle bouée

il a emporté ou endommagé. Cette même obligation lui incombe si, déjà en passant, il n'aurait pas trouvé une bouée en règle.

§ 7.

Dans le cas d'avarie des navires (choc, perforage) en état de causer un dérangement ou même un empêchement à l'empoi régulier de la voie navigable, le conducteur de navire et tout son équipage sont obligés de faire tout leur possible pour que le navire avarié soit dirigé à temps en dehors de la voie navigable.

Si l'avarie est si forte que l'emploi régulier de la voie navigable est effectivement dérangé, le conducteur de navire est obligé de prendre immédiatement des mesures pour rendre libre la voie navigable, de communiquer d'urgence à l'Autorité de navigation les empêchements survenus et leurs causes et d'appeler, si nécessité il y a, des secours.

A chaque avarie de navire ou à chaque empêchement de circulation, l'Autorité de navigation peut prendre des renseignements sur les faits et les consigner dans un protocole. Sur demande de la partie (ou des parties) intéressée, l'Autorité de navigation dresse en tout temps un protocole sur les faits constatés et peut en délivrer une copie légalisée à la partie.

§ 8.

En ce qui concerne le relèvement d'un navire ou d'un autre objet flottant de la voie navigable, son propriétaire ou son commandant (conducteur) est obligé de prendre d'urgence toutes les mesures, sans attendre une invitation quelconque.

Si, néanmoins, les mesures nécessaires à cet effet ne sont pas prises dans les 24 heures, l'Autorité de navigation agira en conséquence aux dépens et aux risques du propriétaire du navire.

Le relèvement d'un navire naufragé en dehors de la voie navigable doit être effectué par le propriétaire du navire sur l'invitation de l'Autorité de navigation, dans le terme fixé, à ses dépens et à ses risques.

Si le propriétaire de navire ne donne pas suite à l'invitation faite dans le délai fixé, l'Autorité de navigation exécutera elle-même les travaux d'enlèvement, aux dépens et aux risques du propriétaire.

Si le propriétaire du navire refuse le payement des dépenses faites à cet effet, ou n'effectue pas le payement dans les 14 jours qui suivront l'invitation, les réclamations y relatives des autorités financières hongroises seront faites par la voie indiquée.

§ 9.

Les conducteurs de navires sont obligés de faire connaître exactement les données nécessaires à la fixation des taxes de navigation, conformément au Règlement spécial existant sur cette matière, de remplir complètement les tableaux y relatifs et de les remettre au pilote de navigation avant le départ du bateau.

Les organes de contrôle de l'Autorité, munis du signe de service, auront de tout temps libre accès sur les navires et si un tel organe de contrôle désire monter à bord d'un navire en cours et que ce désir est signalé d'un bateau appartenant à l'Autorité ou d'une place d'abordage régulière (station) par des signaux de drapeau, le commandant du navire est tenu de rendre possible l'accès à bord en ralentissant la course, afin d'attraper le bateau de l'Autorité ou d'aborder à la station.

Le conducteur du navire doit présenter à l'organe de contrôle, pour qu'il en prenne connaissance et pour qu'il vérifie l'exactitude des données faites sur les feuilles de connaissement, tous les documents (lettres de navire, certificat de tonnage, lettres de chargement), qui sont nécessaires pour la vérification des données.

Dans le cas d'un doute survenu sur le poids de charge, on prendra pour base le poids correspondant au calage du navire, conformément au certificat de tonnage.

§ 10.

Chaque bateau à vapeur de transport ou de remorque, se trouvant en course, est obligé, sur un signal donné, d'attraper, de prendre et de laisser partir à l'endroit désiré la mouche ou le bateau, ou le bateau à vapeur de personnes, mais seulement le bateau de l'Autorité de navigation.

Néanmoins, les navires ne sont pas obligés de changer la direction de leur navigation ou d'aller plus loin que l'endroit déterminé, à cause du remorquage des bâtiments de l'Autorité de navigation.

§ 11.

Toute action contraire ou toute omission aux dispositions sus-indiquées, ainsi qu'aux autres ordres existant relatifs à la réglementation des courses, ont pour conséquence des pénalités d'ordre.

La fixation de la pénalité d'ordre appartient à l'Autorité de navigation.

§ 12.

La pénalité d'ordre peut comprendre:

1° Une admonestation,

2° Une peine d'argent de 10 à 200 Couronnes.

§ 13.

L'Autorité de navigation communique à l'entreprise de navigation en question sa décision, fixant la pénalité d'ordre.

Si l'entreprise de navigation (le propriétaire de navire) a un représentant à Orsova, la décision de la pénalité peut être aussi communiquée à ce représentant, avec effet légal.

L'Autorité de navigation communiquera la décision pénale aux entreprises de navigation (aux propriétaires), qui ont leur siège régulier à l'étranger et n'ont pas de représentant à Orsova, par l'intermédiaire du Consulat impérial et royal compétent.

§ 14.

Si la décision de l'Autorité de navigation porte sur une pénalité d'argent, cette Autorité communique à l'entreprise de navigation (au propriétaire du navire) si le commandant (conducteur) du navire en question, qui doit être autant que possible exhorté chaque fois à cet effet par la voie la plus courte, a payé la pénalité d'argent ou non.

Dans le cas où la pénalité d'argent n'a pas été payée, l'entreprise de navigation (le propriétaire du navire) doit être exhorté que la pénalité d'argent sera encaissée, si nécessité il y a, par voie d'exécution avec les taxes de navigation à la plus proche occasion quand le navire en question fera de nouveau son apparition dans

la section du Danube soumise à la surveillance supérieure de l'Autorité de navigation.

§ 15.

On peut interjeter appel contre une décision fixant une pénalité d'ordre dans les 14 jours à compter depuis la remise légale de la décision (§ 13).

L'appel doit être présenté par écrit à l'Autorité de navigation.

Le Ministre royal hongrois du Commerce décide définitivement sur l'appel.

La décision du Ministre royal hongrois du Commerce sera communiquée à l'entreprise de navigation (au propriétaire du navire) par l'Autorité de navigation, ainsi qu'il est indiqué au § 13.

§ 16.

Dans le cas d'appel et jusqu'à la décision du Ministre royal hongrois du Commerce, on considèrera comme dépôt les sommes, provenant de pénalités, remises par le commandant du navire (conducteur) ou par l'entreprise de navigation (le propriétaire du navire), ou celles perçues en même temps que les taxes de navigation.

Le surplus du dépôt doit être rendu à l'entreprise de navigation (au propriétaire du navire) si le Ministre royal hongrois du Commerce amoindrit la pénalité d'argent, et le dépôt doit être rendu en entier si le Ministre donne une sentence libératoire.

Si le Ministre royal hongrois du Commerce augmente la somme de la pénalité, ou s'il édicte à la place d'une admonestation une pénalité en argent, le § 14 doit être appliqué en conséquence.

§ 17.

Les sommes perçues légalement comme pénalités seront employées en faveur du fonds de secours des marins du pays.

§ 18.

Tous les équipages de toute nationalité sont obligés de se soumettre à ces dispositions et l'ignorance n'est pas une cause de libération, dans le cas d'une action contraire ou d'une omission à leur teneur.

5-me RÈGLEMENT

Du service de pilotage, établi aux Portes-de-Fer et aux autres Cataractes du Bas-Danube.

1. Ayant en vue de faciliter et d'assurer la circulation des navires, ainsi que de protéger les installations de la régularisation, il a été organisé aux Portes-de-Fer et aux autres Cataractes du Bas-Danube, sur le parcours entre Stenka et les Petites Portes-de-Fer, un service régulier de pilotage, qui commencera à fonctionner le 1 septembre 1899.

2. Dès cette époque, les bateaux à vapeur de toute espèce en amont et en aval, ainsi que les bateaux à rames sans distinction de construction, dont la capacité dépasse 100 tonnes et le calage 1 mètre de profondeur, ne peuvent circuler qu'exclusivement sous la conduite d'un pilote autorisé à cet effet — par les Cataractes, les digues et les canaux de cette section du Danube, et nommément à la hauteur des eaux sous + 1,50 mètres d'étiage, officiellement constaté à Orsova sur la partie du Danube entre Stenka et les Petites Portes-de-Fer et à la hauteur des eaux au-dessus + 1,50 mètres d'étiage officiellement constaté à Orsova sur la partie du Danube entre Kozla et les Petites Portes-de-Fer.

Quand il y a des trains de navires, le remorqueur, ainsi que chaque bateau-remorque sera conduit par un pilote.

Il n'y aura d'exception que pour les bateaux de passage d'une rive à l'autre, destinés à la circulation locale, ainsi que pour les canots, les radeaux et les péniches, qui ne seront pilotés que sur le désir exprimé par leur propriétaire ou leur conducteur.

Les bateaux à vapeur faisant le service de remorquage local et pour rassembler des matériaux peuvent parcourir aussi sans pilotes la partie entre la station de changement de charge d'Orsova et l'île d'Ogradena, en toute circonstance, — la partie entre la sta-

tion Drenkova et le débarcadère des mines de charbon de Kozla à une hauteur d'eau au-dessus de + 1,50 mètres de l'étiage d'Orsova.

3. Le pilotage sera effectué par l'Autorité royale hongroise de navigation à Orsova moyennant des pilotes, examinés et autorisés, dont l'organisation de service et l'action seront réglées par des instructions spéciales.

4. Les bâtiments soumis aux taxes de navigation n'ont pas à payer une taxe séparée pour le pilotage.

Tous les navires et autres bateaux qui sont exempts de la taxe de navigation, ou sur lesquels la contrainte du pilotage ne s'étend pas suivant le second point du Règlement de pilotage, doivent payer une taxe de 20 Couronnes pour le pilotage, d'après le temps employé à bord des navires par le pilote, et cela ne dépassant pas les 24 heures; et une taxe également de 20 Couronnes sera payée pour chaque nouvelles 24 heures commencées.

En cas d'avaries les pilotes doivent travailler aux travaux de sauvetage, si les avaries tombent à leur charge; dans le cas contraire, il leur sera payé pour leur travail la taxe fixée au 4-ème point du Règlement.

5. Le pilote fait son service sous sa pleine responsabilité. Il est puni par voie disciplinaire par son autorité supérieure et il est éventuellement éloigné du service si, à cause de son manque d'attention, omission ou action irrégulière, il est survenu un empêchement dans la circulation de la navigation, une suppression de communication ou une avarie.

Par contre, le pilote est obligé de rendre attentif le commandant du bâtiment sur toute action ou conduite du navire contraire aux Règlements, ainsi que sur les omissions et d'en faire un rapport à son autorité supérieure.

6. Les devoirs et la responsabilité du pilote consistent dans les points suivants:

En général c'est le pilote qui prend personnellement le gouvernail en mains et qui se place en cas de nécessité à côté du commandant sur la passerelle de commandement;

C'est lui qui conduit le bateau sur la bonne voie, qui rend le commandant du navire attentif aux particularités du lit du fleuve et des courants, ainsi qu'à la pose et l'indication des signaux de navigation et lui donne l'orientation sur toutes les situations locales, dont la prise en considération est nécessaire pour la bonne conduite du navire.

La responsabilité du pilote cesse dans le cas où le commandant du bâtiment ne prête aucune attention à ses explications et à ses indications.

Du reste, la responsabilité pèse complètement sur le commandant du bateau, même s'il a un pilote à bord, pour tout ce qui concerne l'application ponctuelle des Règlements de navigation et des dispositions des autres lois et ordonnances, ainsi que la bonne conduite du navire.

7. La prise des pilotes à bord se fait aux stations de navigation ayant un bureau du pilotage sur la demande des navires et d'après la suite des demandes.

La demande peut être faite par télégramme, par lettre ou de vive voix; mais elle doit être faite en tout cas en temps utile, afin qu'on puisse envoyer le pilote. A cet effet, on fera connaître toujours le temps fixé pour le départ et, quand il s'agit de remorqueurs, le nombre des bateaux, chargés ou non chargés, pris à la remorque.

Pour les bateaux ayant un parcours régulièrement fixé par un plan de route, l'annonce de l'arrivée est nécessaire, si un retard de plus de trois heures est à prévoir dépassant l'heure règlementaire, fixée à cet effet.

8. La demande de pilotage doit être adressée à l'office de navigation royal hongrois d'Orsova; elle peut être adressée aussi aux autres bureaux de cet office, et spécialement: de la part des bateaux naviguant en aval du fleuve au bureau de Drenkova et de la part de ceux naviguant en amont au bureau de l'office à Turnu-Severin. Dans aucun cas le même bateau ne peut être annoncé en même temps à plus d'un seul endroit. Quand, à cause de l'état des eaux, le pilotage est prescrit dans le sens du 2-ème point aussi pour la Cataracte de Stenka, la demande de pilotage peut être adressée pour les bateaux naviguant en aval aussi au bureau de Moldova.

On doit fixer dans la demande aussi le point final de pilotage, c'est-à-dire l'endroit où le pilote doit quitter le navire.

9. Le commandant du bâtiment doit inscrire dans les blanquets, à lui remis par le pilote au moment où celui-ci vient à bord et destinés à cet effet, toutes les dates qui sont nécessaires — d'une part pour le pilotage régulier du bateau, — de l'autre pour la fixation de la taxe de navigation et dans l'intérêt de la statistique de la navigation. Ces dates sont relatives au nom et au numéro, à l'espèce, au nom ou au titre du propriétaire, à la capacité et à la

contenance ainsi qu'au calage, à la quantité et à la qualité du chargement du navire, au lieu du départ et à celui de la destination du bâtiment. Ces blanquets, exactement remplis, doivent être remis au pilote avant le départ du bâtiment. Les remorqueurs ont à remplir des blanquets séparés pour chacun des chalands qu'ils remorquent.

Le pilote est obligé de se convaincre du calage du bâtiment, et spécialement pour les navires sans signe régulier de calage, par un nouveau mesurage ; en général par la lecture personnelle du signe de calage.

Le contrôle de l'exactitude des autres dates à donner est exercé par d'autres organes de l'office de navigation.

10. L'office royal hongrois de navigation d'Orsova statue complètement, selon sa propre appréciation, si, excepté les pilotes et ses aides, ordonnés pour le service d'un navire, aussi d'autres pilotes doivent être commandés de monter à bord du navire prêt à se mettre en route, et cela comme exercice ou seulement pour faire le voyage vers ou d'un bureau d'office.

Le conducteur du navire est obligé d'assigner à ces gens un emplacement convenable dans la mesure des circonstances.

11. Les réclamations, plaintes et désirs relatifs au service du pilotage doivent être adressés à l'office royal hongrois de navigation à Orsova, qui décide sur les cas éventuels de dissentiments entre les pilotes et les conducteurs des navires, soumis par ces derniers à son appréciation.

12. Les pilotes n'ont pas droit à une rémunération séparée de la part des navires, et l'exigence ou l'acceptation d'une pareille rémunération forme un délit disciplinaire.

XXIX.

Mémoire sur la question des Portes-de-Fer et des Cataractes du Danube, par D. Sturdza, Août 1899. (1).

Prenant pour point de départ le mandat européen, dévolu à l'Autriche-Hongrie par le Traité de Berlin de 1878, pour faire disparaître les obstacles opposés par les Portes-de-Fer et les Cataractes à la navigation du Danube, le Gouvernement royal de Hongrie a publié le 14 juillet 1899 des Règlements relatifs à la navigation et au prélèvement de taxes dans la partie du Danube comprise entre Moldova (sur le territoire hongrois) et Turnu-Severin (sur le territoire roumain).

Comme il n'y a pas moins de quarante-trois ans depuis que l'Europe a reconnu au Danube sa situation internationale, il est utile de jeter un coup d'œil sur les différents arrangements qui ont réglé cette matière, pour se rendre un compte exact de la portée des nouveaux Règlements fluviaux hongrois.

Le 28 décembre 1854, les Représentants de l'Autriche, de la France et de la Grande-Bretagne désignèrent, dans un Mémorandum, la question du Danube comme un des points principaux des négociations de paix et le Comte Buol-Schauenstein demanda, le 15 mars 1855, dans son discours d'ouverture de la Conférence de Vienne, «qu'on assurât la liberté complète «du Danube par des «moyens efficaces et sous le contrôle d'une autorité syndicale per-«manente».

Le Traité de Paris du 30 mars 1856 a résolu dans cinq articles (15 à 19) la question de la navigation du Danube. Après avoir déclaré (art. 15) que «les principes destinés à règler la navigation «des fleuves qui séparent ou traversent plusieurs Etats et établis

(1) Publié en 1899 à Berlin, chez Puttkammer et Mühlbrecht.

«par l'Acte du Congrès de Vienne seront appliqués à l'avenir au «Danube et à ses embouchures», — que «cette disposition fait dé- «sormais partie du droit public de l'Europe» — et que les sept Puissances signataires du Traité «la prennent sous leur garantie», le Traité dit: «Que les Règlements de police et de quarantaine à «établir pour la sûreté des Etats, séparés ou traversés par le fleuve «seront conçus de manière à favoriser, autant que faire se pourra, «la circulation des navires», — «que, sauf ces Règlements, il ne sera «apporté aucun obstacle, quel qu'il soit, à la libre navigation, — «et qu'on fera disparaître les entraves, de quelque nature qu'elles «puissent être, qui s'opposent encore à l'application au Danube des «dispositions du Traité de Vienne».

Les dispositions de l'Acte du Congrès de Vienne de 1815, comprises depuis l'article 108 jusqu'à l'article 117, sont les suivantes:

ART. 108. — «Les Puissances dont les Etats sont séparés ou «traversés par une même rivière navigable s'engagent à règler d'un «commun accord tout ce qui a rapport à la navigation de cette rivière.»

ART. 109. — «La navigation dans tout le cours des rivières «indiquées dans l'article précédent, du point où chacune d'elles «devient navigable jusqu'à son embouchure, sera entièrement libre «et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à per- «sonne ; bien entendu, que l'on se conformera aux Règlements «relatifs à la navigation, lesquels seront conçus d'une manière «uniforme pour tous et aussi favorables que possible au com- «merce de toutes les nations.»

ART. 110. — «Le système qui sera établi — tant pour la percep- «tion des droits que pour le maintien de la police — sera, autant «que faire se pourra, le même, pour tout le cours de la rivière et «s'étendra aussi, à moins que des circonstances particulières ne «s'y opposent, sur ceux de ses embranchements et confluents qui, «dansleur cours navigable, séparent ou traversent différents Etats.»

ART. 111. — «Les droits sur la navigation seront fixés d'une «manière uniforme — invariable — et assez indépendante de la «qualité différente des marchandises, pour ne pas rendre nécessaire «un examen détaillé de la cargaison autrement que pour cause «de fraude et de contravention... En dressant le tarif, on partira «du point de vue d'encourager le commerce — en facilitant la na- «vigation.»

ART. 114. — «On n'établira nulle part des droits d'étape, d'é- «chelle ou de relâche forcée. Quant à ceux qui existent déjà, ils

«ne seront conservés qu'en tant que les Etats riverains, sans avoir «égard à l'intérêt local de l'endroit ou des pays où ils sont établis, «les trouveraient nécessaires ou utiles à la navigation et au com- «merce en général.»

ART. 115. — «Les douanes des Etats riverains n'auront rien de commun «avec les droits de navigation...»

ART. 116. — «Tout ce qui est indiqué dans les articles précé- «dents sera déterminé par un Règlement commun qui renfermera «également tout ce qui aurait besoin d'être fixé ultérieurement. «Le Règlement une fois arrêté ne pourra être changé que du con- «sentement de tous les Etats riverains et ils auront soin de pourvoir «à son exécution d'une manière convenable et adaptée aux cir- «constances et aux localités».

Pour appliquer ces dispositions à la navigation du Danube, le Traité de Paris de 1856 a décidé (art. 15) «que la navigation de «ce fleuve ne pourra être assujettie à aucune entrave ou rede- «vance» et «qu'il ne sera perçu aucun péage basé uniquement «sur le fait de la navigation du fleuve, — ni aucun droit sur les «marchandises qui se trouvent à bord des navires» — (art. 16 et 17) — «que pour assurer et faciliter la navigation, on exécutera «les travaux nécessaires... pour dégager le fleuve des sables et «autres obstacles qui l'obstruent» et «qu'on mettra le fleuve dans «les meilleures conditions possibles de navigabilité». Le Traité «convient encore «que pour couvrir les frais de ces travaux et «de ces établissements on pourra prélever des droits fixes — «d'un taux convenable — à la condition que, sous ce rapport comme «sous tous les autres, les pavillons de toutes les nations seront «traités sur le pied d'une égalité parfaite».

L'acte du Congrès de Vienne prévoit (art. 116), pour les fleuves internationaux, des Règlements de navigation communs, consentis par les Etats riverains.

Le Traité de Paris de 1856 établit sur le Danube deux Commissions de navigation:—l'une «Européenne» aux embouchures du fleuve (art. 16), — l'autre «Riveraine», pour le reste du Danube (art. 17). La première est considérée comme devant remplir sa tâche temporairement dans deux ans; la seconde comme permanente surveillant le maintien de la navigabilité sur tout le parcours du fleuve.

La Commission Européenne, composée des Commissaires des sept grandes Puissances signataires du Traité de Paris, parmi les

quelles l'Autriche-Hongrie et la Turquie étaient seules riveraines, avait un cercle d'action restreint «aux embouchures du Danube», depuis Isakcea à la mer, et son but était «de dégager les embou-«chures du Danube, ainsi que les parties de la mer y avoisinantes, «des sables et autres obstacles qui les obstruent, afin de mettre «cette partie du fleuve et les dites parties de la mer dans les meil-«leures conditions possibles de navigabilité» (art. 16). Cette Commission devait faire pour cette partie du fleuve les Règlements de navigation et de police fluviale (art. 15 et 16) et «arrêter à la majorité des voix» les droits à percevoir pour couvrir les frais des travaux à effectuer (art. 16).

La Commission Riveraine comptait sept membres: — les Délégués de l'Autriche, de la Bavière, de la Turquie et du Würtemberg—et les commissaires de la Moldavie, de la Valachie et de la Serbie. Quoiqu'on avait ainsi séparé les Etats riverains en deux groupes par les titres différents accordés à leurs représentants, afin de marquer la position politique des Etats indépendants vis-à-vis des pays considérés à cette époque comme vassaux de la Porte, on ne niait pas à ces derniers le droit de participer à la confection et à la mise en application des Règlements touchant à la navigation danubienne, si intimement liée à leurs intérêts les plus vitaux.

La Commission Européenne, déclarée au début provisoire, prit une position permanente, grâce aux travaux effectués et à la manière large de traiter la navigation des embouchures du Danube. La Commission Riveraine, déclarée au commencement permanente, n'entra jamais en vigueur, parce qu'on ne parvint pas à se mettre d'accord sur l'application du principe de la libre navigation.

C'est ainsi qu'il s'est établi sur le Danube—au lieu d'une seule et unique législation fluviale, ainsi que l'exigent l'Acte du Congrès de Vienne et le Traité de Paris,—un régime des plus complexes, en commençant aux embouchures par le régime des grandes Puissances, auxquelles le Traité de Berlin a associé plus tard la Roumanie comme riveraine, pour arriver dans certaines parties du fleuve au régime d'un seul Etat, et faire enfin dans d'autres parties des efforts pour accorder des droits prépondérants à l'un ou pour supprimer les droits les plus naturels aux autres.

Le premier pas dans ce sens fut fait par l'Acte de navigation du 7 novembre 1857, qui, présenté aux Conférences de Paris de 1858, «n'a pas été trouvé d'accord ni avec les stipulations du Traité

«de Paris de 1856, ni avec les principes de l'acte de Vienne de «1815, ni avec les énonciations du Traité de 1814». Aussi l'exécution de cet acte est-elle restée suspendue et le Représentant de l'Autriche-Hongrie a donné aux Conférences de Paris de 1866 l'assurance «qu'en même temps que l'Autriche entrera en pour-«parlers avec les autres Puissances, elle s'occupera de reconstituer «la Commission Riveraine, ajoutant qu'il s'entend de soi que les «observations présentées en 1858 sur le Règlement élaboré par «les Commissaires riverains feront l'objet d'un sérieux examen de «la part de son Gouvernement, qui ne tardera pas à en faire con-«naître le résultat».

Le Traité de Londres de 1871 n'accentue que d'une manière vague la campagne entreprise contre «l'application au Danube des «principes établis par l'Acte du Congrès de Vienne» et reconnus par le Traité de 1856 «comme faisant partie du droit public de l'Europe». L'article 6 y relatif et ainsi conçu: «Les Puissances «Riveraines de la partie du Danube, où les Cataractes et les Portes-«de-Fer mettent des obstacles à la navigation — se réservant de «s'entendre entre elles à l'effet de faire disparaître ces obstacles — «les hautes parties constractantes leur reconnaissent dès à présent «le droit de percevoir une taxe sur les navires de commerce sous «tout pavillon, qui en profiteront désormais jusqu'à l'extinction des «travaux; — et elles déclarent l'article 15 du Traité de 1856 inap-«plicable à cette partie du fleuve pour un laps de temps — néces-«saire au remboursement de la dette en question».

Quoique l'article 5 du Traité de Londres de 1871 stipulait expressément que — «les conditions de la réunion de la Commission «riveraine, établie par l'article 17 du Traité de Paris du 30 mars «1856, seront fixées par une entente préalable entre les Puissances «riveraines, — sans préjudice de la clause relative aux trois Prin-«cipautés Danubiennes», et que «en tant qu'il s'agirait d'une mo-«dification de l'article 17 du dit Traité, cette dernière fera l'objet «d'une Convention spéciale entre les Puissances cosignataires» et quoiqu'aucune disposition ne soit survenue pour donner à l'expression de «Puissances riveraines» une signification plus restreinte, qui eût permis d'éliminer les trois Principautés Danubiennes, prévues expressément dans l'article 17 du Traité de Paris de 1856 et dont les droits étaient sauvegardés par le Traité de Londres de 1871: deux Etats riverains seuls — l'Autriche-Hongrie et la Turquie — réunirent en 1873 en Commission mixte pour dé-

cider de l'application de l'article 6 du Traité de Londres. La Roumanie et la Serbie furent ignorées et le rapport détaillé de la Commission mixte fut remis en 1874 «aux Gouvernements respectifs», sans être communiqué à Bucarest et à Belgrade. Il en fut de même du rapport de la Commission des experts étrangers de 1879, quoique les travaux, qui devaient être exécutés, se trouvaient être situés dans les eaux serbo-roumaines.

Pour bien saisir la portée de cette action isolée, il suffit de rappeler la fin du 18-ème Protocole des Conférences de Paris de 1858. On y lit:—«Lord Cowley ayant appelé l'attention de la Conférence «sur la nécessité d'améliorer les conditions de la navigation aux «Portes-de-Fer et ayant exprimé le désir de savoir si quelque chose «avait été fait pour cet objet, le Plénipotentiaire d'Autriche répond «que son Gouvernement apporte une constante sollicitude aux tra- «vaux qui tendent à l'amélioration de cette partie du Danube».

Le Traité de Berlin de 1878, qui constitue pour le Gouvernement Royal de Hongrie la base du mandat européen relatif à «l'e- «xécution des travaux destinés à faire disparaître les obstacles que «les Portes-de-Fer et les Cataractes opposent à la navigation» (art. 57), loin de supprimer «la liberté de la navigation du Danube, reconnue «comme étant d'un intérêt européen» (art. 52), déclare au contraire prendre des dispositions «pour accroître les garanties qui lui sont assurées».

Le Traité ne touche la question du Danube que sur deux points:

Il élargit le cercle d'action de la Commission Européenne (art. 53), en lui assignant «l'exercice de ses fonctions jusqu'à Galatz, dans «une complète indépendance de l'autorité territoriale», et en lui conférant (art. 55) la tâche «d'élaborer, assistée de Délégués des «Etats riverains, les Règlements de navigation, de police fluviale et «de surveillance depuis les Portes-de-Fer jusqu'à Galatz, en les «mettant en harmonie avec ceux qui ont été ou seraient édictés «pour le parcours en aval de Galatz».

Concernant les Portes-de-Fer, l'article 57 du Traité de Berlin s'exprime en ces termes: «L'exécution des travaux destinés à faire «disparaître les obstacles que les Portes-de-Fer et les Cataractes «opposent à la navigation est confiée à l'Autriche-Hongrie. Les «Riverains de cette partie du fleuve accorderont toutes les facilités «qui pourraient être requises dans l'intérêt des travaux. Les dis- «positions de l'article 6 du Traité de Londres du 13 mars 1871

«relatives au droit de percevoir une taxe provisoire pour couvrir «les frais de ces travaux sont mainteuues en faveur de l'Autriche-«Hongrie».

L'article 56 du Traité de Berlin fournit, du reste, une preuve suffisante qu'il n'était nullement question en 1878 de restreindre les droits des riverains au delà du nécessaire. L'article 56 statue que «la Commission Européenne s'entendra avec qui de droit pour «assurer l'entretien du phare sur l'île des Serpents». C'est la Roumanie qui exerce, depuis le Traité de Berlin, des droits territoriaux sur cette île.

Avant la signature du Traité de Berlin (13 juillet), l'Autriche-Hongrie et la Serbie signaient, le 26 juin 1878, la Convention suivante:—«L'Autriche Hongrie, se chargeant de faire exécuter les «travaux de régularisation des Portes-de-Fer et des Cataractes d'Or-«sova — sans demander le concours financier de la Principauté — «celle-ci s'engage à accorder toutes les facilités qui pourraient être «réclamées dans l'intérêt de l'exécution des travaux, en tant qu'il «y aurait eu nécessité de se servir provisoirement de la rive serbe. «Le traitement de la nation la plus favorisée est assuré à la Serbie «par rapport à la navigation à travers les Portes-de-Fer».

Il ressort des traités mentionnés, qui règlent la navigation du Danube : — Que la liberté de la navigation de ce fleuve est reconnue comme faisant partie du droit public européen, — qu'aucun obstacle ne saurait être apporté à cette libre navigation, — que les Règlements de navigation, de police fluviale et de surveillance doivent être conçus de manière à favoriser la navigation, — qu'aucune entrave ni redevance ne pèsera sur cette navigation, — qu'aucun péage, ni droit quelconque ne sera perçu sur le fait de la navigation du fleuve ou sur les marchandises se trouvant à bord des navires, — que seuls des droits fixes et d'un taux convenable pourront être perçus pour des travaux destinés à assurer et à faciliter la navigation et cela pour le temps nécessaire au remboursement des sommes dépensées, — que les Etats riverains ont des droits égaux à l'élaboration et à l'application des Règlements de navigation, de police fluviale, de surveillance et d'établissement de taxes.

* * *

Les Règlements de navigation et de perception de taxes pour le Danube situé entre Moldova et Turnu-Severin, publiés récem-

ment par le Ministère du Commerce de Hongrie, sont au nombre de cinq, et nommément:

«I. Le Règlement des taxes de navigation et des taxes de re-«morquage, à percevoir sur la section du Danube Moldova-Turnu-«Severin, appartenant à la partie de la régularisation des Portes-«de Fer.

«II. Le Règlement pour l'établissement, la perception et la «tenue en évidence par l'Autorité Royale Hongroise de navigation «du Bas-Danube, des taxes de navigation, de remorquage et de «pilotage à percevoir des navires, circulant entre Moldova et Turnu-«Severin.

«III. Le Règlement d'organisation de l'Autorité Royale Hon-«groise de navigation du Bas-Danube.

«IV. Les dispositions spéciales pour la police de navigation «sur la section du Danube soumise à la surveillance supérieure «de l'Autorité Royale Hongroise de navigation à Orsova.

«V. Le Règlement du service de pilotage, établi aux Portes-«de-Fer et aux autres Cataractes du Bas-Danube».

La première observation suggérée par la lecture de ces Règlements est celle que, contrairement aux dispositions de l'article 116 de l'Acte des Congrès de Vienne de 1815, aux articles 16 et 17 du Traité de Paris de 1856, aux articles 5 et 6 du Traité de Londres de 1871, aux articles 55 et 57 du Traité de Berlin de 1878, — le Ministère du Commerce du Royaume de Hongrie a décrété des Règlements fluviaux de sa propre autorité et sans en tente préalable avec les autres Etats riverains du Danube.

Il est vrai que le Traité de Berlin de 1878 «confie à l'Autriche-Hongrie» le soin «d'exécuter les travaux destinés à faire disparaître les obstacles» que rencontre la navigation du Danube aux Portes-de-Fer et aux Cataractes, et lui accorde le «droit de percevoir une «taxe provisoire pour couvrir les frais de ces travaux»; mais il ne ressort ni du texte de ce Traité, ni d'autres dispositions internationales, que l'Autriche-Hongrie à elle seule ou la Hongrie séparément peuvent éliminer ou même suspendre provisoirement les droits des riverains dans la partie du fleuve mentionnée, soit pour élaborer et exécuter les Règlements de navigation, soit pour établir une entente sur les taxes destinées à couvrir les frais des travaux à effectuer. Les changements de détail, survenus depuis près d'un demi siècle dans les questions touchant la navigation du Danube,

n'ont pas changé les principes fondamentaux de la législation fluviale internationale; et ceux-ci seraient virtuellement supprimés, si les riverains arrivaient de nouveau à méconnaître réciproquement leurs droits et leurs intérêts, constamment réservés dans tous les actes, règlant de nos temps la navigation internationale. Il est à remarquer qu'aucun de ces actes n'a perdu de vue le point de départ du Congrès de Vienne, — de ne pas rompre, mais au contraire de maintenir la liaison qui doit exister entrer les différentes parties du Danube, afin que la navigation fût en réalité libre sans obstacles et sans entraves.

Certains faits ne sauraient être opposés comme un abandon de droits ou d'intérêts, incompatible surtout avec la position d'un État indépendant.

Il est vrai qu'après le Traité de Londres de 1871, l'Autriche-Hongrie et la Turquie se sont réunies en 1873 en Commission Mixte pour délibérer sur les Portes-de-Fer et les Cataractes; mais ces pourparlers intimes ne peuvent être considérés comme des actes internationaux, engageant des Etats qui n'en ont pas eu connaissance, et cela d'autant plus que l'intérêt politique ou commercial de la Turquie relativement au Danube était restreint principalement aux embouchures et n'a fait que diminuer avec la marche des événements dans l'Europe Orientale.

Il est vrai que la Roumanie a participé avec satisfaction à l'inauguration du Canal des Portes-de-Fer en 1896, comme à l'exécution d'une des dispositions du Traité de Berlin de 1878. Comment pourrait-on néanmoins déduire de ce fait une renonciation tacite à des droits incontestables et jusqu'alors incontestés, à des intérêts qui ne peuvent que s'accentuer davantage avec les facilités que le nouveau Canal devrait offrir à la navigation? L'Autriche-Hongrie a reçu le mandat d'écarter les obstacles qui obstruaient le Danube dans les contrées mentionnées: les travaux destinés à arriver à ce but ont certainement nécessité des dépenses, qui doivent être remboursées. Peut-on néanmoins déduire de ce mandat et de ce droit, que l'Autriche-Hongrie ne doit pas rendre compte à ses co-riverains ou à l'Europe de l'emploi de ce mandat et n'est pas obligée de discuter avec eux le mode de remboursement des dépenses faites? Le Traité de Berlin, n'ayant sous ce rapport rien changé aux dispositions internationales antérieures, une entente avec les Etats riverains ne pouvait être évitée et était tout naturellement indiquée.

Pour arriver à une conclusion favorable aux décisions du Gouvernement Royal de Hongrie, on allèguera peut-être l'article 6 du Traité de Londres de 1871, qui «déclare l'article 15 du Traité «de Paris de 1856 inapplicable à cette partie du Danube (Cata-«ractes et Portes-de-Fer) — pour un laps de temps nécessaire au «remboursement de la dette en question (nécessitée par les travaux «devant faire disparaître les obstacles qui s'opposent à la navi-gation)».

Cette disposition n'était certainement pas destinée à supprimer la déclaration des Puissances, contenue dans l'article 15 du Traité de Paris de 1856 et relative à l'application des principes établis dans l'Acte du Congrès de Vienne pour le Règlement des fleuves internationaux, — à la suppression des entraves, des redevances et des péages formant des obstacles à la navigation, — et à l'éla-boration en commun des Règlements de navigation ayant pour but de favoriser la circulation des navires.

Elle ne peut donc viser que les réserves faites pour le rembourse-ment des frais occasionnés par les travaux à effectuer pour «mettre le fleuve dans les meilleures conditions de navigabilité» (art. 16). Le second alinéa de l'article 15 du Traité de Paris dit en effet: — «La «navigation du Danube ne pourra être assujettie à aucune entrave, ni «redevance — qui ne serait pas expressément prévue». L'article 16 prévoit lui-même un pareil cas et admet «des droits fixes, «d'un taux convenable, arrêtés par la Commission Européenne à «la majorité des voix», destinés «à couvrir les frais des travaux «et des établissements, ayant pour objet d'assurer et de faciliter «la navigation aux bouches du Danube». L'article 6 du Traité de Londres de 1871 prévoit un second cas, — «en reconnaissant «aux Puissances Riveraines de la partie du Danube, où les Ca-«taractes et les Portes-de-Fer mettent des obstacles à la naviga-«tion, le droit de percevoir une taxe sur les navires de commerce «sous tout pavillon — jusqu'à l'extinction de la dette contractée «pour l'exécution des travaux». La phrase finale de cet article ne fait que constater qu'il y a «provisoirement» une exception lo-cale aux stipulations de l'article 15 du Traité de Paris de 1856 concernant les taxes de navigation. L'article 57 du Traité de Berlin de 1878 ne fait que substituer l'Autriche-Hongrie aux Etats Rive-rains uniquement pour les travaux à exécuter et les taxes à per-cevoir, sans supprimer la nécessité d'une entente ultérieure des riverains sur les Règlements et les taxes de navigation à établir.

Les riverains auraient certainement pu relever leur droit d'être aussi consultés sur les travaux à effectuer, puisque ces travaux devaient exercer une influence sur les eaux de l'ancien chenal de navigation et pouvaient, au lieu de diminuer, agrandir les obstacles que rencontrait la navigation. La Serbie a renoncé à ses droits par un Traité formel, motivé sur le fait qu'elle ne donne aucun concours financier à l'entreprise et sous la réserve, du reste toute naturelle et fixée par les Traités, que «le traitement de la nation «la plus favorisée lui sera assuré par rapport à la navigation à «travers les Portes-de-Fer». La Roumanie n'a pris aucun engagement et elle s'est contentée, par déférence au Traité de Berlin et à l'Autriche-Hongrie, de laisser avancer et terminer les travaux, sans y apporter un empêchement quelconque, mais poursuivant d'un œil attentif le règlement final de la question, restée ouverte.

Ce qui est certain, c'est que les différentes dispositions relatives à la navigation du Danube, qui ont suivi le Traité de 1856, laissent non réglée la partie du Danube située en amont des Portes-de-Fer et le long des Cataractes, mais on ne saurait déduire de ce fait que la nécessité de règlementer un moment plus tôt tout ce qui touche à la navigation de cette partie du fleuve par une nouvelle entente internationale, dont on ne pourrait exclure aucun des Etats riverains.

Il serait aussi inadmissible, après que l'unité de la navigation du Danube a été rompue, en soumettant différentes parties du fleuve à des régimes partiels, de morceler encore ces parties en alléguant des différences de traitement pour le long du fleuve suivant le Thalweg. La Roumanie tout spécialement ne pourrait accepter une pareille situation, car il est aujourd'hui certain, que le Canal des Portes-de-Fer a changé le régime des eaux entre Orsova et Turnu-Severin.

Ainsi, par suite des travaux exécutés, les eaux de l'ancien chenal à travers les cataractes des Portes-de-Fer, en aval de Verciorova, ont baissé de 30 centimètres, et le port de Gura-Vai se trouve aujourd'hui ensablé. La Roumanie a donc un intérêt immédiat et de riverain aux effets produits par le Canal des Portes-de-Fer, quoiqu'il soit construit sur la moitié du fleuve dont la souveraineté appartient à la Serbie. C'est sur ce point, comme sur tant d'autres, que la question des fleuves internationaux prend une forme réelle et palpable.

Les Règlements ministériels hongrois ne se sont pas contentés

de restreindre leur action au moins dans les limites du Royaume; ils ont franchi la frontière avec la tendance d'étendre leur autorité aussi loin que possible, s'ils ne rencontrent aucune résistance. Ne pas en provoquer inutilement et rester dans la limite de ses droits semble pourtant être la ligne de conduite indiquée, pour maintenir des rapports amicaux entre les Etats, et surtout entre des Etats limitrophes, dont les intérêts se touchent de près.

En effet, le 3-ème Règlement institue «une autorité hongroise «de navigation du Bas-Danube», dont le cercle d'attribution est indiqué d'une manière vague dans le préambule du 4-ème Règlement, comme devant se maintenir «dans la section du Danube appar-«tenant aux travaux de régularisation des Portes-de-Fer, c'est-à-dire «depuis Moldova jusqu'aux Cataractes situées en aval des Portes-de-Fer» ; mais qui reçoit à l'article 1-er du 1-er Règlement la forme de l'avenir — la Section du Bas-Danube.

Cette disposition trouve pour le moment son application réelle dans l'ensemble des attributions accordées par les Règlements en question à l'autorité supérieure d'Orsova, qui exerce ses pouvoirs de police et de surveillance de la navigation et du prélèvement des taxes jusqu'à Turnu-Severin, c'est-à-dire, pour employer les propres expressions du 1-er Règlement, non seulement sur «la section régularisée du Bas-Danube» (art. 1), mais aussi sur «la section non «régularisée, entre la fin inférieure des Portes de-Fer et Turnu-Severin» (art. 2 No. 5, d), quoique la frontière hongroise s'arrête en amont de Verciorova, au torrent de Bahna, éloigné d'Orsova de $4^1/_2$ Kilomètres et de Turnu-Severin de $17^1/_2$ Kilomètres.

Cette disposition est précisée dans diverses parties des Règlements, afin de ne pas donner lieu à des doutes. Ainsi:

— Dans le 1er Règlement —

— A l'article 3, qui «partage la partie régularisée du Danube, «en ce qui concerne les tarifs, en deux corps principaux, — celui «d'Alt Moldova à Orsova ou Verciorova, et celui d'Orsova ou Ver-«ciorova à Turnu-Severin—» (Verciorova et Turnu-Severin se trouvant sur le territoire roumain),—et l'article 2 précité;

— Dans le 3me Règlement, qui porte le titre de «Règlement «d'organisation de l'Autorité Royale Hongroise de navigation du Bas-Danube» —

— Au Chapitre I, qui statue à l'alinéa 5 de l'article 6 que «l'autorité de la navigation communique ces décisions relatives à «la circulation des navires ou à d'autres questions urgentes aux

«entreprises de navigation, ayant un plénipotentiaire à Orsova, par «son entremise, et publie ses décisions sur les écritaux établis «pour les publications officielles à Moldova, Drenkova, Orsova et «Turnu-Severin» —

— Au Chapitre III, qui dispose également à l'alinéa 3 de l'article 11 la publication des changements des bouées «sur les écritaux «établis pour les publications officielles à Moldova, Drenkova, «Orsova et Turnu Severin»—

— Au Chapitre IV article 13, qui décide «que les organes de l'Autorité peuvent prendre pied «en tout temps sur les rives rou- «maines ou serbes de la section du Danube entre Moldova et Turnu- «Severin, y exercer les attributions qui leur sont consignées par le «Règlement et réclamer à cet effet l'aide et la coopération des «autorités locales». —

Il est vrai «que le Ministre ajoute dans l'alinéa final de cet article :

— «Que les dispositions contenues dans ce chapitre n'entreront «en vigueur qu'au moment où je *(sic!)* prendrai des décisions complémentaires «à cet égard»— indiquant ainsi qu'il se réserve de décréter encore, toujours de par sa propre autorité, les arrangements qu'il a en vue d'obtenir des gouvernements roumain et serbe, sentant ne pas pouvoir les éliminer complètement pour le moment, mais espérant par ce biais sanctionner tacitement le titre et, par conséquent, l'action de «l'Autorité Royale Hongroise de Navigation du Bas-Danube» ;

— Dans le 4-ème Règlement, qui oblige les navires, aux articles 9 et 10, de prendre à bord les agents de contrôle de l'autorité d'Orsova soit aux stations, soit dans le cours de la navigation par des arrêts forcés;

— Dans le 5-ème Règlement, qui établit à l'article 8 pour le service du pilotage un bureau spécial, non seulement à Orsova, sur le territoire hongrois, mais aussi à Turnu-Severin, sur le territoire roumain, sans entente préalable avec le gouvernement de Bucarest.

La dénomination elle-même de «Bas-Danube» dépasse les limites des travaux confiés à l'Autriche-Hongrie par les Traités internationaux. Cette dénomination n'a été accordée jusqu'à ce moment qu'à la partie du Danube située entre les Portes-de-Fer et la section maritime, qui dépend de la Commission Européenne.

L'article 6 du Traité de Londres de 1871 ne parle que «des Cataractes et des Portes-de-Fer.» L'article 52 du Traité de Berlin

de 1878 statue — «qu'aucun bâtiment de guerre ne pourra naviguer «sur le Danube en aval des Portes-de-Fer, à l'exception des bâtiments «légers, destinés à la police fluviale et au service des douanes —»; «l'article 55 du même Traité parle — des Règlements de naviga- «tion, de police fluviale et de surveillance depuis les Portes-de-Fer «jusqu'à Galatz», — et l'article 57 — «des travaux destinés à faire «disparaître les obstacles que les Portes-de-Fer et les Cataractes «opposent à la navigation».

Nulle part la dénomination de «Bas-Danube» n'a été adoptée officiellement pour la partie des Cataractes et des Portes-de-Fer. Du reste, il est à observer que les Traités ne disposent que des Portes-de Fer et des Cataractes, et il ressort du texte des Règlements hongrois mêmes, que la dernière cataracte est celle des Petites Portes-de-Fer.

L'article 5 du 3-ème Règlement et le préambule du 4-ème Règlement s'expriment d'une manière peu explicite à cet égard, en mentionnant — «la partie qui, dans le sens de l'article 6 du Traité de «Londres de 1871, s'étend de Moldava jusqu'à la ligne des Cata- «ractes située en aval des Portes-de-Fer»; mais l'alinéa 5 de l'article 2 du 1-er Règlement énumère expressément sur le parcours de Moldova à Turnu-Severin les parties, où «les travaux de régu- «larisation n'ont pas été effectués», de la manière suivante:

a) «Alt-Moldova et Lynborasdia.

b) «La fin inférieure du Canal de Stenka et Drenkova.

c) «La fin inférieure du Canal de Jucz et Verciorova, et

d) «La fin inférieure des Petites Portes-de-Fer et Turnu-Severin».

La frontière roumaine commence au torrent de Bahna, en amont de Verciorova et bien en amont du Grand Canal des Portes-de-Fer (2 297 Kilomètres). Quant aux dernières Cataractes des Petites Portes-de-Fer, elles se trouvent à peu près vis-à-vis de Gura-Vai, moitié route entre Verciorova (éloigné de 7.875 Kilomètres) et Turnu-Severin (éloigné de 8.875 Kilomètres).

On doit aussi remarquer, que c'est à Gura-Vai que s'effectuent, par les petites eaux, les allèges pour la traversée des Portes-de-Fer et des Cataractes, et qu'en vertu des dispositions règlementaires du Ministère hongrois cette station importante se trouve supprimée, puisqu'on ne parle que de Verciorova, en amont, et de Turnu-Severin, en aval du Canal des Portes-de-Fer.

Le 3-ème Règlement, organisant «l'Autorité Royale Hongroise «du Bas-Danube», ainsi que le 4-ème Règlement, concernant «les

«dispositions spéciales pour la police de navigation sur la section «du Danube soumise à l'Autorité Royale Hongroise de Navigation «à Orsova», contiennent l'indication que la durée de ces deux Règlements sera équivalente à la durée de la perception des «taxes «provisoires de navigation»: mais cette durée est laissée dans le vague et par conséquent complètement à la discrétion d'un seul riverain, de la Hongrie, faisant en outre dépendre la police et la surveillance de la navigation, à caractère principal et permanent, du prélèvement des taxes, qui n'ont qu'un caractère secondaire et temporaire. Cette observation est si vraie, que ce n'est que le 1-er Règlement qui traite des taxes à prélever pour couvrir les frais des travaux exécutés, tandis que les dispositions contenues dans les quatre autres Règlements ne regardent que la police et la surveillance de la navigation, pour la règlementation de laquelle l'Autriche-Hongrie n'avait reçu aucun mandat de la part des Puissances interessées.

L'article 5 du 4-ème Réglement énumère les attributions de l'autorité d'Orsova expressément ainsi: — «la surveillance de la «police fluviale — l'emploi du service de pilotage — l'entretien de «la navigabilité de la route — l'exécution des travaux en relation «avec le prélèvement des taxes de navigation — et, finalement, «l'administration du remorquage artificiel dans le Canal des Portes-de-Fer».

On y va même plus loin. L'article 1-er du 4-ème Règlement contient la disposition suivante: — «Sur cette section du Bas-Da-«nube, la surveillance de la navigation et de la police fluviale sera «exercée par l'Autorité Royale Hongroise de Navigation résidant «à Orsova — dans le cadre du Règlement général provisoire de «navigation et de police fluviale pour les rivières, les canaux et «les lacs territoriaux». — Ce Règlement ayant en vue la navigation intérieure des cours d'eau et des lacs du Royaume de Hongrie peut ne pas être applicable au Danube, déclaré par les Traités comme fleuve international, à cause de «l'intérêt européen» qui y est attaché, ainsi que s'exprime à cet égard le Traité de Berlin de 1878. Aurait-on l'intention de supprimer «l'intérêt européen»?

Cette disposition confirme la tendance générale des Règlements en question d'étendre l'action propre de la Hongrie au delà des limites du Royaume, n'ayant en vue que ses intérêts politiques, économiques et commerciaux. On la retrouve fortement accentuée dans la disposition de l'article 4 du 3-ème Règlement, qui statue —

«sur la langue de service de l'autorité», qui sera la «langue hongroise». C'est ainsi que toutes les relations des navires des différentes nationalités avec l'Autorité de navigation d'Orsova et avec les pilotes de cette Autorité, devront se faire en langue hongroise. Ne crée-t-on pas de cette manière «une entrave à la liberté de navigation»? N'est-ce pas établir une disposition qui ne sera pas de nature «à favoriser, autant que faire se pourra, la circulation «des navires»?

Seront soumis à cette dernière disposition les déclarations à faire par les capitaines de navire aux pilotes, aussitôt qu'ils entrent dans les eaux soumises à l'Autorité de navigation d'Orsova (article 5 du 1-er Règlement), et qui sont mises en pratique par les 11 articles du 2-ème Règlement relatif—à l'établissement, la perception et la tenue en évidence des taxes de navigation, de chalands et de pilotage à percevoir des navires circulant entre Moldova et Turnu-Severin — ainsi que par l'article 18 du 4-ème Règlement, qui contient les règles de la police de navigation sur cette portion du Danube.

Les relations de l'Autorité d'Orsova avec les navigateurs regardent :

— L'exercice de la police et les publications de l'Autorité (articles 6, 11 et 12 du 3-ème Règlement).

— Les peines infligées pour les contraventions (article 7 du 3-ème Règlement et articles 11 à 17 du 4-ème Règlement).

— Le cas d'avarie et de dommages (article 8 du 2-ème Règlement).

— Le pilotage obligatoire (articles 9 et 10 du 3-ème Règlement et toutes les dispositions du 5-ème Règlement).

— Les réclamations éventuelles contre les décisions de l'autorité de navigation d'Orsova (article 15 du 3-ème Règlement).

— Les questions de remorquage à travers le Canal des Portes-de-Fer (Chapitre VI du 3-ème Règlement).

Il est certain que l'emploi de la langue hongroise dans ces relations multiples et complexes de chaque jour et de chaque heure ne facilitera pas la circulation des navires, précisément au moment où elle devrait prendre un essor plus considérable à cause de la disparition des obstacles naturels, qui s'y opposaient. Il n'y aurait que deux palliatifs à employer contre la création de cette entrave artificielle — ou l'emploi d'interprètes — ou l'introduction de la langue hongroise dans les écoles des pays ayant des relations commerciales plus fréquentes sur le Danube. Ne serait-ce pas surcharger

la navigation d'une nouvelle dépense indirecte, qui rendrait la dépense des taxes directes plus lourde qu'elle n'est indiquée dans le 1-er Règlement? Et ne serait-ce pas créer cette entrave dans un but contraire à celui prévu par les Traités?

L'autorité dirigeant et surveillant la navigation d'un fleuve international, devant être instituée et fonctionner par le commun accord des Etats riverains, représente cette «autorité syndicale permanente», dont parlait le comte Buol-Schauenstein en 1855, comme ayant à exercer «le contrôle» si nécessaire pour assurer la libre navigation du Danube; — et il est certain que les dispositions prises par le Gouvernement hongrois pour accorder à l'autorité d'Orsova toutes les attributions de la police et de la surveillance de la navigation et pour élever le Ministère du Commerce de Hongrie en instance suprême de navigation sur le Bas-Danube, créent un ordre de choses complètement nouveau et différent de celui établi par le Congrès de Vienne de 1815 comme règle de la législation fluviale internationale et mis en vigueur depuis trois quarts de siècle partout où l'utilité des fleuves internationaux a pris chaque jour des proportions plus considérables.

L'article 5 du 1-er Règlement et les articles 1, 2, 3 et 4 du 2-ème Règlement soumettent toutes les déclarations des navires au contrôle de l'autorité d'Orsova. C'est ainsi que les papiers de bord constatant le tonnage et la cargaison des navires, délivrés par leurs autorités nationales, n'ont plus de valeur en face des nouveaux Règlements hongrois. Un navire qui entre à Turnu-Severin dans les eaux gouvernées par l'Autorité d'Orsova doit se considérer comme s'il ne commençait sa navigation qu'au moment où il se soumet au controle, à la revision et aux vérifications de l'Autorité hongroise.

Ce contrôle, cette revision et ces vérifications sont si minutieuses, si compliquées et si sévères (articles 2, 3, 4 du 2 ème Règlement) qu'elles équivalent à une relâche forcée, établie sous une forme moderne, d'autant plus que le contrôle du pilote et la revision et la vérification de l'Autorité d'Orsova sont portées aussi bien sur le tonnage du navire, que sur la qualité des marchandises qu'il transporte (art. 3 II du 1-er Règlement). On remarquera, pour ce dernier point, que la disposition est contraire à l'article 111 de l'Acte du Congrès de Vienne de 1815 et à l'article 15 du Traité de Paris de 1856, qui n'ont pas été abrogés par une disposition internationale ultérieure.

Pour bien caractériser l'esprit étroit et exclusif qui domine

dans les Règlements en question et qui ne servira certes pas à «favoriser la circulation des navires» (art. 15 al. 2 du Traité de Paris de 1856), il suffit de constater, — que c'est l'Autorité d'Orsova qui décrète et prélève, au passage du navire, les taxtes de navigation (art. 14 du 3-ème Règlement), — que c'est le Ministère du commerce hongrois qui statue sur les réclamations éventuelles (art. 15 du 3-ème Règlement), — que les comptes courants créditant aux navires les taxes dues durant un mois, se fondent sur des cautions dont le montant et la consistance sont fixés, sur la proposition de l'Autorité d'Orsova, par le Ministre hongrois du commerce, qui augmente ces cautions suivant le développement du trafic ou les supprime dans certains cas comme application d'une peine (articles 5 à 11 du 2-ème Règlement),—et que les sommes encaissées pour des pénalités ne le sont pas en faveur du service de navigation de la section du Danube où elles sont perçues, mais pour augmenter «le fonds de secours des marins nationaux» c'est-à-dire hongrois.

En comparant les Règlements de navigation, de police fluviale et de surveillance de la Commission Européenne du Danube et de la Commission Riveraine du Pruth avec les Règlements édictés par le Gouvernements hongrois le 14 juillet 1899, on est étonné de constater que ces derniers s'occupent surtout de donner à l'Autorité fluviale d'Orsova un pouvoir étendu et discrétionnaire sur la navigation du Danube. On peut citer sous ce rapport, comme un exemple frappant, que les Règlements hongrois donnent à l'Autorité d'Orsova une large part à l'édiction des pénalités, sans contenir les indications nécessaires sur les infractions contre lesquelles ces pénalités sont dirigées.

L'établissement des taxes de navigation, prévues et fixées par les articles 1 à 4 du 1-er Règlement, ne reposent pas sur les principes établis par les Traités. Ces taxes ne sont ni «uniformes», ni «d'un taux convenable» (article 111 du Traité de Vienne de 1815, articles 15 al. 2 et 16 al. 2 du Traité de Paris de 1856). La base de leur établissement ne repose pas sur les normes adoptées par la Commission Européenne du Danube, quoique les Traités indiquent invariablement la nécessité d'un traitement le plus uniforme possible de la navigation de ce grand fleuve international.

La Commission Européenne a établi sur la partie du Danube où elle exerce ses attributions une taxe, basée uniquement sur le tonnage des navires et comprenant le trajet complet, aller et

retour. Dès les débuts de la Commission, cette taxe a été «d'un taux convenable» et montait, en moyenne, pour les navires de plus de 300 tonnes de Registre à 3,75 francs par tonne de Registre ou à 1,32 francs par tonne métrique. Ces taxes ont été depuis successivement diminuées.

Actuellement : — les navires de guerre, les remorqueurs lorsqu'ils ne sont pas employés comme allèges, ainsi que les navires au-dessous de 200 tonnes de registre sont exempts de toute taxe; — tous les navires qui entrent et sortent sur lest ne payent que 16 centimes par tonne de registre ou 5 centimes par tonne métrique ; — et les navires au-dessus de 200 tonnes payent les taxes suivantes :

Tonnes		Francs par tonne	
de registre	= métriques	de registre	— métrique
201 à 400	= 570 à 1135	1,10	— 0,39
401 à 600	= 1138 à 1702	1,30	— 0,46
601 à 800	= 1705 à 2270	1,70	— 0,60
801 à 1000	= 2273 à 2837	1,80	— 0,64
au delà de 1000	= 2837	1,90	— 0,67

Ces taxes sont réduites à 85% de leur valeur pour tout bâtiment, à voile ou à vapeur, pour chaque voyage effectué pendant la même année en plus du premier voyage. Les bateaux de passagers et postaux jouissent d'une réduction de 60%.

Prenant pour le passage des Cataractes et des Portes-de-Fer un bateau normal de 650 tonnes métriques (229 tonnes de registre), chargé de 6000 quintaux métriques (600 tonnes), la taxe à payer selon le tarif de la Commission Européenne serait de 253 francs.

Les taxes à prélever en vertu de l'art. 3 du 1-er Règlement hongrois se divisent en trois parties:

1. Les taxes de navigation pour le passage de la section du Danube régularisée et le service de pilotage;

2. Les taxes pour le remorquage des bateaux par le Canal des Portes-de-Fer entre Turnu-Severin et Orsova, et

3. Les taxes locales, actuellement existantes, d'accostage dans les ports.

On ne se préoccupe ici que des deux premières taxes.

Il y a deux taxes aussi bien pour la taxe de passage, que

pour celle de remorquage — et nommément sur le tonnage du navire et sur les marchandises à bord.

La taxe de passage pour le tonnage est de 20 Heller par tonne métrique, réduite à la moitié pour les bateaux à vapeur de passagers, faisant un service régulier au moins bihebdomadaire. — La taxe de passage pour les marchandises à bord est en général de 18 Heller par 100 Kilos, et on accorde comme faveur particulière aux chargements complets de charbons de terre, de pierres, de gravier, de ciment, de chaux, de bois de chauffage scié, de différentes espèces d'engrais, de pétrole brut et de ses dérivés — la réduction à 6 Heller par 100 Kilos. Du reste, ces faveurs ne sont que fictives, puisque le Ministère du Commerce hongrois peut les modifier ou les supprimer par une décision tout aussi unilatérale, que celle qui a donné naissance aux Règlements en question. Les bateaux n'employant qu'une des parties de la section régularisée (Art. 3 du 1-er Règlement: Alt Moldova à Orsova ou Verciorova — et Orsova ou Verciorova à Turnu-Severin) ne payeront pour la partie parcourue que la moitié des taxes précitées.

La taxe de remorque sur le tonnage métrique est de 5 Heller la tonne (1000 Kilogrammes) et sur les marchandises à bord des navires de 4 Heller les 100 Kilogrammes.

En prenant comme point de comparaison le même bateau de 650 tonnes métriques, portant 6000 quintaux (600 tonnes) de marchandises, les taxes à payer seront les suivantes:

		Cour.	Florins	Francs
650 tonnes à 20 Heller = 130 Cour.				
6000 quint. à 18 » = 1080 »	}	1210	— 605	— 1270,50
650 tonnes à 5 » = 32½ »				
6000 quint. à 4 » = 240 »	}	272½	— 136¼	— 286,13

soit 1482½ c., 741¼ fl., 1556,63 fr.

c'est-à-dire 2,39 francs par tonne métrique.

Qu'on compare ces 2,39 francs par tonne métrique des Règlements hongrois avec les taxes de la Commission Européenne, soit de 1,32 francs la tonne métrique au début et de 39 à 68 centimes la tonne métrique actuellement. Ces chiffres parlent d'eux-mêmes, surtout si on ne perd pas de vue que les voyages en amont et en aval se payent, d'après le Règlement hongrois, séparément, ce qui double la taxe.

La réduction à moitié, qui n'est que pour les bateaux de passagers à voyage régulier bihebdomadaire, crée un privilège exclusif aux compagnies de navigation autrichienne et hongroise. La ré-

duction pour certaines marchandises de deux tiers de la taxe n'est faite que pour avantager le commerce hongrois, car on n'y voit que des articles qui l'intéressent. Les articles intéressant la Roumanie, comme les céréales et le sel, ont été soigneusement exclus de ces faveurs, qu'on n'a pas oublié d'accorder aux engrais.

Les bateaux jouissant de la franchise des taxes (art. 2 du 1-er Règlement, auront néanmoins à payer un droit de pilotage de 20 Couronnes, pour chaque jour de 24 heures commencées (art. 4 du 5-me Règlement).

La navigation dans la partie du Danube entre Alt-Moldova et Turnu-Severin s'est effectuée jusqu'à ce jour moyennant le remorquage des chalands à travers l'ancien passage des Portes-de-Fer et des Cataractes. La dépense de la traction sous ce régime a été calculée par le Service de Navigation de l'Etat Roumain à 1,23 francs en moyenne par tonne métrique. Cette dépense n'est pas supprimée par le nouveau régime. Il est aussi à noter que dans la taxe de 2,39 francs la tonne métrique, la part qui revient au tonnage du navire est de 26 centimes, tandis que celle qui pèse sur les marchandises est de 2 francs 13 centimes.

Les Règlements hongrois de navigation ont été conçus au point de vue des intérêts exclusivement hongrois, et ne sont pas de nature à exercer une influence favorable sur le développement de la navigation internationale. S'ils rendent, d'une part, la navigation du Danube plus difficile et plus coûteuse, par conséquent moins profitable au commerce, il est douteux, de l'autre, que les travaux exécutés correspondent au but proposé, c'est-à-dire «qu'ils «ont fait disparaître les obstacles, que les Portes-de-Fer et les Cata«ractes opposent à la navigation» (art. 57 du Traité de Berlin de 1878). Il suffit de résumer à cet égard les faits, tels qu'ils sont établis par trois autorités: — M. Bela de Gonda, conseiller au Ministère royal hongrois du Commerce, M. J. Blociszewski, professeur à l'Académie orientale de Vienne, et M. H. Arnold, professeur à l'école polytechnique de Hanovre, qui ont visité les lieux mêmes et ont puisé leurs données aux sources officielles.

Il ressort de la situation actuelle que les travaux aux Cataractes en amont d'Orsova sont loin d'être complètement terminés et qu'il est permis de faire dès aujourd'hui «les plus grandes ré«serves sur l'utilité des travaux exécutés aux Portes-de-Fer».

M. Bela de Gonda expose les essais faits en 1896 de la manière suivante:

«Aussitôt que l'eau eût pris son niveau dans le canal, la di-«rection technique mesura sa vitesse d'écoulement à la surface «et constata que (l'échelle fluvial d'Orsova marquant environ 4 m. «au-dessus de 0) cette vitesse était à l'aval de 4 m. 60 dans la «partie supérieure du canal et de 3 m. 30 à la fin du canal. Du «16 au 20 mars on fit des essais avec divers bateaux et on trouva «que le remorqueur «Tisza» employa *seul* 23 minutes pour par-«courir les 1800 m. de sa longueur; la «Drava», bateau de voya-«geurs, mit 21 minutes et le «Thommen», bateau à vapeur de 800 «chevaux de force, eut toutes les peines du monde à remorquer «un chaland chargé de 260 tonnes, dans l'espace de 75 minutes».

Voici ce que dit M. Blociszewski:

«Si on ne transforme pas profondément les travaux faits aux «Portes-de-Fer, la nouvelle voie sera juste aussi favorable à la naviga-«tion que les rapides d'autrefois... Le Canal des Portes-de-Fer a une «longueur totale de 2480 mètres — et la surface de l'eau qui y coule «n'est pas parallèle au fond. Par suite de l'obstacle naturel que forme «le banc de Prigrada, — le niveau du fleuve se trouve plus élevé au «bout supérieur du chenal qu'à son extrémité inférieure. Il en résulte «une inclinaison de $2^1/_2$ mètres par Kilomètre, ce qui est considé-«rable. Pour répartir cette pente, — il eut fallu donner au canal «une longueur de 4 ou 5 Kilomètres. Malheureusement, les rapides «sont coupés, à la hauteur du village serbe de Sibb—par un abîme «abrupt de 70 mètres de profondeur. Les eaux sont si violentes, «qu'il a été impossible de prolonger les digues qui enserrent le «canal. — La conséquence de l'inclinaison et des obstacles que le «fleuve rencontre encore sur la partie des rapides qui subsistent «à gauche du canal, c'est que les eaux se précipitent, avec la ra-«pidité vertigineuse de 3 à 5 mètres par seconde, dans le passage «qui leur a été ménagé. Ces chiffres sont ceux de la vitesse à la «surface et les ingénieurs hongrois les avouent. Mais, ce qu'ils ou-«blient d'ajouter, c'est que la vitesse maxima ne se trouve pas à «la surface, mais au tiers de la profondeur. Si l'échelle d'Orsova «marque 3 mètres au-dessus de 0, le canal ayant une profondeur «de 3 mètres au-dessous de l'étiage, il y aura 6 mètres d'eau dans «le passage livré à la navigation. La plus grande vitesse du courant se «trouvera donc à une profondeur de 2 mètres. Or, c'est cette profon-«deur précisément qu'atteindront les chalands très chargés ou les «navires venant de la haute mer, qui ont des tirants d'eau plus «considérables encore.—Le premier remorqueur qui a franchi seul

«le canal, le «Tisza», de la Compagnie autrichienne de navigation, «a mis 23 minutes à le remonter (16 mars 1896). Le 17 mars, le «steamer «Drava», de la même Compagnie, a mis 21 minutes en «chauffant à toute vapeur. Or, les remorqueurs du Danube sur le «parcours hongrois tirent ordinairement 4 ou 5 chalands, portant «chacun 250 à 600 tonnes. En arrivant de Roumanie, un remor- «queur de ce genre devra faire franchir le canal à chacun des «chalands successivement. Vu les expériences faites au mois de «mars 1896, il ne lui sera même pas possible de remorquer un «seul chaland de 600 tonnes, eût-il une force de 800 chevaux. Il «faudra ou alléger le chaland, ou employer un second remor- «queur. Cette opération, si elle se fait très rapidement, demandera «au moins 7 heures. Sept heures pour remonter un seul train «c'est énorme! Il faut, en outre, compter avec les dangers d'une «rupture d'amarre ou d'avaries au gouvernail. Si pareil fait se pro- «duisait, une catastrophe deviendrait inévitable. Le fond du canal «étant uni et en roche pure, il serait impossible de jeter l'ancre ; «le bâteau s'en irait à la dérive et, comme le canal décrit une «légère courbe, la violence du courant le jetterait inévitablement «à la rive. — Mais, abstraction faite des dangers matériels qu'elle «rencontre, la navigation dans le canal sera forcément des plus «coûteuses. La longueur de l'opération de remorquage, l'emploi «nécessaire d'un second remorqueur, le déchargement partiel des «chalands, le rembarquement des marchandises, tout cela ne se «fera pas sans grands frais. Il faudra en outre payer la taxe sur «le transit, prévue par les Traités de Londres et de Berlin. On est «en droit de se demander si les Compagnies de transport, qui «touchent, vu la concurrence sur le Danube-Moyen, un fret mi- «nime, ne préfèreront pas employer le chemin de fer à partir de «Turnu-Severin. — C'est dire, en un mot, que le canal, tel qu'il est «aujourd'hui, est à peu près inutile. Dans tous les cas, il manque «son but — qui était de faciliter la navigation aux bâtiments de «fort tirant d'eau, venant de la mer. Et encore passons-nous vo- «lontairement sous silence la question de savoir s'il y a de l'eau «à la saison de l'étiage. Les constructeurs prétendent bien qu'il «n'y a aucune crainte à avoir à ce sujet ; mais tout le monde n'est «pas du même avis, et notamment les experts consultés en 1879 «par le gouvernement hongrois.... Le gouvernement austro-hon- «grois, reconnaissant l'insuffisance du Canal des Portes-de-Fer, «fera son possible pour l'améliorer.... On a le choix entre divers

«moyens: chaine de touage, table métallique avec machine fixe, «voie à crémaillère le long du canal avec locomotive pour le ser- «vice de traction. Mais ce ne sont là que des palliatifs insuffisants, «dangereux même, puisque, par la force du courant, ils pourraient «amener des accidents. — De l'avis des personnes compétentes, il «faudra d'ailleurs forcément en venir à la construction d'écluses. «Mais cela ne sera possible qu'au prix de beaucoup d'efforts et «avec une dépense d'argent considérable. Le travail, très simple en «effet alors qu'on avait arrêté le fleuve par de puissants barrages «sur les rapides, est aujourd'hui très compliqué à cause de la vio- «lence extrême du courant. C'est un travail de géant, que de faire «sortir le Danube du nouveau lit qu'on lui a donné.... Les tra- «vaux accomplis aux Portes-de-Fer n'assurent pas suffisamment «la navigation sur les rapides: ils ne répondent donc pas aux sti- «pulations du Congrès du Berlin».

L'opinion du professeur Arnold sur le Canal des Portes-de-Fer n'est pas plus favorable. Il la résume ainsi:

«A mon avis, le touage artificiel au Canal des Portes-de-Fer «ne représentera qu'un pis-aller et une charge constante pour son «exploitation et son entretien. Ce touage est très limité en ce qui «touche sa capacité de travail, parce qu'un croisement de bateaux «en amont et en aval est exclu. Il est possible que cette disposition «soit suffisante pour la circulation bien modérée actuelle; mais si la «circulation augmente, on devra se décider, en tous cas plus tard, à «reconstruire le canal actuel des Portes-de-Fer, afin que «la libre «navigation avec remorqueurs» puisse s'effectuer en réalité. Ce but «ne pourra être atteint qu'en modérant dans le canal la vitesse du «courant de moitié, par une diminution correspondante de la «chute actuelle du canal; ce qui nécessiterait de donner au canal «quatre fois sa longueur actuelle. Ce changement ne pourra être «fait sans entraver sensiblement la navigation et coûtera proba- «blement autant que le canal qui vient d'être terminé».

Il y a une objection qu'on peut élever en face de cette critique des travaux effectués aux Cataractes et aux Portes-de-Fer: c'est que de tous les travaux d'ingénieurs les plus difficiles et les moins sûrs sont les travaux hydrauliques. Si cette objection contient un grain de vérité, il n'est pas moins vrai: — que si le Traité de Berlin a accordé à l'Autriche-Hongrie le droit d'exécuter ces travaux et de se faire rembourser les frais, — les travaux exécutés doivent être utiles à la navigation, c'est-à-dire enlever les obstacles

matériels dont celle-ci souffrait et lui créer des facilités dont elle ne jouissait pas auparavant. Le Traité de Berlin n'a pas supprimé le droit des Etats riverains, d'examiner, conjointement avec le mandataire de l'Europe, l'état de la question, sous les différents rapports — de son exécution technique — des dépenses faites — du mode de remboursement des dépenses — du taux et de la durée des taxes fluviales, ainsi que de leur réduction éventuelle par suite de l'augmentation du trafic — de l'emploi des taxes encaissées pour l'amortissement de la dette, les nécessités de l'entretien des travaux effectués et les frais d'exploitation du chenal fluvial. Ce sont principalement les Etats riverains du Danube et limitrophes de la Hongrie qui auront à payer les frais des établissements fluviaux aux Cataractes et aux Portes-de-Fer et il serait étrange de leur nier les droits mentionnés, ainsi que celui, tout aussi naturel et basé sur les traités, de participer à l'élaboration, à la promulgation et à l'application des Règlements de navigation, de police fluviale et de surveillance.

Ce serait un déni de justice international que de vouloir appliquer les Règlements hongrois en question, d'autant plus que le laps de temps entre leur promulgation et leur mise en vigueur (du 15 juillet au 1-er septembre) est beaucoup trop court. Pourquoi justifier «les craintes de la concurrence, répandues bien avant «l'inauguration du canal, prévoyant la déchéance des Compagnies «autrichienne et hongroise de navigation, dont le monopole de «fait serait compromis par le développement du Service de navi«gation de l'Etat roumain», et ajoutons par les relations de ce Service avec la Compagnie bavaroise de navigation sur le Danube? Pourquoi justifier les craintes de ceux «qui ne croient pas «que le commerce étranger puisse profiter du Canal des Portes-de«Fer, non seulement à cause de ses défauts, mais encore à cause «des obstacles juridiques, politiques et matériels, accumulés en «amont d'Orsova»?

En tout cas, il est hors de doute — que les Règlements de navigation, publiés le 14 juillet 1899 par le Ministre royal hongrois du commerce, créent un obstacle à la libre navigation du Danube, aux Cataractes et aux Portes-de-Fer, — par les retards causés à la suite de formalités nombreuses et excessives, — par les taxes qui ne sont pas d'un taux convenable, «destiné à encourager le commerce», et qui sont sans terme aucun, tout provisoires qu'elles sont déclarées, — par l'établissement de taxes sur les marchandises,

équivalant à des taxes douanières de transit, tant au point de vue des principes, qu'à cause des différences fixées par les faveurs accordées et de l'esprit qui les a édictées contre la teneur de l'art. 115 du Traité de Vienne de 1815 et de l'article 15 du Traité de Paris de 1856. Il est aussi certain que l'effet que ces taxes auront sur le commerce et la navigation ne sera pas celui de taxes pour des services rendus, mais de taxes de protection, aussi bien pour les produits hongrois que pour la navigation hongroise ; d'autant plus qu'on a déjà annoncé vouloir accorder à la Compagnie hongroise de navigation un dédommagement pour les taxes payées, soit par une subvention directe de l'Etat, soit par la suppression de la taxe de transport, perçue en Hongrie sur le Danube, contrairement aux Traités.

Cet exposé prouve suffisamment que les Règlements hongrois de navigation dont il est question ne peuvent être considérés que comme des projets, qui doivent être soumis à la discussion d'une Conférence des Etats riverains du Danube.

BIBLIOTECA CENTRALĂ
UNIVERSITARĂ
BUCUREȘTI

Transformation des Tonnes de Régistre en Tonnes Métriques et vice-versa.

I.

1 mètre = 3,281 pieds anglais.

1 mètre cube = 3,281×3,281 = 35,319 837 841 pieds anglais cubes.

II.

1 pied anglais = 0,30479 mètre.

1 pied anglais cube = 0,305×0,305×0,305 = 0,028 372 625 mètre cube.

III.

1 tonne de Régistre = 100 pieds anglais cubes.
= 2,84 mètres cubes.
1 tonne métrique = 1000 Kilogrammes.
= 35,32 pieds anglais cubes.
1 tonne de Régistre = 35,32×2,84 = 100,308 pieds angl. cub.

IV.

TONNES				TONNES			
Régistre	Métriques	Métriques	Régistre	Régistre	Métriques	Métriques	Régistre
1	2,840	1	0,353	100	283,726	100	35,319
10	28,372	10	3,532	200	567,452	200	70,638
20	56,745	20	7,064	300	851,178	300	105,957
30	85,117	30	10,596	400	1 134,904	400	141,276
40	113,490	40	14,128	500	1 418,630	500	176,595
50	141,863	50	17,660	600	1 702,356	600	211,914
60	170,235	60	21,192	700	1 986,082	700	247,233
70	198,608	70	24,724	800	2 269,808	800	282,552
80	226,980	80	28,256	900	2 553,534	900	317,871
90	255,353	90	31,788	1.000	2 837,260	1 000	353,198

ANNEXES

ANNEXE I.

Annexe No. 16 de l'Acte final du Congrès de Vienne, du 9 juin 1815.

No. 2. Articles concernant la navigation du Rhin (Vienne, le 24 mars 1815).

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Liberté de la navigation.

ART. 1.

La navigation dans le cours de Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer, soit en descendant, soit en remontant, sera entièrement libre et ne pourra, sous le rapport du commerce être interdite à personne, en se conformant toutefois aux Règlements qui seront arrêtés, pour la police, d'une manière uniforme pour tous et aussi favorable que possible au commerce de toutes les nations.

Uniformité de système.

ART. 2.

Le système qui sera établi, tant pour la perception des droits que pour le maintien de la police, sera le même pour tous le cours de la rivière et s'étendra, autant que faire se pourra, aussi sur ceux de ses embranchements et confluents qui, dans leurs cours navigables, séparent ou traversent différents Etats.

ART. 3.

Le tarif des droits à percevoir sur les marchandises transportées par le Rhin sera réglé de manière à ce que la totalité du droit à payer entre Strasbourg et la frontière du royaume des Pays-Bas, soit, en remontant, de 2 francs et, en descendant, de 1 franc 33 centimes par quintal, et à ce que ce même tarif puisse être étendu (en augmentant par là dans la même proportion la totalité du droit) aux distances entre Strasbourg et Bâle, et entre la frontière du royaume des Pays-Bas et les embouchures du fleuve.

Le droit de reconnaissance restera tel qu'il est réglé par l'article 104 de la Convention sur l'octroi de navigation du Rhin conclue à Paris le 15 août 1804, sauf à déterminer autrement l'échelle des droits, de manière à ce que les bateaux de 2.500 à 5.000 quintaux y soient compris également, dans la même proportion des distances ci-dessus mentionnées.

Les modérations du tarif général qui établit le maximum des droits fixés par les articles 102, 105 de la Convention de 1804, continueront d'avoir lieu; mais la Commission qui sera chargée de la confection des nouveaux Règlements examinera si leur distinction en différentes classes ne nécessitera pas de changements encore plus favorables, tant à la navigation et au commerce qu'à l'agriculture et aux besoins des habitants des Etats riverains.

ART. 4.

Le tarif ainsi fixé ne pourra être augmenté que d'un commun accord et des Gouvernements riverains du Rhin, en partant du principe que leur véritable intérêt consiste à vivifier le commerce de leurs Etats et que les droits de la navigation sont principalement destinés à couvrir les frais de son entretien, prennent l'engagement formel de ne se porter à une telle augmentation que sur les motifs les plus justes et les plus urgents, ni de grever la navigation d'aucun autre droit quelconque outre ceux fixés par les Règlements actuels, sous quelque dénomination ou prétexte que cela puisse être.

Bureaux de perception.

ART. 5.

Il n'y aura que douze bureaux de perception dans toute l'étendue du Rhin entre Strasbourg et la frontière des Pays-Bas, et

ceux qu'il conviendra d'établir entre Strasbourg et Bâle, et dans les Pays-Bas, seront fixés d'après les mêmes principes et dans les distances proportionnelles.

Les bureaux seront placés d'après les convenances de la navigation, et leur nombre ne pourra être augmenté, ni leur place changée, que d'un commun accord. Il sera néanmoins libre à tout Etat riverain de diminuer le nombre de ceux que l'arrangement actuel lui assigne exclusivement.

Mode de perception.

ART. 6.

La perception des droits se fera dans chaque Etat riverain pour son compte et par ses employés, en distribuant la totalité des droits d'une manière égale sur l'étendue des possessions respectives des différents Etats sur la vive. Les employés des bureaux prêteront serment d'observer strictement le Règlement qui sera arrêté définitivement. Si un même bureau s'étend sur deux ou plusieurs Etats riverains, ils répartissent entre eux la recette d'après l'étendue de leurs possessions respectives sur la rive, et cette même disposition sera aussi appliquée au cas où les deux rives opposées appartiennent à deux Etats différents. Tout ce qui a rapport à l'organisation des bureaux, au mode de percevoir et de constater le paiement des droits, sera fixé d'une manière uniforme par le Règlement définitif, et ne pourra plus être changé que d'un commun accord.

Entretien des chemins de halage.

ART. 7.

Chaque Etat riverain se charge de l'entretien des chemins de halage qui passent par son territoire, et des travaux nécessaires pour la même étendue dans le lit de la rivière, pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation.

Tribunaux.

ART. 8.

Il sera établi auprès de chaque bureau de perception une autorité judiciaire pour examiner et décider, d'après le Règlement, en

première instance, toutes les affaires contentieuses qui regardent les objets fixés par ce Règlement.

Ces autorités judiciaires seront entretenues aux frais de l'Etat riverain dans lequel elles se trouvent, et prononceront leurs sentences au nom de leurs Souverains; mais les individus qui les composent prêteront serment d'observer strictement le Règlement, et les juges ne pourront perdre leurs places que par un procès intenté dans toutes les formes et par une condamnation portée contre eux. Leur procédure sera fixée par le Règlement et devra être uniforme pour tout le cours du Rhin et aussi sommaire que possible.

Là où un bureau de perception appartiendra à plus d'un Etat, les individus chargés de ces fonctions judiciaires seront nommés par le Souverain dans le territoire duquel se trouve le bureau en question, et les sentences seront prononcées en son nom ; mais les frais seront payés par tous ceux à qui la recette du bureau est commune, et dans la proportion de la part qui leur en revient.

ART. 9.

Les parties qui voudront se pourvoir en appel contre ces sentences prononcées par les autorités judiciaires, spécifiées à l'article précédent, auront le choix de s'adresser pour cet effet à la Commission centrale dont il sera parlé ci-dessous ou au tribunal supérieur du pays dans lequel se trouve celui de première instance auprès duquel elles auront plaidé.

Chaque Etat riverain s'engage à établir un pareil tribunal de seconde instance, ou d'assigner un de ceux qui existent déjà pour la décision des causes de cette nature. Ces tribunaux prêteront également serment d'observer le Règlement de navigation; leur organisation et leur procédure feront partie du Règlement et ils ne pourront point siéger dans une ville trop éloignée de la rive du Rhin. Le Règlement renfermera des dispositions précises à cet égard. Leurs sentences seront définitives et ne permettront point d'autre recours.

Commission centrale.

ART. 10.

Afin d'établir un contrôle exact sur l'observation du Règlement commun et pour former une autorité qui puisse servir de moyen

de communication entre les Etats riverains, sur tout ce qui regarde la navigation, il sera créé une Commission centrale.

Son organisation.

ART. 11.

Chaque Etat riverain nommera un commissaire pour la former, et elle se réunira régulièrement le 1-er novembre de chaque année, à Mayence.

Elle jugera, par les circonstances et les affaires sur lesquelles elle aura à statuer si, outre cette session, il sera nécessaire qu'elle en tienne une seconde au printemps.

Le Président qui, sans autre prérogative, sera chargé de la direction générale des travaux de la Commission, sera désigné par le sort, et renouvelé tous les mois dans le cas où une session se prolongerait. Un autre membre de la Commission, sur le choix duquel ses membres conviendront, tiendra le procès-verbal.

Administration permanente.

ART. 12.

Afin qu'il existe une autorité permanente qui puisse, aussi pendant l'absence de la Commission centrale, veiller au maintien du Règlement et à laquelle le commerce et les bateliers puissent recourir en tout temps, il sera nommé un Inspecteur en chef et trois sous-Inspecteurs.

L'Inspecteur en chef résidera également à Mayence, les sous-Inspecteurs seront destinés pour le haut, le moyen et le bas Rhin.

Sa nomination.

ART. 13.

L'Inspecteur en chef sera nommé par la Commission centrale à la pluralité des voix, mais de la manière suivante: On fixera un nombre idéal de voix et le Commissaire prussien en exercera un tiers, le Commissaire français un sixième, et celui des autres Princes allemands, outre la Prusse, un tiers.

La distribution des voix de ces Princes sera réglée lorsqu'il aura été disposé définitivement de la rive entière du Rhin. Mais elle sera faite également d'après l'étendue des possessions respectives sur la rive.

Les trois sous-Inspecteurs seront nommés, l'un par la Prusse, le second alternativement par la France et les Pays-Bas, et le troisième par les autres princes allemands co-possesseurs de la rive qui conviendront sur le mode de concourir à cette nomination.

ART. 14.

Les places, tant de l'Inspecteur en chef que des sous-inspecteurs, seront à vie.

Si la Commission croyait devoir éloigner, pour cause de mécontentement de ses services, un de ces employés, elle pourra mettre en délibération s'il devra simplement être remplacé par un autre ou traduit en jugement.

Dans le premier cas, applicable également aux retraites pour cause d'infirmités, l'employé jouira d'une pension de retraite, laquelle sera de la moitié du traitement, s'il n'a pas eu dix années de service, et de deux tiers s'il a servi dix années ou au delà. Cette pension sera payée de la même manière que le traitement lui-même. Dans le second cas, la Commission décidera, en délibérant de la manière présentée par l'art. 17, quels seront les tribunaux qui le jugeront en première et deuxième instances. L'employé obtiendra sa pension de retraite s'il est acquitté entièrement, et il sera statué sur lui selon la sentence prononcée dans le cas contraire. Aussi souvent que la Commission mettra aux voix l'éloinement d'un des Inspecteurs, elle l'indiquera de la manière indiquée à l'art. 13, mais l'employé ne pourra perdre sa place que lorsqu'il aura les deux tiers du nombre idéal des voix contre lui.

Ses fonctions.

ART. 15.

L'Inspecteur en chef assisté des sous-Inspecteurs est destiné à veiller à l'exécution du Règlement et à mettre de l'ensemble dans tout ce qui regarde la police de la navigation. Il aura, en conséquence, le droit et le devoir d'adresser à cet égard les ordres aux

bureaux de perception, et de se mettre en rapport avec les autres autorités locales des Etats riverains.

Les employés des bureaux et les autorités locales devront lui prêter obéissance et assistance dans tout ce qui regarde l'exécution du Règlement, et ne pourront surseoir à l'exécution de ses instructions que lorsqu'il dépasserait les limites de ses fonctions. Dans ce cas, elles en feront nécessairement rapport à leurs supérieurs.

L'Inspecteur en chef devra, en outre, préparer tous les matériaux qui pourront éclairer la Commission centrale sur l'état et les besoins de la navigation et lui faire les propositions convenables sur les mesures qu'il serait bon de prendre. Dans les cas urgents il pourra et devra entretenir à cet égard une correspondance avec les membres aussi durant le temps qu'elle ne sera point réunie.

Attributions de la Commission centrale.

ART. 16.

La Commission centrale se fera rendre compte par les Inspecteurs de leur administration, les assistera dans leurs fonctions, et surveillera la manière dont ils s'en acquittent. Elle s'occupera en même temps de tout ce qui pourra tendre au bien général de la navigation et du commerce, et publiera à la fin de chaque année un rapport détaillé sur la navigation du Rhin, son mouvement annuel, ses progrès, les changements qui pourraient y avoir lieu, et tout ce qui intéresse le commerce intérieur et étranger.

Mode de délibérer et de statuer.

ART. 17.

La Commission centrale prendra ses décisions à la pluralité absolue des voix, qui seront émises dans une parfaite égalité. Mais les membres devant être regardés comme des agents des Etats riverains chargés de se concerter sur leurs intérêts communs, ses décisions ne seront obligatoires pour les Etats riverains que lorsqu'ils y auront consenti par leur commissaire.

Traitement des Inspecteurs.

ART. 18.

Le traitement de l'Inspecteur en chef et des sous-Inspecteurs, mais non pas celui des commissaires, qui pourront être de simples agents temporaires, sera fixé par le Règlement. Il sera à la charge de tous les Etats riverains, qui y contribueront dans la proportion qu'ils prennent à leur nomination.

Le Règlement contiendra tout ce qui appartient à l'organisation ultérieure de la Commission centrale et de l'administration permanente, et fixera d'une manière précise et détaillée toutes ses fonctions et ses attributions.

Dispositions particulières. Abolition des droits de relâche.

ART. 19.

Les droits d'étape ayant été supprimés par l'article 8 de la Convention du 15 août 1804, la même suppression est étendue actuellement aux droits que les villes de Mayence et de Cologne exercent sous le nom de droits de relâche, d'échelle ou de rompre charge (Umschlag), de façon qu'il sera libre de naviguer sur tout le cours du Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à son embouchure dans la mer, soit en remontant, soit en descendant, sans qu'on soit obligé de rompre charge et de verser les chargements dans d'autres embarcations dans quelque port, ville ou endroit que cela puisse être.

ART. 20.

Il sera établi toutefois une police règlementaire pour obvier aux fraudes qui pourraient avoir lieu dans les endroits d'embarcation et de décharge, ou de versement de chargements; et les taxes de grue, de quai et de magasinage, là où ces établissements existent ou seront nouvellement établis, seront fixées par le Règlement d'une manière uniforme, et sans pouvoir être augmentées ensuite autrement que d'un commun accord.

Associations des bateliers.

ART. 21.

Aucune association, moins encore un individu qualifié batelier (là où il n'existeraît point d'associations), d'un des Etats riverains du Rhin ne pourra exercer un droit exclusif de navigation sur cette rivière ou sur une de ses parties. Il sera libre aux sujets de chacun de ces États de rester membres d'un association d'un autre de ces Etats.

Douanes.

ART. 22.

Les douanes des Etats riverains n'ayant rien de commun avec les droits de la navigation, elles resteront séparées de la perception de ces derniers. Le Règlement définitif renfermera les dispositions propres à empêcher que la surveillance des douaniers ne mette des entraves à la navigation.

Pavillon

ART. 23.

Les bateaux et nacelles de l'octroi porteront le pavillon de celui des Etats riverains auquel ils appartiennent; mais, pour les désigner comme destinés au service de l'octroi, il y sera ajouté le mot «Rhenus».

Nul affermage.

ART. 24.

Les droits de la navigation du Rhin ne pourront jamais être affermés, soit en masse, soit partiellement.

Nulle exemption.

ART. 25.

Aucune demande en exemption ou modération des droits ne sera admise, ni par les préposés des bureaux, ni même par la Commision centrale, quelle que soit la nature, l'origine et la destination des embarcations, des effets ou des marchandises, et à quelques personnes, corps, villes ou Etats que les unes ou les autres appartiennent, comme aussi pour quelque service ou par quelque ordre que le transport s'en effectue.

Cas de guerre.

ART. 26.

S'il arrive (ce qu'à Dieu ne plaise) que la guerre vienne à avoir lieu entre quelques-uns des Etats situés sur le Rhin, la perception du droit d'octroi continuera à se faire librement, sans qu'il y soit apporté d'obstacle de part et d'autre.

Les embarcations et personnes employées au service de l'octroi jouiront de tous les privilèges de la neutralité; il sera accordé des sauvegardes pour les bureaux et les caisses de l'octroi.

Règlement.

ART. 27.

La Commission actuelle ayant dû se borner à poser les principes les plus généraux, sans entrer dans tous les détails qu'il sera indispensable de règler: toutes les dispositions particulières, et nommément celles qui regardent le tarif des droits, tant celui qui est adopté pour toutes les marchandises en général, que celui pour les marchandises qui, d'après une certaine classification, payent des droits moins forts ; la distribution des bureaux de perception ; leur organisation et le mode de percevoir; l'organisation des autorités judiciaires de première et seconde instances et leur procédure; l'entretien des chemins de halage et les travaux au lit de la rivière ; les manifestes, le jaugeage et la désignation

des bateaux et des trains de bois ; les poids, mesures et monnaies qui seront adoptés et leur réduction et évaluation; la police pour les ports d'embarcation, de décharge et de versements de chargements; les associations des bateliers, les conditions requises pour être batelier; la grande et la petite navigation, si une pareille distinction qui ne peut plus exister dans le sens que lui donne la Convention de 1804, devra être maintenue, sous d'autres rapports et par d'autres raisons ; la fixation du prix du fret; les contraventions, la séparation des bureaux pour la navigation des domaines, etc., seront réservés au Règlement définitif, qui sera dressé ainsi qu'il va être exposé ci-après.

Rentes.

ART. 28.

Les dispositions des §§ 9, 14, 17, 19 et 20 du recès principal de la députation extraordinaire de l'Empire du 25 février 1805, concernant les rentes perpétuelles directement assignées sur le produit de l'octroi de la navigation du Rhin, sont maintenues. En conséquence de ce principe :

1). Les Gouvernements allemands, co-possesseurs de la rive du Rhin, se chargent du payement des susdites rentes, en se réservant néanmoins la faculté de racheter ces rentes, d'après la teneur du § 30 du recès, ou au denier 40, ou moyennant tout autre arrangemeut dont les parties intéressées conviendront de gré à gré.

2). Sont exceptés du principe général du payement des rentes énoncées à l'alinéa précédent, les cas où le droit de réclamer ces rentes souffrirait des objections particulières et légales.

Ces cas seront examinés et décidés ainsi qu'il sera dit dans l'alinéa suivant.

3). L'application du principe énoncé à l'alinéa premier aux différentes réclamations, et le jugement sur les exceptions mentionnées à l'alinéa second seront confiés à une Commission composée de cinq personnes, que la cour de Vienne sera invitée par les Gouvernements allemands co-possesseurs de la rive à désigner en choisissant autant que possible des individus qui ont été membres du Conseil aulique de l'Empire et qui se trouvent encore ici, à Vienne.

Cette Commission décidera de cette affaire en toute justice et avec la plus grande équité, et les Gouvernements débiteurs des rentes promettent de s'en tenir à cette décision sans autre recours ni objection quelconques.

4). La susdite Commission examinera le droit de demander les arrérages des rentes et décidera tant du principe, si les possesseurs actuels de la rive du Rhin sont obligés de payer ces arrérages, que de l'application de ce principe, s'il est reconnu par la Commission, aux différentes réclamations d'arrérages en particulier. Elle terminera son travail dans le terme de trois mois à dater du jour de la convocation.

5). Si la Commission décide que les arrérages devront être payés et en fixe la quotité, la Commission centrale déterminera le mode des payements, de sorte que les Gouvernements débiteurs auront le choix, ou de les acquitter dans dix années ou de les transformer d'après l'analogie du § 30 du recès au denier 40, en rentes additionnelles à celles que les maisons à qui ils appartiennent possèdent à présent.

La Commission centrale déterminera également, si, et en quelle proportion, la France devra contribuer au payement des dits arrérages.

6). Tous les payements, dont il est question dans le présent article, s'effectueront par semestre.

La Commission centrale fixera le mode de ces payements, en adoptant, autant que possible, celui qui sera le plus favorable à ceux qui jouissent de ces rentes, et les gouvernements débiteurs y contribueront dans la proportion de la part qu'ils ont à la recette de l'octroi. Cette proportion sera fixée une fois pour toutes par la Commission centrale à sa première réunion, sur la base du produit de l'année commune des différents bureaux de perception, qui ont existé dans le courant des six premières années que la Convention de 1804 a été mise en activité.

Fonds destinés aux pensions.

ART. 29.

Les dispositions renfermées dans les articles 73—78 de la Convention du 15 août 1804, concernant le fonds destiné à l'acquit des pensions de retraite et aux secours à accorder aux veu-

ves et enfants des employés, le montant des vacances, le droit de retraite, le montant des pensions et les secours à accorder aux veuves et orphelins, étant intimement liées à la perception des droits en commun, cessent désormais, et le soin d'accorder des pensions de retraite aux employés de l'octroi, et des secours à leurs veuves et orphelins, est abandonné à chaque Etat riverain en particulier.

La Commission centrale s'occupera nonobstant, immédiatement après sa première réunion, à s'arranger avec la France sur la restitution du fonds formé en vertu de l'article 73 de la Convention par la retenue de 4 pour cent sur les traitements, qui a été versée dans la caisse d'amortissement ; et le Gouvernement français s'engage à cette restitution dès que le montant de ce fonds aura été liquidé par la Commission centrale.

Cette restitution faite, la Commission examinera quelles pensions et quels secours sont encore à distribuer de ce fonds, et les assignera selon les principes de la Convention de 1804.

Les individus qui ont été employés auprès de l'octroi, à qui on ne pourrait point proposer dans le nouvel ordre des choses des places convenables, ou qui allègueraient des raisons pour ne pas les accepter, qui seraient jugées valables par la Commission centrale, seront pensionnés et traités d'après les principes de l'article 79 du récès de l'Empire de 1803.

Anciennes pensions

ART. 30.

Les pensions des anciens employés aux péages, supprimées par l'article 93 du recès de 1803, seront payées par les Gouvernements allemands co-possesseurs de la rive.

Celles qui auraient été légalement accordées depuis l'époque où l'octroi de la navigation a été mis en activité, seront également payées ; mais la Commission centrale examinera et décidera en quelle proportion les Gouvernements co-possesseurs de la rive, à l'exception toujours du royaume des Pays-Bas, devront y contribuer.

Elle liquidera le montant de toutes ces pensions et en arrêtera définitivement l'état qui servira de base au payement.

Le payement, tant de ces pensions que de celles mentionnées dans l'article 24, se fera de la même manière que cela est arrêté d'après le numéro sixième de l'article 28 pour le payement des rentes.

Mode d'activer le nouvel ordre des choses.

ART. 31.

Dès que les principes généraux sur la navigation du Rhin seront fixés au Congrès, les Etats riverains nommeront les individus qui formeront la Commission centrale, et cette Commission se réunira au plus tôt le premier de juin de cette année à Mayence.

A cette même époque, l'administration provisoire actuelle remettra la direction dont elle a été chargée à la Commission centrale, et aux autorités riveraines. La perception partielle des droits sera substituée à la perception commune, et l'on fera émaner, au nom de tous les Etats riverains, une instruction intérimaire, par laquelle on ordonnera de suivre, jusqu'à la confection et la sanction définitives du nouveau Règlement, la Convention du 15 août 1804, en indiquant toutefois succinctement lesquels de ses articles se trouvent déjà supprimés par les dispositions actuelles et quelles autres dispositions il faut dès à présent y substituer.

ART. 32.

Dès que la Commission centrale sera réunie, elle s'occupera :

1). De dresser le Règlement pour la navigation du Rhin.

Il suffit d'observer ici que les présents articles lui serviront d'instruction et que les objets que le Règlement devra embrasser sont indiqués dans la Convention du 15 août 1804, et qu'elle devra prendre à tâche de conserver tout ce que cette Convention renferme de bon et d'utile.

Lorsque le Règlement sera terminé, il sera soumis à la sanction des gouvernements riverains, et ce n'est que lorsque cette sanction aura été donnée que le nouvel ordre des choses pourra commencer, et que la Commission centrale pourra entrer dans ses fonctions ordinaires.

2). De remplacer l'administration centrale actuelle là où il sera nécessaire jusqu'à la publication du nouveau Règlement.

Signé à Vienne, le 24 mars, 1815.

ANNEXE II.

Convention revisée pour la navigation du Rhin entre la France, la Prusse, les Pays-Bas, la Bavière et les Grands-Duchés de Bade et de Hesse, suivie d'un protocole de clôture. Mannheim, le 17 Octobre 1868.

ART. 1.

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

Sauf ces 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.

ART. 2.

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

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

Sera considéré comme appartenant à la navigation du Rhin

tout bateau ayant le droit de porter le pavillon d'un des Etats riverains et pouvant justifier ce droit au moyen d'un document délivré par l'autorité compétente.

ART. 3.

Aucun droit basé uniquement sur le fait de la navigation ne pourra être prélevé sur les bateaux ou leurs chargements non plus que sur les radeaux 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.

ART. 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.

ART. 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.

ART. 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.

ART. 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.

ART. 8.

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

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

ART. 9.

Si un batelier traverse en ligne directe et sans faire de changement à son chargement le territoire d'un même Etat ou de plusieurs Etats faisant partie d'un même système de douanes, il lui sera permis de continuer son voyage sans faire préalablement vérifier son chargement, à la condition de consentir, suivant qu'il en sera requis par la douane, ou à laisser clore les ouvertures donnant accès à la cale, ou à recevoir à son bord des gardiens officiels ou, enfin, à se soumettre à ces deux formalités ensemble. Dans ce cas il devra, en outre, présenter au bureau de douanes un manifeste en double expédition, conforme au modèle A, ci-joint.

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

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

cessité 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 procèdera à l'ouverture de la cale et dressera procès-verbal du fait.

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

ART. 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 douane se règleront d'après la législation générale de l'Etat riverain par la frontière duquel l'entrée la sortie ou le transit auront lieu.

ART. 11.

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

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

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

S'il n'existe pas un bureau de douane au lieu de relâche, il doit immédiatement donner avis à 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.

ART. 12.

Lorsqu'un batelier sera convaincu d'avoir tenté la contrebande il ne pourra invoquer la liberté de la navigation du Rhin pour mettre, soit sa personne, soit les marchandises qu'il aurait voulu importer ou exporter frauduleusement, à l'abri des poursuites dirigées contre lui par les employés de la douane, sans cependant qu'une pareille tentative puisse donner lieu à saisir le reste du chargement, ni, en général, à procéder contre le batelier plus rigoureusement qu'il n'est prescrit par la législation en vigueur dans l'Etat riverain où la contrebande a été constatée.

Si les bureaux de douane à la frontière d'un Etat découvrent une différence entre la cargaison et le manifeste, il sera fait application au batelier des lois du pays en vigueur contre les déclarations infidèles.

ART. 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.

ART. 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.

ART. 15.

Le droit de conduire un bateau à voiles ou à vapeur sur le Rhin dans tout son parcours, depuis Bâle jusqu'à la pleine mer, ou sur une partie du fleuve appartenant à plusieurs Etats riverains, n'est accordé qu'à ceux qui prouvent qu'ils ont pratiqué la navigation sur le Rhin pendant un temps déterminé et qu'ils ont reçu du Gouvernement de l'Etat riverain où ils ont pris domicile une patente les autorisant à l'exercice indépendant de la profession de batelier (patente de batelier).

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

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

ART. 16.

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

ART. 17.

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

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

ART. 18.

Les bateliers des affluents du Rhin et des eaux intermédiaires entre le Rhin et l'Escaut seront admis, sous condition de réciprocité, à conduire un bateau à voiles ou à vapeur sur le Rhin, dans

tout son cours, ou sur une partie du fleuve appartenant à plusieurs Etats riverains, quand, conformément aux prescriptions de l'article 15, il sera déclaré sur leur patente, par l'autorité compétente d'un des Etats riverains, qu'ils ont pratiqué la navigation du Rhin pendant un temps déterminé.

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

ART. 19.

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

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

ART. 20.

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

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

ART. 21.

Les prescriptions des articles 19 et 20 sont également applicables aux déclarations inscrites, conformément à l'article 18, sur les patentes des bateliers des affuents du Rhin et des autres voies

navigables qui sont désignées dans le dit article. Toutefois, les Gouvernements riverains dont émanent ces déclarations auront seuls le droit de les annuler.

ART. 22.

Avant qu'un bateau entreprenne son premier voyage sur le Rhin, le propriétaire ou le conducteur doit se pourvoir d'un certificat constatant que ce bateau a la solidité et le 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 changement important. Elle le sera également sur la demande de l'affréteur. 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.

ART. 23.

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

ART. 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.

ART. 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 leurs pays, conforme au modèle B, ci-joint, et constatant le nombre, l'espèce et le poids des bois flottés.

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

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

ART. 26.

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

Aucun batelier ou 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.

ART. 27.

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

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

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

ART. 28.

Les hautes parties contractantes s'engagent, comme pour le passé, chacune pour l'étendue de son territoire, à mettre et à maintenir en bon état les chemins de halage existants, ainsi 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 des parties du fleuve qui n'ont pas encore été suffisamment rectifiées et dont, par suite, le chenal est variable, fera marquer ce chenal par des bouées, établies d'une manière apparente.

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

ART. 29.

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 des dits travaux.

ART. 30.

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

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

ART. 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 (article 43) désignera l'époque et les parties du fleuve où ces explorations devront avoir lieu. Les ingénieurs lui rendront compte des résultats.

ART. 32.

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.

ART. 33.

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

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

ART. 34.

Les tribunaux pour la navigation du Rhin seront compétents:

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

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

a). Au payement et à la quotité des droits de pilotage, de grue, de balance, de port et de quai;

b). Aux entraves que des particuliers auraient mis à l'usage des chemins de halage;

c). Aux dommages causés par les bateliers ou les flotteurs 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.

ART. 35.

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

ART. 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 flotteur 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.

ART. 37.

Lorsque le débat portera sur une valeur supérieure à 50 francs, les parties pourront se pourvoir en appel et recourir à cet effet soit à la Commission centrale (article 43), soit au tribunal supérieur du pays dans lequel le jugement a été rendu (article 38).

Si l'appel doit être porté devant la Commission centrale, il sera signifié au tribunal qui aura rendu le jugement de première instance dans les dix jours à partir de la notification de ce jugement légalement faite, suivant les formes adoptées dans chaque Etat. Cette signification sera accompagnée d'un exposé sommaire des griefs et de la déclaration expresse que l'on entend recourir à la décision de la Commission centrale. Elle sera faite également à la partie adverse au domicile, également au tribunal. La signi-

fication 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 (article 43).

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.

ART. 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.

ART. 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.

ART. 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.

ART. 41.

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

Les inspecteurs prêteront serment de se conformer à la Convention pour la navigation du Rhin, aux dispositions supplémentaires dont les Etats riverains sont convenus et aux Règlements de police concernant la navigation du fleuve, arrêtés d'un commun accord. Ils sont subordonnés dans l'exercice de leurs fonctions à la Commission centrale (article 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.

ART. 42.

Les inspecteurs seront tenus de faire deux fois par an la tournée de eur 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 des rapports sur les entraves qn'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 autoriés compétentes, afin qu'il y soit porté remède.

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

ART. 43.

Chacun des Etats riverains délèguera 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.

ART. 44.

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

La Commission désignera par la voie du sort celui de ses membres qui présidera les séances pour la direction à donner aux

travaux. Le président ne jouira d'aucune prérogative sur les autres Commissaires. Cependant, dans les jugements d'appel la voix du président sera prépondérante en cas de partage.

ART. 45.

Les attributions de la Commission centrale consisteront:

a) A 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;

b) A 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) A 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 (article 37).

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

ART. 46.

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.

ART. 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.

ART. 48.

La présente Convention est destinée à remplacer la Convention relative à la navigation du Rhin du 31 mars 1831, les arti-

cles 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-er juillet 1869. Elle sera ratifiée et les ratifications seront échangées à Mannheim dans le délai de six mois.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Mannheim, le 17 octobre 1868.

Protocole de clôture.

Au moment de procéder à la signature de la Convention revisée 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 1 de la Convention:

Il est entendu que le doit d'exercer la libre navigation sur le Rhin et ses embouchures ne s'étend pas aux privilèges qui ne sont pas 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 1-er 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 le Rhin 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 2-ème alinéa de l'article 3 en ce qui regarde la dite 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, Mannheim;

En Bavière: Neubourg, Spire, Ludwigshafen;

En Hesse: Mayence;

En Prusse: Bierbrich, Oberlahnstein, Coblence, Cologne, Neuss, Dusseldorf, Uerdingen, Duisbourg, Ruhrort, Wesel, Emmerich;

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

4° Concernant l'article 15 de la Convention:

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

B. Les Etats de Bade, Bavière, France, Hesse et Prusse sont tombés d'accord que les dispositions suivantes convenues entre eux sur la tenue des livrets de service de la part des gens de l'équipage continueront à rester en vigueur à l'avenir:

a) Nul ne pourra être admis à contracter un engagement fixe avec un batelier du Rhin, comme novice, mousse, compagnon, aide, marinier, chauffeur, matelot ou pilote sans être pourvu d'un livret de service.

b) Nul ne pourra prétendre à une patente de batelier à moins de présenter le livret de service mentionné ci-dessus.

c) Les livrets seront délivrés par les autorités locales compétentes du domicile ou de la résidence dans la forme usitée dans chaque pays pour les autres gens de service.

d) Les propriétaires ou conducteurs de bateaux inscriront sur les livrets, à chaque mutation de service, les causes de cette mutation et les certificats de conduite du porteur.

e) Il en sera de même pour les notes et observations des autorités locales des divers ports du Rhin ou d'un affluent. Les récla-

mations contre la teneur de certificats des bataliers ou contre le refus de ceux-ci de les délivrer ou de les inscrire seront vidées par la police d'après les dispositions existantes et le résultat sera noté sur le livret.

f) Les irrégularités ou les négligences dans la tenue des livrets de la part des porteurs, de même que les changements ou insertions quelconques, faits en personne ou par l'intervention d'autrui, même sans intention de tromper, seront punis dans la personne du porteur conformément aux lois ou règlements de police de chaque pays.

Pareille peine sera infligée aux gens de service qui auraient contrevenu aux dispositions précédentes, ainsi qu'aux bateliers qui auraient pris à leur service des personnes mentionnées sous la lettre *a* non pourvues d'un livret de service en règle.

Quiconque, dans l'intention de tromper, aurait par lui-même ou par l'intervention d'autrui fait des changements dans son livret, ou bien mutilé ce livret, sera jugé dans chaque Etat riverain selon les lois pénales existantes. Sera jugé de même quiconque aurait prêté la main à de telles manœuvres. Si d'après ces lois il a encouru une peine pour cause de fraude ou de falsification, son livret de service lui sera retiré, soit définitivement, soit pour un temps déterminé.

g) Les dispositions qui précèdent ne sont pas applicables aux marins et gens d'équipage des bâtiments maritimes qui naviguent sur le Rhin. Elles restent provisoirement sans application aux gens d'équipage de bâtiments rhénans néerlandais.

En conséquence, lorsqu'une des personnes mentionnées sous la lettre *a*, quitte le service d'un bateau néerlandais, pour prendre service sur un autre bateau du Rhin, il n'y a pas lieu d'exiger d'elle la présentation d'un livret de service, au moins pour le temps qu'elle a passé sur le bâtiment néerlandais. Toutefois, on devra veiller à ce qu'en passant d'un bateau néerlandais au service d'un autre bateau et réciproquement, le marinier n'en tire pas occasion pour éluder les dispositions relatives aux livrets de service.

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 en 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 la jaugeage des 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 les dites stipulations. Cependant les hautes parties contractantes auront soin qu'à l'avenir il y ait toujours occasion de faire vérifier, sur leur territoire, la capacité des bateaux d'après la méthode de jaugeage arrêtée précédemment entre eux.

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 obstacle, 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:

A) Le Président restera en fonction jusqu'à la prochaine session ordinaire.

B). Dans les affaires urgentes les membres de la Commission centrale pourront prendre des résolutions par voie de correspondance avec l'autorisation de leurs Gouvernements.

C). Les Etats riverains contribueront aux pensions, qui sont encore à payer en commun dans les proportions suivantes:

Bade	11/72
Bavière	4/72
France	12/72
Hesse	6/72
Pays-Bas	12/72
Prusse	27/72

Le Gouvernement de Prusse se charge de payer les pensions. Le Gouvernement de Bade accepte le soin de payer les frais de service de la Commission centrale.

Les contingents des autres Etats riverains aux pensions et aux frais de service seront versés d'avance dans les caisses que désigneront les Gouvernements indiqués ci-dessus. Les versements se feront en termes trimestriels, payables au plus tard le 24 décembre, le 24 mars, le 24 juin et le 24 septembre de chaque année.

Le Gouvernement de Bade, qui a bien voulu donner un local pour les Archives de la Commission centrale, s'est chargé en même temps de la surveillance des dites Archives.

ANNEXE III.

Acte pour la libre navigation de l'Elbe, entre la Prusse, la Saxe, le Hanovre, le Danemark (pour les pays de Holstein et de Lauenburg), le Mecklembourg-Schwerin, l'Anhalt-Bernbourg, l'Anhalt-Cöthen, l'Anhalt-Dessau et la ville de Hambourg, du 23 juin 1821.

L'acte du Congrès de Vienne, du 9 juin 1815, ayant prononcé les principes généraux d'après lesquels la navigation des fleuves doit être réglée, les Etats dont l'Elbe traverse ou sépare le territoire, animés du désir de réaliser le plus tôt possible les avantages et les facilités assurés par là au commerce ont concerté la réunion d'une Commission à Dresde afin d'arrêter d'un commun accord les dispositions nécessaires pour la navigation de l'Elbe.

ART. I.

La navigation de l'Elbe sera entièrement libre pour ce qui concerne le commerce, soit en descendant ce fleuve depuis l'endroit où il commence à être navigable jusqu'à la pleine mer, soit en le remontant depuis la pleine mer jusqu'audit endroit. Cependant le cabotage, ou la navigation d'un Etat riverain à l'autre sur le cours entier du fleuve, sera exclusivement réservé aux sujets de ces Etats; mais personne ne se soustraira aux Règlements sur la navigation et le commerce qui sont contenus dans la présente Convention.

ART. II.

Sont entièrement abolies par les présentes toutes les autorisations exclusives pour le transport des marchandises sur l'Elbe,

ou les faveurs résultant de ces privilèges, dont ont pu jouir jusqu'à présent des particuliers ou des corporations soit de bateliers, soit autres; et à l'avenir il ne sera plus accordé de pareilles prérogatives à personne.

Cependant l'ordre général de navigation ne s'étend pas aux bacs et autres établissements pour passer d'une rive à l'autre; il ne concerne pas non plus les bateliers qui n'exercent leur profession que dans les limites du territoire de leur propre Souverain, et qui, d'après la police de navigation qu'exerce chaque Etat sur le fleuve, en proportion de son pouvoir, ne dépendent que des autorités du pays où ils pratiquent leur métier.

ART. III.

Tous les droits d'étape, de relâche et décharge forcée, qui ont existé jusqu'à présent sur l'Elbe, sont abolis pour toujours sans exception, et en conséquence, on ne pourra à l'avenir, en contravention au présent Acte, forcer aucun batelier à décharger ou recharger contre son gré.

ART. IV.

La navigation sur l'Elbe est permise à quiconque, ayant ses propres bateaux, a obtenu, après un examen préalable, des autorités dont il dépend, la permission nécessaire à cet égard.

Chaque Gouvernement prendra les mesures nécessaires pour s'assurer de la capacité de ceux à qui il permet la navigation de l'Elbe. La permission ou patente délivrée à cet effet au batelier, de la part du magistrat, par les autorités qui en sont chargées, lui donne le droit de pratiquer la navigation depuis Melnick jusqu'à la pleine mer, et depuis la mer jusqu'à Melnick; et il s'entend de soi-même que les navigateurs et les bâtiments qui passent de l'Elbe dans la mer, ou qui en reviennent, doivent avoir les qualités nécessaires pour les voyages de mer.

L'Etat seul dont un batelier habite le territoire a le droit de lui retirer la patente une fois accordée.

Cette disposition n'exclut pas le droit qu'ont les autres Etats de faire juger et punir un batelier, de lui faire infliger une punition quelconque, ainsi que de s'entendre suivant les circonstances avec les autorités pour que sa patente lui soit retirée.

ART. V.

Les prix du fret et toutes les autres conditions du transport dépendent uniquement d'un libre accord entre le batelier et l'expéditeur ou ses commettants, et on les fera connaître de temps en temps par la voie de l'impression.

ART. VI.

Deux ou plusieurs villes de commerce peuvent établir entre elles des contrats de navigation *(Rang-und Beurthfarthen)*, c'est-à-dire conclure pour un temps avec un certain nombre de bateliers, qu'elles jugeront nécessaires pour leurs rapports mutuels de commerce, des conventions par lesquelles seront réglés les prix du fret, le temps du départ et de l'arrivée, et d'autres conditions conformes à leurs intérêts et qui ne soient pas en opposition avec les lois du pays et le présent Acte. Ces conventions, lorsqu'elles auront été acceptées par les Gouvernements respectifs, seront portées à la connaissance du public.

ART. VII.

Tous les droits de péage qui ont existé jusqu'à présent sur l'Elbe, ainsi que toute autre perception d'impôt, sous quelque dénomination que ce soit, dont était grevée jusqu'à présent la navigation de l'Elbe, sont supprimés par les présentes et converties en une taxe générale de navigation, qui doit être payée pour tous les bateaux, radeaux et cargaisons, aux bureaux de perception fixés par la présente Convention.

Cette taxe, qui ne peut être affermée, ni en totalité, ni partiellement, sera levée, soit sur la cargaison, sous le nom de péage de l'Elbe, soit sur les bâtiments, sous le nom de droits de reconnaissance *(Recognitions-Gebühr)*.

ART. VIII.

Pour faciliter l'opération de la levée de la taxe sur la cargaison elle doit être calculée et acquittée partout suivant le poids, et l'on prendra généralement pour base de ce calcul le quintal de Hambourg à 112 livres, qui équivaut à peu près à 116 livres de Prusse et de Leipzig, ou à $96^{5}/_{8}$ livres poids de Vienne.

Pour la mesure des longueurs, on emploiera le pied de Hambourg, dont 100—99 1/2 pieds de Prusse, 101 1/3 pieds de Leipzig, et 90 5/8 pieds de Vienne.

Pour les objets nommés au supplément No. 1, et qui ne sont pas susceptibles d'être pesés, on adoptera, jusqu'à ce qu'une disposition ultérieure soit réglée en commun, les mesures qui y sont indiquées.

ART. IX.

De Melnick à Hambourg, on ne percevra pas en général pour le péage de l'Elbe plus de 27 gros 6 fenings, monnaie de convention, par quintal poids brut; cette somme sera répartie ainsi : l'Autriche lève un gros 9 fenings, la Saxe 5 gros 3 fenings, la Prusse 13 gros, Anhalt 2 gros 8 fenings, Hanovre 2 gros 9 fenings, Mecklembourg 1 gros 8 fenings, Danemark 8 fenings.

(Le tableau No. 2 présente la répartition de ce tarif suivant es longueurs).

ART. X.

Afin de favoriser néanmoins l'industrie dans l'intérieur et l'exportation des produits du pays, de faciliter le commerce des denrées de première nécessité et de plusieurs objets qui ont beaucoup de poids et peu de valeur, on réduit à leur égard le péage de l'Elbe dans les proportions suivantes.

(Suit l'énumération de tous ces objets, ainsi que la réduction du péage).

ART. XI.

Les droits de péage sur les bâtiments ou de reconnaissance *(Recognition)* seront divisés en quatre classes, et perçus suivant le tarif ci-joint No. 2. La première classe comprendra les chargements au-dessous de 10 last de Hambourg (le last à 4.000 livres), et les droits seront de 3 écus 16 gros; la deuxième ceux de 10 à 25 last, et la taxe sera de 7 écus 20 gros; la troisième classe de 25 last 45 : 11 écus 13 gros; enfin la quatrième 45 last et au dessus : 14 écus 16 gros. Les bâtiments non chargés payeront partout un quart de la dite taxe.

ART. XII.

L'estimation du péage et des droits de reconnaissance se fera en argent de convention, au pied de 24, en écus, gros et fenings; mais le payement aura lieu dans les mêmes monnaies qui ont cours sur le territoire des Etats riverains, en suivant l'échelle de réduction No. 3.

ART. XIII.

Il ne sera plus exigé ou perçu d'autres droits sur l'Elbe, que ceux qui sont établis par la présente convention; en outre, les parties contractantes prennent l'engagement formel de ne hausser ces taxes que d'un commun accord.

ART. XIV.

Parmi les taxes dont il est question dans les art. VII à XIII, ne sont pas compris:

1°. Les droits d'entrée et de consommation (Landzolle) qu'il est toujours permis à chaque Etat d'imposer, suivant ses intérêts commerciaux, sur les marchandises qui doivent être introduites sur son territoire, aussitôt qu'elles ont quitté le fleuve;

2°. Les droits de grue, de balance et de dépôt dans les places de commerce, mais qui ne doivent pas être plus forts pour les étrangers que pour les gens du pays;

3°. Le pontonage, les droits d'écluse, etc.; mais ceux qui existent ne peuvent être haussés que d'un commun accord, ni être perçus pour le passage sous les nouveaux ponts qui pourront être construits. Le taux de ces droits et de ceux énoncés au paragraphe précédent doit être fixé et porté à la connaissance du public; ils ne pourront être exigés que de ceux qui font usage des établissements existants, ou qui passent les ponts et les écluses. Pour ce qui concerne le service des pilotes côtiers, on s'en tiendra aux dispositions qui ont été réglées dans chaque Etat, ou qui doivent l'être, et pour les droits qu'ils sont autorisés à exiger, à la taxe existante ou à fixer, en observant seulement qu'il ne doit pas être

imposé aux bateliers étrangers d'autres obligations qu'à ceux du pays.

ART. XV.

Sans préjudice des principes généraux contenus dans l'acte du Congrès sur l'étendue de la navigation des fleuves, on est convenu, relativement au péage de Brunshaus, de renoncer par les présentes à toute discussion ultérieure, sous la condition de l'engagement contracté par le Hanovre, de communiquer à la Commission le tarif de ce péage, et de ne point l'augmenter arbitrairement, en tant qu'un changement quelconque ne rend pas nécessaire une simple déclaration des principes d'imposition, mais de ne règler une augmentation ou un changement que de concert avec les Etats intéressés, et nommément avec la ville libre de Hambourg.

S. M. le Roi de Danemark et la ville libre de Hambourg se sont réservé les droits qui reposent sur les coutumes et les conventions existantes, de sorte que, relativement au péage de Stade, ils conservent intégralement tout ce qui existe *(res integra)*.

ART. XVI.

Les 35 bureaux de douane et péage, qui ont existé jusqu'à présent sur l'Elbe, sont supprimés, et il n'y en aura plus que 14 sur tout le cours de ce fleuve, savoir: à Ausig, Niedergrund. Schandau, Strebla, Mühlberg, Coswig, Rosslau, Dessau, Wittenberg, Schackenbourg, Lomitz, Bleckede, Boitzenbourg et Lausenbourg.

En outre, la Prusse se réserve encore le bureau secondaire de Lenzenfahre et les douanes de Wittenberg, Aacken, Barby et Schoenebeck, près Magdebourg; mais cette dernière sera supprimée, dès que les causes qui la font conserver provisoirement auront cessé. De même la Saxe se réserve les deux bureaux de Dresde et de Pirna pour les bateaux qui ne passent point devant les douanes frontières de Strebla et Schandau, ainsi que Hanovre, par intérim, le bureau de Hitzacker pour les cas où les bateaux ne touchent aucune de ses autres douanes.

ART. XVII.

Un batelier ne doit charger aucune marchandise avant d'avoir reçu de l'expédition un connaissement ou lettre qui énonce la quantité, la nature des marchandises et celui à qui elles sont adressées. Il est tenu de faire connaître sa cargaison à tous les bureaux qu'il touche, en leur présentant ce connaissement avec une déclaration. Celle-ci doit être dressée sur le modèle No. 4 des pièces supplémentaires, et contenir:

1°. Le nom et la demeure du propriétaire du bateau, et de celui qui le conduit;

2°. Le nom et le numéro du bâtiment, son port, son pavillon et sa dénomination;

3°. Le lieu de l'embarquement et celui de la destination des marchandises;

4°. Les numéros des connaissements dans leur ordre;

5°. Le nom de l'expéditeur et de celui qui doit recevoir les marchandises;

6°. Les marques et le nombre des colis et des paquets;

7°. La dénomination des marchandises;

8°. Leur poids;

9°. La signature du batelier et l'attestation de sa probité.

La déclaration sera dressée par le batelier lui-même, ou pour lui par un autre, qui néanmoins ne doit pas être un employé des bureaux pour la navigation de l'Elbe et les ports; le batelier la signera, et elle sera légalisée par la signature et le cachet d'un employé à ce autorisé.

Le batelier demeure responsable du contenu de la déclaration quand même il ne l'aurait pas dressée lui-même, mais se servirait à cet effet du ministère d'un autre.

Les mêmes principes seront suivis pour les cargaisons ajoutées pendant le voyage; elles seront, ainsi que tous les déchargements, et le montant des droits, portées sur la déclaration, conformément au modèle, et légalisées par le bureau des douanes de l'Elbe le plus prochain.

ART. XVIII.

Le conducteur d'un radeau doit avoir avec lui une liste complète de toutes les pièces de bois dont il est composé, et sur la-

quelle doivent être notées l'espèce et les dimensions de chaque pièce.

Il est tenu, en outre, de présenter une déclaration énonçant la somme totale des pièces du radeau et des autres sortes de bois qui s'y trouvent, ainsi que le nombre des toises cubes du tout, et en outre les autres objets qui pourraient avoir été chargés éventuellement sur le radeau. Les employés des douanes de l'Elbe vérifieront la déclaration, par le mesurage du radeau et des autres pièces de bois.

ART. XIX.

Les bateliers et conducteurs des radeaux sont tenus d'aborder à chacun des bureaux nommés dans cette convention, de s'y présenter, et d'y remettre la déclaration, avec additions éventuelles.

Tous les bateliers qui passent devant la douane de Lenzenfahre doivent y présenter leur déclaration; mais il n'y a que ceux qui auront chargé pour, ou à Schnackenbourg et environs, qui soient obligés d'aborder.

ART. XX.

Les employés des bureaux se règleront, pour l'estimation des droits à exiger, sur les déclarations et leurs suppléments, et sur le résultat de la revision générale, ou d'une revision spéciale dans les cas où celle-ci aura lieu.

Ils noteront exactement sur les déclarations le montant des droits perçus, légaliseront le tout par la signature officielle et donneront au batelier une quittance particulière, imprimée, dont la formule se trouve au supplément No. 5.

ART. XXI.

Les déclarations étant des documents également importants pour le fisc comme pour le commerçant et le batelier, elles seront gardées sur le bâtiment, depuis l'endroit de l'embarquement jusqu'à celui où l'on déchargera les marchandises et, dans ce dernier endroit, elles seront remises aux autorités désignées pour les recevoir, et qui les garderont pour en faire usage en cas de besoin.

Toutes les fois que le batelier touchera le territoire d'un autre Souverain, le premier bureau est autorisé à se faire présenter la déclaration et à en prendre copie gratis.

ART. XXII.

Les parties contractantes se sont réservé généralement le droit de revision ou de faire visiter les bateaux et les radeaux par les employés de leurs douanes sur l'Elbe.

Cette visite des bateaux sera générale ou spéciale.

La première consiste à prendre, après un examen de la déclaration et de ses suppléments, inspection de la cargaison et à la comparer avec la déclaration, autant que cela peut se faire sans un dérangement des colis.

La seconde est un examen exact de la cargaison, pour la qualité et la quantité.

ART. XXIII.

Néanmoins, pour faciliter le commerce de l'Elbe, la Saxe, le Hanovre, le Danemark et le Mecklembourg se sont déterminés à ne point faire exercer, excepté en cas de soupçons fondés, leur droit de visite spéciale provisoirement pendant six ans dans leurs bureaux, sur tous les bâtiments et les radeaux qui passeront devant un des deux bureaux prussiens de Wittenberg ou de Mühlberg, et y seront soumis à une revision spéciale; ils se sont à cette fin, par un arrangement particulier, joints à la revision prussienne qui a lieu à ces deux douanes.

L'expérience seule pouvant néanmoins prouver l'utilité de cet arrangement, les dits Etats riverains se réservent expressément le droit d'en prolonger la durée et d'en améliorer ou d'en simplifier, s'il le fallait, les dispositions auprès de la première commission de revision.

Si cet arrangement ne répondait pas à l'attente mutuelle, et qu'on ne pût s'accorder pour un autre auprès de la Commission de revision, il sera libre aux parties contractantes de revenir au droit spécial de revision, autant qu'il est nécessaire pour la garantie des droits de douane sur l'Elbe.

Les bâtiments qui, d'après leur destination, ne passent ni à

Wittenberg ni à Mühlberg, sont soumis à la revision spéciale réservée une fois dans chacun de ces Etats riverains.

Celle-ci, sauf la réserve du droit de visite spéciale des bateaux et radeaux, n'aura point lieu, excepté en cas de soupçons fondés, aux douanes du duché d'Anhalt, lorsqu'on y présentera la déclaration requise; mais on n'y fera qu'une visite générale des radeaux et de la cargaison des bâtiments.

ART. XXIV.

Les bureaux de douane de l'Elbe sont tenus d'accélérer autant que possible la visite ou revision, en employant à cette fin tous les moyens qui sont à leur disposition, et tirant le meilleur parti des localités; ils ne retiendront pas les bateliers plus longtemps qu'il ne sera nécessaire.

Dans la règle, on suivra un ordre exact pour expédier les bateliers chacun à leur tour, sans distinction, de sorte que le premier arrivé soit expédié le premier, le cas excepté où des bateaux peuvent être expédiés plus promptement par une revision générale, ceux-ci devant alors passer avant ceux pour lesquels une revision spéciale est nécessaire. Cependant, une revision commencée ne doit pas être interrompue par celle d'un autre bateau ou radeau.

Les bureaux observeront une stricte impartialité et mettront tous leurs soins à faciliter, autant que possible, la navigation, et surtout à éviter scrupuleusement toute mesure inconvenante. Le Règlement spécial sur la manière dont ils doivent remplir leurs fonctions est abandonné à l'Etat qui les a établis; on aura constamment égard, dans ce Règlement, au but de favoriser la navigation et de vivifier le commerce. Les employés qui se permettront quelque acte opposé à la présente disposition seront punis sévèrement.

ART. XXV.

Il y aura contravention aux lois de douane si la cargaison d'un bateau diffère de la déclaration du batelier, au point qu'on puisse en conclure la préméditation de fraude ou la fraude effective des droits de douane ou de reconnaissance (Recognitions-Gebühr). La punition des contraventions et fraudes, ainsi que le mode de procéder, auront lieu suivant les lois et les ordonnances

existant dans l'Etat ou le délit a été découvert ou bien le batelier arrêté. A cette fin, il sera établi dans chaque bureau une autorité pour l'enquête et le jugement du délit.

Si, aux bureaux placés à la frontière d'un territoire que le bateau coupe en entrant ou en sortant, on découvre, par l'infidélité de la déclaration, une fraude projetée ou effectuée des impôts du pays, le batelier pourra aussi être poursuivi pour ce délit, conformément aux dispositions des lois de ce pays sur les impôts.

Art. xxvi.

Avant que la présente convention entre en activité, un membre de la judicature habitant l'endroit où est le bureau, ou le plus près possible de ce lieu, sera chargé d'examiner sommairement et de prononcer sur les objets suivants:

1° Toutes les contraventions aux lois de douane et les peines encourues, par là, en tant que le batelier ne s'y soumet pas volontairement;

2° Les différends relatifs au payement des droits de péage, de grue, de balance, d'écluse, etc., ou à leur montant;

3° Les obstacles ou embarras mis par des particuliers au halage des bateaux;

4° Les dommages causés par celui-ci aux prés et aux champs et en général tous ceux qui pourraient résulter pour les particuliers de la négligence des bateliers, soit pendant leur navigation, soit en abordant;

5° Le montant de ce qui est dû à des auxiliaires en cas de besoin ou d'accident, si les intéressés ne sont pas d'accord. Le nom de ce juge des douanes et sa demeure seront affichés au bureau

Art. xxvii.

Chacun des Etats contractants s'engage aussi à donner à ces juges et aux employés cette instruction: que si un ou plusieurs employés des douanes de l'un des autres Etats lui demandait de faire arrêter les bateaux ou de faire payer des droits qu'ils auraient éludés, payement qui, dans le cas d'une opposition de la part du batelier, ne peut avoir lieu que sur une décision du juge de la douane compétent, il fera droit à cette demande; de même on se

communiquera mutuellement, sur demande, les résultats de la revision le long de tout le cours de l'Elbe, ou tout autre éclaircissement désiré.

ART. XXVIII.

Tous les Etats qui ont le droit de souveraineté sur le lit de ce fleuve s'engagent à mettre un soin particulier à ce que, sur leur territoire, le toage soit entretenu partout en bon état, et que, toutes les fois qu'il sera nécessaire, il soit réparé sans délai aux frais de l'Etat que cela concerne, afin que la navigation n'éprouve jamais aucun obstacte sous ce rapport. Ils s'engagent également à faire enlever de suite à leurs frais, du lit du fleuve, tous les objets qui pourraient entraver la navigation et à n'y permettre aucune construction qui pourrait en compromettre la sûreté.

Pour les cas où les rives opposées appartiennent à différents Souverains, les Puissances contractantes sont convenues de s'en tenir à ce qui a été observé jusqu'à présent, mais de porter devant la Commission de revision les difficultés qui pourraient survenir.

ART. XXIX.

Si un bâtiment ou son équipage venait à faire naufrage, les autorités locales sont tenues de faire en sorte que l'on prenne aussi promptement que possible les mesures de secours et de sûreté nécessaires. A cette fin, les Etats riverains s'engagent à pourvoir d'avance les autorités locales des instructions générales nécessaires et de renouveler les ordonnances particulières existantes à cet égard.

S'il existait encore quelque part sur l'Elbe un droit d'épave, il est aboli pour toujours par le présent acte.

ART. XXX.

Lorsque la présente convention aura été mise en vigueur, il se réunira de temps en temps une Commission de revision, à laquelle chaque Etat riverain enverra un plénipotentiaire et dont le président sera nommé à la majorité. Le but et les attributions de la Commission sont: de s'assurer que la Convention est exactement

observée ; de former un point de réunion entre les Etats riverains, pour redresser les griefs et délibérer sur les arrangements et les mesures qui, d'après l'expérience, pourraient faciliter davantage le commerce et la navigation. Chaque plénipotentiaire les proposera à son Gouvernement pour en obtenir une résolution.

Un an après que l'Acte de navigation sera entré en vigueur, la première réunion de la Commission aura lieu à Hambourg et, avant la fin de sa session, elle fixera la lieu et l'époque de la suivante.

Art. xxxi.

Les stipulations arrêtées par la présente Convention sont applicables partout, sans égard aux Conventions particulières existantes jusqu'ici, ni aux lois, ordonnances, privilèges et usages.

Art. xxxii.

L'application et l'extension de cette Convention aux rivières latérales qui séparent ou traversent le territoire de différents Etats, à moins que des circonstances particulières ne s'y opposent, sont abandonnées aux Conventions que peuvent faire à cet égard les Etats intéressés

Art. xxxiii.

Cet Acte de navigation sera, le 1-er janvier 1822, mis en pleine exécution sur tous les points de l'Elbe, et à cette fin publié par la voie de l'impression et communiqué à toutes les autorités que cela concerne. Les ratifications doivent être échangées au plus tard dans deux mois à compter d'aujourd'hui.

ANNEXE IV.

Convention de navigation entre l'Autriche et la Bavière, du 2 décembre 1851.

ARTIKEL 1.

Die Schiffahrt auf der Donau und ihren Nebenflüssen soll von den Puncten, wo dieser Strom und seine Nebenflüsse schiffbar werden, durch das ganze Gebiet der contrahirenden Staaten für Schiffe aller Nationen frei sein.

Zu der Schiffahrt aus einem der contrahirenden Staaten in den anderen sind gegenseitig nur die Unterthanen der contrahirenden Staaten berechtiget, doch soll fremden Schiffen, die in der Fahrt aus einem jenseits des Flussgebietes der contrahirenden Staaten gelegenen Orte, oder auf der Rückfahrt dahin begriffen sind, gestattet sein, auch Güter von dem einen dieser Staaten in de n anderen zu verbringen.

Jedem der contrahirenden Staaten steht es frei, die Binnenschiffahrt, d. i. die Befugniss zur Beförderung von Personen und Waaren von einen Uferplatze seines Gebietes nach einem anderen Uferplatze desselben Gebietes auf seine eigenen Unterthanen zu beschränken; doch dürfen Schiffe eines der contrahirenden Staaten, wenn sie gelegentlich grösserer, vom eigenen Lande aus- oder dahin zurückgehender Fahrten, das Gebiet des andern Staates ganz oder theilweise durchfahren, in der Richtung ihrer Fahrt auch zwischen den Uferplätzen dieses letzteren Gebietes Personen und Waaren befördern.

ARTIKEL 2.

Alle ausschliesslichen Berechtigungen, Schiffahrt auf den genannten Flüssen und Strömen zu treiben, sowie alle wie immer

gearteten Begünstigungen, welche Schiffergilden oder anderen Körperschaften und Personen bisher eingeräumt waren, sind hiemit gänzlich aufgehoben, und es sollen dergleichen Berechtigungen auch in Zukunft Niemanden ertheilt werden.

Auf das Postregal, sowie auf die Fähren und anderen Anstalten zur Ueberfahrt von einem Ufer zu dem gegenüberliegenden, beziehen sich die gegenwärtigen Bestimmungen nicht.

ARTIKEL 3.

Die contrahirenden Staaten verpflichten sich, einverständlich gleichförmige Vorschriften für die Ausübung der Schiffahrt und die Handhabung der Strompolizei auf Grundlage der in diesen Beziehungen bereits bestehenden Anordnungen und mit Berücksichtigung der auf anderen deutschen Strömen durch Uebereinkunft festgestellten Grundsätze zu erlassen.

ARTIKEL 4.

Alle bisher an den genanten Strömen und Flüssen bestandenen Stapel-, Niederlags-, Umschlags- und Vorkaufsrechte sind hierdurch ohne Ausnahme für immer aufgehoben und es kann aus diesem Grunde künftig kein Schiffer gezwungen werden, den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages zuwider, gegen seinen Willen aus- oder umzuladen oder eine bestimmte Zeit an einem Orte zu verweilen.

ARTIKEL 5.

Die Ausübung der Schiffahrt auf den genannten Strömen und Flüssen innerhalb der als frei erklärten Strecken ist einem Jeden gestattet, welcher mit geeigneten Fahrzeugen versehen, von seiner Landesobrigkeit hiezu die Erlaubniss erhalten hat. Es werden hierüber nähere Anordnungen vereinbart werden.

ARTIKEL 6.

Reihefahrten zwischen den Kaufleuten und Schiffern einer oder mehrerer Uferstädte können nur unter solchen Bedingungen gestattet werden, welche zur Verhinderung des Entstehens eines der freien Schiffahrt hinderlichen Monopols geeignet sind.

ARTIKEL 7.

Auf der Donau, von der baierisch-würtembergischen Gränze bis Ungarn, sowie auf den schiffbaren Nebenflüssen dieser Stromstrecke werden sämmtliche bisher bestandene Wasserzölle, sowie alle anderen unter was immer für Namen bekannten Abgaben, womit die Schiffahrt belastet war, sodann von einem noch näher zu vereinbarenden Termine an, die an einigen Orten noch bestehenden Communalzölle aufgehoben.

Die österreichische Regierung wird die Schiffahrts-Gebühren auf der Donaustrecke vom Eintritte nach Ungarn bis zum Austritte in die Türkei, sowie auf den, in diese Donaustrecke einmündenden Nebenflüssen alsbald einer Regulirung in dem Sinne unterziehen, dass dieselben thunlichst vereinfacht und ermässiget, auf einige wenige Einhebungspuncte beschränkt und gleichmässig ohne Rücksicht auf die Herkunft des Schiffers, des Schiffes und der Ladung und auf die Bestimmung der letzteren erhoben werden.

ARTIKEL 8.

Unter den, im vorhergehenden Artikel erwähnten Abgaben sind nicht begriffen:

a) Die eigentlichen Ein-, Aus- und Durchgangs-Abgaben, welche von den Schiffen und Waaren nach den allgemeinen Zollgesetzen zu entrichten sind. Sollte jedoch eine Waare den ganzen Weg durch das Staatsgebiet auf der Wasserstrasse zurücklegen, so ist sie vom Durchgangszolle frei;

b) Die Verbrauchs-Abgaben (Verzehrungssteuern und Verzehrungssteuerzuschläge), welche für die, in den Gebrauch übergehenden Gegenstände im ganzen Lande oder an einzelnen Orten zu entrichten sind, unter der Bedingung, dass die von einem anderen Lande oder beziehungsweise von einem anderen Orte herkommenden Gegenstände nicht höher belegt werden, als die im Lande oder Orte selbst erzeugten;

c) die Gebühren für Benützung gewisser öffentlicher Anstalten z. B. für Krahnen, Wagen, Bohlwerke, Niederlagen, dann jene für geleistete Arbeiten, z. B. für Schleussen- und Brückenöffnung, Niederlegung von Mastbäumen, Lootsen- und Steuermannsdienste. Doch sind diese Gebühren ohne Rücksicht auf die Herkuntt des Schiffers, des Schiffes oder der Ladung gleichmässig nach bestimmten, öf-

fentlich kundgemachten Tarifen und nur für wirklich benützte Anstalten und wirklich geleistete Arbeiten einzuheben, für bereits bestehende Einrichtungen dieser Art über das gegenwärtige Ausmass nicht zu erhöhen und bei neu errichteten nicht höher zu bestimmen, als zur Deckung der Zinsen des Anlagecapitales und der Unterhaltungskosten erforderlich ist;

d) Die Regulirung der Canalgebühren bleibt jeder Regierung überlassen. Es sollen jedoch auch diese Gebühren nicht höher sein, als zum Ersatze der Zinsen des Anlagecapitales und der Unterhaltungskosten nothwendig ist.

Artikel 9.

Jeder Schiffs-Inhaber oder Führer ist gehalten, bei Ueberschreitung der Zollgränze eines der contrahirenden Staaten der hierzu bestimmten Behörde ein Schiffsmanifest zu übergeben.

Dort, wo eine, die gesammte Schiffsladung umfassende Zolldeclaration vorgeschrieben ist, vertritt dieselbe die Stelle des Schiffsmanifestes.

Die näheren Vorschriften hierüber, sowie über ein erleichtertes Zollverfahren bei Schiffen unter Raumverschluss werden im gemeinsamen Einverständnisse erlassen werden.

Artikel 10.

Zur Handhabung der Schiffahrts-Ordnung und der Flusspolizei-Vorschriften, sowie zur Aburtheilung der sich ergebenden Contraventionen wird in den contrahirenden Staaten die erforderliche Anzahl von Flusspolizei-Gerichten bestellt, und deren Wirkungskreis, Verfahren und die Rechtswirkung ihrer Entscheidungen näher normirt werden.

Artikel 11.

Die contrahirenden Staaten verpflichten sich, ihren Zoll- und Polizeibehörden die Weisung zu ertheilen, den Beamten des anderen Staates bei den zur Handhabung der Flusspolizei nöthigen amtlichen Verrichtungen gegenseitig in aller Weise behilflich zu sein, auch auf Verlangen die Ergebnisse eingeleiteter Untersuchungen und überhaupt jede andere gewünschte Auskunft bereitwilligst zu ertheilen.

ARTIKEL 12.

Die contrahirenden Staaten machen sich anheischig, eine besondere Sorgfalt darauf zu verwenden, dass auf ihrem Gebiete der Leinpfad überall nach Massgabe des Bedürfnisses der Schiffahrt hergestellt, in guten Stand gesetzt und darin erhalten werde.

Sie verbinden sich ferner, jeder in den Gränzen seines Gebietes, die im Fahrwasser sich befindenden Hindernisse der Schifffahrt auf ihre Kosten wegräumen, und jedesmal bis dieses geschehen die im Fahrwasser oder in dessen Nähe befindlichen, der Schifffahrt gefährlichen Steine, Bäume etc. mit Warnungszeichen versehen zu lassen, auch keine, die Sicherheit der Schiffahrt gefährdenden Strom- oder Uferbauten zu gestatten.

Ueber oder auf den vorhandenen Brücken werden dort, wo Segelschiffe vorzukommen pflegen, Vorkehrungen, um die Handhabung der Masten zu erleichtern, getroffen.

Es wird auch kräftigst Sorge getragen werden, dass durch Mühlen und andere Trieb- und Räderwerke, durch Hinabrollen von Blöcken aus den Steinbrüchen und Lagerung des Abraumes hart am Ufer eine Hemmung oder Erschwerung der Schiffahrt nicht verursacht werde.

Die Anlegung von Landungs- und Ladeplätzen und schützenden Winterhäfen soll nach Bedürfniss befördert werden.

An denjenigen Fluststrecken, welche zwischen den contrahirenden Staaten die Gränze bilden, sollen Uferbauten und Stromwerke nur im gemeinsamen Einverständnisse angelegt, und zu diesem Ende die hierauf bezüglichen Pläne der anderen betheiligten Regierung mitgetheilt werden. Diese Mittheilung liegt in Baiern den Kreisregierungen, in Oesterreich den Kreispräsidenten oder den Kreisregierungen, und wo diese nicht bestehen, den Statthaltereien ob.

Die Zustimmung zu den beabsichtigten Anlagen wird als gegeben erachtet, wenn vom Tage der Zustellung der betreffenden Pläne an, sechs Wochen verflossen sind, ohne dass eine Rückäusserung erfolgt ist. — Die in Beziehung auf gemeinschaftliche Bauten oder Beitragsleistungen zu den Herstellungen auf einzelnen Flüssen und Flussstrecken bestehenden Verträge und Observanzen bleiben in Kraft.

Artikel 13.

Sogleich nach Abschluss des gegenwärtigen Vertrages wird eine Commission von Sachkundigen niedergesetzt werden, welche die Donau auf die Strecke von der baierisch-würtembergischen Gränze bis Wien, dann den Inn und die Salzach auf der Strecke von Kufstein und Hallein bis zu ihrer Einmündung befahren, und das, was zur Herstellung und Erhaltung der geregelten Schiffahrt zu geschehen hat, erheben und unter Hervorhebung der Reihenfolge der Arbeiten mit Hinsicht auf ihren Zusammenhang und ihre grössere oder geringere Dringlichkeit bezeichnen wird.

Auf Grund des Gutachtens dieser Commission wird eine weitere Verständigung der contrahirenden Staaten über die zu übernehmenden Arbeiten und die Zeit ihrer Vollendung erfolgen.

Nach drei Jahren, vom Zeitpuncte dieser Verständigung angefangen, oder wenn es sich als nöthig erweisen sollte, noch früher, wird eine neuerliche Befahrung der erwähnten Strom- und Flussstrecken erfolgen, um ihre Beschaffenheit, die Wirkung der zu ihrer Verbesserung getroffenen Massregeln und die etwa eingetretenen neuen Hindernisse einer regelmässigen Schiffahrt zu untersuchen und festzustellen.

Diese Befahrung wird auch später von drei zu drei Jahren wiederholt werden.

Längstens sechs Monate nach dieser periodischen Befahrung wird dann jedesmal in Wien eine Revisions-Commission sich vereinigen, zu welcher jeder der contrahirenden Staaten einen Bevollmächtigten delegirt, um sich von der vollständigen Beobachtung des Vertrages zu überzeugen, Beschwerden abzustellen und neuere Erleichterungen für den Handel und Schiffahrt zu berathen.

Die Anträge der Commission unterliegen der Genehmigung der betreffenden Regierungen.

Artikel 14

Sollte ein Schiff, oder dessen Mannschaft verunglücken, so sind die Ortsobrigkeiten verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die erforderlichen Rettungs- und Sicherungsanstalten so schnell wie möglich getroffen werden.

Zu diesem Ende werden die Localbehörden mit den nöthigen allgemeinen Instructionen versehen, und die bereits bestehenden

Verordnungen erneuert werden. Sollte irgendwo an den genannten Strömen und Flüssen ein Strandrecht ausgeübt werden, so wird solches für immer aufgehoben.

ARTIKEL 15.

Unter den Nebenflüssen der Donau sind im gegenwärtigen Vertrage sowohl die natürlichen, als die künstlichen Wasserstrassen zu verstehen, welche, sei es unmittelbar oder mittelbar, in diesen Strom, oder in einen seiner Nebenflüsse gelangen.

Ebenso ist im gegenwärtigen Vertrage unter Schiffahrt auch die Flossfahrt begriffen.

ARTIKEL 16.

Die königlich-würtembergische Regierung wird alsbald nach Auswechslung der Ratificationen zu dem Beitritte zum gegenwärtigen Vertrage eingeladen werden.

ARTIKEL 17.

Der gegenwärtige Vertrag soll alsbald von jeder Seite zur Allerhöchsten Ratification vorgelegt und die Auswechslung der Ratifications-Urkunden längstens innerhalb vier Wochen vom heutigen Tage an, zu Wien vollzogen werden.

So geschehen zu Wien am zweiten December des Jahres Eintausend achthundert fünfzig und eins.

SEPARAT-ARTIKEL.

(Zu Artikel 2 des Vertrages.)

In Bezug auf die Ausübung der Dampfschiffahrt auf der Donau hat sich die kaiserliche Regierung mit Rücksicht auf den thatsächlichen Umstand, dass in Oesterreich der bestehenden Dampfschiffahrtsgesellschaft ein besonderes Allerhöchstes Privilegium verliehen und Schutz gegen fremde Concurrenz bis zum 17. September 1880 zugesichert worden ist, und dass die eigenthümlichen Verkehrsverhältnisse nicht gestatten, hierin schon jetzt eine Aenderung eintreten zu lassen, vorbehalten, der Ausführung der Bestimmungen des Artikel 2 Anstand zu geben.

Solange diese Ausnahme besteht, wird sich von der königlich-baierischen Regierung in Beziehung auf den Verkehr der österreichischen Dampfschiffe auf den baierischen Stromstrecken die Reciprocität vorbehalten. Vorläufig soll es den dermal bestehenden beiderseitigen Dampfschiffahrts-Anstalten überlassen bleiben, durch Uebereinkunft unter sich über die Ausdehnung des Betriebes der Dampfschiffahrt auf die, dem Gebiete des anderen Uferstaates angehörigen Theile des Flusses sich zu verständigen.

Ein solches Uebereinkommen soll sofort unter Mitwirkung der beiden Regierungen eingeleitet und hiebei dahin getrachtet werden, dass der baierischen Dampfschiffahrt die freie Befahrung der österreichischen Donau bis Wien gegen das gleichmässige Zugeständniss der freien Befahrung der baierischen Donau und ihrer Nebenflüsse durch die österreichische privilegirte Gesellschaft gestattet werde.

Die kaiserlich-königliche österreichische Regierung verpflichtet sich, das genannte Privilegium und die Zusicherung des Schutzes gegen fremde Concurenz, wenn hierin nicht schon früher eine Modification sollte erzielt werden können, jedenfalls nicht über den Termin vom 17 September 1880 auszudehnen.

(Zu Artikel 7 des Vertrages.)

Der Termin, von welchem an, alle diejenigen Schiffahrts-Abgaben aufzuhören haben, die zur Zeit von Communen oder sonstigen Privatberechtigten auf der Donaustrecke von der Gränze zwischen Baiern und Würtemberg bis Ungarn und auf den, in diese Stromstrecke einmündenden Nebenflüssen noch erhoben werden, und deren Ablösung in Folge dieser Uebereinkunft von dem betreffenden Staate zu bewirken ist, wird auf das Ende des Jahres 1855 festgesetzt.

(Zu Artikel 16 des Vertrages.)

Oesterreich übernimmt die Verpflichtung, bei den Staaten, von denen die Schiffahrt auf der unteren Donau ausserhalb des Bereiches der österreichischen Staaten un deren Nebenflüssen abhängt, dahin zu wirken, dass den Waaren und Schiffen, welche von der oberen, nicht österreichischen Donau und ihren Nebenflüssen kommen, bei ihrer Fahrt auf der erwähnten Strecke der unteren Donau, und bis ins Meer dieselben Begünstigungen eingeräumt werden,

welche die österreichischen Waaren und Schiffe geniessen. Es wird ermächtiget, mit den genannten Staaten dessfalls in Unterhandlung zu treten und mit ihnen die betreffenden Erklärungen zu vereinbaren.

Die vorstehenden Separat-Artikel sollen eben so giltig sein, als wenn sie Wort für Wort in den heute unterzeichneten Hauptvertrag eingerückt wären; auch sollen sie zu gleicher Zeit mit demselben ratificirt werden.

Zur Urkunde dessen haben die Bevollmächtigten diesen Act unterzeichnet und ihm ihre Insiegel beigedrückt.

So geschehen zu Wien am zweiten December des Jahres Eintausend achthundert fünfzig und eins.

ANNEXE V.

Protocole du 5 juin 1855 par lequel le Würtemberg adhère à la convention de navigation du 2 décembre 1851 entre l'Autriche et la Bavière.

Nachdem die königlich-würtembergische Regierung von jenen von Oesterreich und von Baiern eingeladen worden ist, dem zwischen den letzteren beiden Staaten unter dem 2. December 1851 zu Wien abgeschlossenen, die Regelung der Schiffahrts-Verhältnisse auf der Donau und ihren Nebenflüssen bezweckenden Vertrage beizutreten, und die erstgedachte Regierung ihre Bereitwilligkeit zu diesem Beitritte zu erkennen gegeben hat, — so sind zum Behufe der Feststellung dieses Beitrittes die endesunterzeichneten Bevollmächtigten, und zwar...

Die königlich-würtembergische Regierung tritt dem, zwischen Oesterreich und Baiern zu Wien am 2. December 1851 abgeschlossenen, Eingangs bezeichneten und dem gegenwärtigen Protokolle in einem Abdrucke beiliegenden Schiffahrts-Vertrage (siehe Reichs-Gesetz-Blatt 1852, Nr. 128), unter Vorbehalt der Zustimmung der Stände des Königreiches bei, übernimmt sohin alle Verplichtungen und spricht für sich alle Rechte an, welche aus diesem Vertrage für die Contrahenten erwachsen.

Zugleich drückt die königlich-würtembergische Regierung den Wunsch aus, dass von Seite Oesterreichs und Baierns die nachstehenden Erläuterungen und Zusätze zu den Bestimmungen des in Rede stehenden Vertrages angenommen werden mögen, und zwar:

Artikel 1.

Zusatz zu dem Separat-Artikel zu Artikel 2.

Die königlich-würtembergische Regierung schliesst sich für die würtembergische Donaustrecke dem Vorbehalte an, den Baiern

in dem Separat-Artikel zu Artikel 2 des Hauptvertrages, bezüglich der Reciprocität niedergelegt hat, welche auf der baierischen Donau, gegenüber den österreichischen Dampfschiffen, in solange geübt werden soll, als das, der österreichischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bis zum Jahre 1880 verliehene ausschliessliche Privilegium dauert.

In Beziehung auf die Dampfschiffahrt zwischen Baiern und Würtemberg erleidet der Artikel 2 des Vertrages keine Ausnahme.

ARTIKEL 2.

Zusatz zu Artikel 7.

Die im Artikel 7 des Vertrages vom 2. December 1851 nur bezüglich der Donaustrecke von der baierisch-würtembergischen Gränze abwärts enthaltenen Bestimmungen finden in Zukunft auch auf den unter würtembergischer Landeshoheit befindlichen Theilen des Donaustromes, von dem Punkte angefangen, wo er gegenwärtig schiffbar ist, oder in der Folge schiffbar werden sollte, ihre volle Anwendung.

ARTIKEL 3.

Zusatz zu Artikel 8, lit. a), und zum Ratifications-Auswechslungs-Protokolle vom 14. Mai 1852.

Die in Absicht auf die Bestimmung des Artikels 8, lit. a) des Vertrages vom 2. December 1851 in dem Ratifications-Auswechslungs-Protokolle vom 14. Mai 1852 getroffene Vereinbarug, betreffend die bedingte Befreiung vom Eingangszolle der Wasserfahrzeuge, welche zum Transporte dienen, hat für die würtembergischen Flussfahrzeuge die gleichmässige Geltung.

ARTIKEL 4.

Zusatz zu Artikel 12.

Die in den ersten fünf Absätzen des Artikels 12 des Vertrages vom 2. December 1851 enthaltenen Bestimmungen, betreffend Massnahmen zur Erhaltung des Hauptstromes und der Nebenflüsse in schiffbarem Zustande und zur Beförderung der Schiffahrt überhaupt, werden ihre volle Anwendung auch auf die würtembergische Donaustrecke finden.

Die Mittheilung der Baupläne bei Uferbauten und Stromwerken an jenen Flussstrecken, von denen der sechste Absatz des oben citirten 12. Artikels handelt, wird von Seite Würtembergs an die betreffende Regierung mittelst der Abteilung fur Strassen und Wasserbauten im königlichen Ministerium des Innern oder mittelst der königlichen Regierung des Donaukreises (in soweit deren Zuständigkeit zur Ertheilung von Wasserwerks-Concessionen an Private und Gemeinden eintritt) stattfinden.

ARTIKEL 5.

Zusatz zu Artikel 13.

Die königlich-würtembergische Regierung beansprucht nicht die Theilnahme an den commissionellen Untersuchungen der Nebenflüsse der Donau, namemtlich des Inn und der Salzach.

Dieselbe schliesst sich der von der königlich-baierischen Regierung gegebenen Auslegung des in dem dritten Absatze des Artikels 13 des Vertrages vom 2. December 1851 vorkommenden Ausdruckes «festzustellen», dahin an, dass sich dieser Ausdruck auf die technische Ermittlung, nicht aber auf die Massregeln zur Beseitigung der Hindernisse der Schiffahrt zu beziehen habe.

Die mittelst desselben Artikels festgesetzten periodischen Untersuchungen der Strom- und Flussbette sollen sich bis zu dem Punkte erstrecken, bis zu welchem die Donau schiffbar ist, oder sein wird.

Indem die kaiserlich-österreichische und die königlich-baierische-Regierug die obige Beitrittserklärung Würtembergs zu dem Donauschiffahrts-Vertrage vom 2. December 1851, sowie die in den vorstehenden fünf Puncten enthaltenen Zusätze und Erläuterungen zu solchem anmit annehmen, sichern sie zugleich der königlich-würtembergischen Regierung den ungeschmälerten und ganz gleichmässigen Genuss all' jener Rechte und Vortheile zu, welche dieser Vertrag für die Contrahenten begründet.

Zu Urkunde dessen haben die Unterzeichneten, kraft ihrer Vollmachten, das vorstehende Protokoll in triplo mit ihrer Unterschrift versehen, und haben demselben ihr Insiegel beigedrückt.

So geschehen zu Wien, am fünften Juni des Jahres Eintausend achthundert fünfzig und fünf.

ANNEXE VI.

Instructions du Ministère hongrois des communications concernant l'exercice du droit de navigation, du 21 Avril 1869.

---

a) Circular-Verordnung des k. ung. Communicationsministers an alle Municipien des Landes.

Obwohl es in Ungarn keine Gesetze und Reglements für die Fluss- und Binnenseeschiffahrt gibt und sogar Instructionen dafür fehlen, erscheint es trotzdem, aus Rücksicht auf die Aussenmächte, nicht opportun im Wege der Gesetzgebung ein definitives Schiffahrtsgesetz und ein Schiffahrtsreglement zu schaffen, mit Rücksicht darauf, dass im Sinne des § 7. des XVI Gesetzartikels aus den Jahren 1865—67, der XXXIV Abschnitt des Donauschiffahrtsactes aus dem Jahre 1857 die Ausarbeitung eines Schiffahrtsgesetzes und eines Wasserpolizeireglements, welche für das ganze Donaugebiet zu gelten haben, durch eine von den Uferstaaten zu bestellende Commission anordnet; und andererseits mit Rücksicht darauf, dass im Sinne des citirten Abschnittes des Donauschiffahrtsactes ähnliche Verordnungen, welche in den Uferstaaten bestehen oder unterdessen erlassen werden, nur solange Giltigkeit haben, bis die von der genannten Commission auszuarbeitenden Gesezt und Reglement ins Leben treten werden.

Damit jedoch die von Tag zu Tag sich entwickelnde und immer grössere Dimensionen annehmende Schiffahrt, welche in Ermangelung allgemein verpflichtender Regeln nicht weiter in ihrem jetzigen regellosen Zustande ohne Personen- und Vermögensgefährdung verbleiben kann, bis auf weitere Verfügungen der Gesetzgebung, wenigstens durch provisorische Verfügungen geregelt werde, habe ich es für nöthig befunden sub ·/. die provisoriche

Instruction über die Ausübung des Schiffahrts-Rechtes und sub ·/. die provisoriche Fluss-, Binnensee- und Canalschiffahrts-Ordnung zu erlassen, mit der Verfügung dass die Instruction und die Schiffahrts-Ordnung um Mitternacht zwischen dem 1 und 2 Iuni d. J. im ganzen Lande in Kraft zu treten hat.

Von diesem Zeitpunct an sind auf dem Gebiete der ungarischen Krone alle auf die Schiffahrt Bezug habenden Angelegenheiten im Sinne der gegenwärtigen Instruction und Schiffahrts-Ordnung zu beurtheilen und zu erledigen.

Indem ich 2 Exemplare dieser Instruction und Schiffahrts-Ordnung übersende, fordere ich gleichzeitig das . . . Municipium auf, es möge dieselben in gehöriger Weise veröffentlichen und für ihre Beobachtung Sorge tragen.

Ofen, den 21 April 1869.

b) Provisorische Instruction über die Ausübung des Schiffahrtsrechtes.

§. 1.

Die Concession für den selbständigen Betrieb der Schiffahrt mit gewöhnlichen Schiffen — ohne Dampfkraft — und mit Flössen bertheilt auf demGebiete der ungarischen Krone die Verwaltungsbehörde erster Instanz, auf dessen Gebiet sich der Sitz des Betriebes befindet. Die Concessionirung der Dampfschiffahrt ist dem Ministerium für öffentliche Arbeiten und Communication vorbehalten.

In Bezug auf die Benützung sämtlicher Binnengewässer zur Schiffahrt mit Schiffen oder Flössen von den Einwohner der Provinzen jenseits der Leitha, sind die von den in der Ministerial-Verordnung vom 29 Januar 1858 angeführten Behörden jenseits der Leitha ausgegebenen Concessionen auch auf dem Gebiete Ungarns giltig.

Ausserdem können die Schiffahrt auf der Donau alle Diejenigen ausüben, welche von den Uferstaaten, im Sinne des Donau-Schiffahrtsactes vom 7 November 1857 die Concession dazu erlangt haben.

§. 2.

Die Erlangung der Schiffahrtsconcession von den ungarländischen Behörden ist, abgesehen davon, dass auf die Bittsteller,

wenn es einzelne Personnen sind das Gewerbegesetz, und wenn Gesellschaften sind die Vereinsvorschriften Anwendung finden, an folgende Bedingungen geknüpft:

a). Dass der Sitz der Betriebsleitung auf dem Gebiete der ungarischen Krone sich befinde;

b). Dass die Bittsteller anführen, welcher Art und wieviel Schiffe oder Flösse, zu welchem Zwecke und auf welcher Linie sie in Betrieb zu stellen wünschen.

§. 3.

Ausser der Concession wird für jedes Schiff ein besonderer Schiffsbrief gefordert. Die Ausstellung desselben kann der Bittsteller von der Verwaltungsbehörde erster Instanz, auf dessen Gebiet sich der Sitz des Betriebes befindet, verlangen.

Ohne Schiffsbriefe können nur solche Schiffe ohne Dampfkraft und kleinere Wasserfahrzeuge verkehren, welche

a) nur für eine Wasserreise verfertigt wurden;

b) die Producte der Umgebung auf nahe gelegene Märkte fahren;

c) die Verbindung der nahegelegenen Ufer unterhalten; schliesslich

d) die Flösse.

§. 4.

Wer um die Ausstellung eines Schiffsbriefes ansucht, ist verpflichtet vorzuzeigen:

a) Die Schiffahrts-Concession.

b) Das Zeugniss über die Aichung des Fahrzeugess.

c) Name oder N-o des Schiffes, mit welchen es bezeichnet ist.

d) Bei Dampfschiffen das Kesselüberprüfungzeugniss.

§. 5.

Sowohl das Aichungs-Certificat als auch dasjenige über die Uberprütung des Kessels werden auf Grund der vorschriftsmässigen Prüfung von Fachmännern, welche dem Ministerium für öf-

fentliche Arbeiten unterbreitet und von diesem bestättigt wurde, von der Verwaltungsbehörde erster Instanz, welcher das Gesuch um Ertheilung der Schiffahrtscocession eingereicht wurde, ausgestellt.

§. 6.

Demjenigen welcher den in §§. 4. und 5. angeführten Bedingungen genügend entsprochen hat, ist der Schiffsbrief von der Verwaltungsbehörde erster Instanz, welcher er das Gesuch dafür eingeriecht hat, auszustellen.

§. 7.

Alle mit Schiffsbriefen versehenen Schiffe, sowie auch die Flösse dürfen nur unter Leitung patentirter Schiffer (Flossmänner, Steuermänner, Dampfschiffsführer und Hauptleute) fahren.

§. 8.

Schifferpatente jeder Art (Flossmänner-, Steuermänner-, Dampfschiffsführer-, Hauptmanns-Patente) können nur nach Ausweisung dreijähriger Praxis und nach Ablegung der vorschriftsmässigen Prüfung ausgestellt werden.

§. 9.

Das Schifferpatent für die Führung von Dampfschiffen stellt auf Grund der mit Erfolg abgelegten Prüfung das k. ung. Ministerium für öffentliche Arbeiten und Communication aus, für alle anderen Fahrzeuge die betreffende Verwaltungsbehörde erster Instanz.

§. 10.

Auf Dampfschiffen ist ausser dem Schiffsführer oder Hauptmann unbedingt auch ein Maschinenführer erforderlich, welcher nur eine mit dem Zeugniss über die abgelegte vorschriftsmässige Prüfung versehene Person sein kann.

§. 11.

Wer vor der Veröffentlichung dieser Instruction wenigstens seit einem Jahre, ohne mit Schifferdiplom versehen zu sein, auf

unsern Binnengewässern ein Schiff geführt hat, ist zwar von der Prüfung befreit, jedoch verpflichtet, mit Nachweisung seines Alters, seiner Staatsangehörigkeit und Zuständigkeit, sowie auch mit Anführung dessen, was für ein Schiff er zu führen wünscht, im Verlaufe eines Jahres, vom Tage der Veröffentlichung gegenwärtiger Instruction gerechnet, um ein Schiffferpatent anzusuchen. Später eingereichte Gesuche werden nicht berücksichtigt.

§. 12.

Alle in dieser Instruction angeführten Documente sind während der ganzen Dauer der Schiffahrt auf dem Schiffe zu bewahren; auf der Maschine sind der Ventilator sowie auch die Hebel — wenn solche vorhanden sind — mit einem gut sichtbaren Stempel zu bezeichnen.

c) Provisorische Schiffahrts-Ordnung für Flüsse, Kanäle und Landseen.

I. Allgemeine Bestimmungen.

§. 1.

Die Bewilligung zur Eröffnung eines Schiffartsbetriebes, beziehungsweise einer Flösserei ertheilt die im §. 1 der Instruction für die Ausübung des Schiffahrtsrechtes bezeichnete Behörde. Vor Erlangung dieser Bewilligung darf der Betrieb nicht eröffnet werden.

§. 2.

Zur Erlangung dieser Bewilligung haben die Gesuchsteller nachzuweisen:

a) Die Concession und die Schiffsbriefe laut Anzahl der Fahrzeuge;

b) Bei Unternehmungen die im Sinne der §§ 83—84 bereits erfolgte Errichtung der Direction;

c) Die Schiffer-, bzw. Flösser-Patente der mit der Führung der Fahrzeuge zu betrauenden Personen;

d) Die dem Umfange des Unternehmens, den Gesetzen, der Sicherheit des Betriebes und der Ordnung entsprechende Anzahl geeigneter Bediensteten, Einrichtungen, Gebäude, Magazine, Lan-

dungsbrücken, Landungsplätze und Manipulationsräume; endlich

e) Dass zur möglichsten Verhütung von Unglücksfällen die nöthige Vorsorge getroffen ist und dass die bei etwa eintretenden Unglücksfällen zur Hilfeleistung, Rettung und zur Abwendung grösserer Gefahren nöthigen Mittel in entsprechender Anzahl und Beschaffenheit vorhanden sind.

§. 3.

Die im §. 2 erwähnten Anlagen beziehungsweise Gebäude und Mittel sind stets in gutem Zustande zu erhalten und das Personal muss fortwährend aus einer entsprechenden Anzahl gut geschulter Leute bestehen.

§. 4.

Der Führer ist für den guten Zustand des ihm anvertrauten Fahrzeuges, für das Vorhandensein des nöthigen Personals und der dem Zwecke und der Grösse des Fahrzeuges entsprechenden Schiffsausrüstungsgegenstände, für die richtige Belastung und Führung des Schiffes, überhaupt für sein dienstliches Thun und Lassen persönlich verantwortlich.

Der Führer wird von seiner Verantwortlichkeit durch den Umstand, dass der Schaden in Ermangelung des entsprechenden Personals enstand, nicht enthoben.

Demgemäss hat der Schiffseigenthümer den wegen Zutheilung der nöthigen Mannschaft gestellten billigen Anforderungen des Schiffsführers Genüge zu leisten.

§. 5.

Auf jedem mit Bewilligung der ung. Regierung verkehrenden Fahrzeuge muss das Personal wenigstens zu $^2/_3$ Theilen aus Unterthanen der ung. Krone bestehen.

§. 6.

Der Führer eines Fahrzeuges, für welches ein Schiffsbrief erforderlich ist, so wie der Führer einer Ueberfuhr (Fliegenden Brücke, Plätte, Zille) muss venigstens 21 Jahre alt sein.

§. 7.

Unter 12 Jahren darf Niemand auf einem Schiffe, nicht einmal für kleinere Dienste, verwendet werden, als Matrosen aber, oder in ähnlicher Eigenschaft dürfen nur Diejenigen bedienstet werden, welche das 18. Lebensjahr bereits überschritten haben.

§. 8.

Jeder Matrose, oder in ähnlicher Eigenschaft Bedienstete soll mit einem behördlichen Dienstbuch versehen sein, welches ihm gleichzeitig als Legitimation dient.

§. 9.

Die Bestimmung und Bemessung der Landungsplätze und Ueberfuhren, ebenso die Aufstellung der Landungsbrücken, sowie sonstiger auf dem Wasser feststehenden oder schwimmenden Gegenstände darf nur mit Bewilligung der politischen Behörde, in deren Competenz das fragliche Object fällt, geschehen.

§. 10.

Jedes Dampfschiff soll seinen registrirten Namen oder seine Numer,—sonstige Schiffe, kleinere Fahrzeuge, Schiffsmühlen und alle schwimmenden Bauwerke aber sollen ausserdem auch den Namen des Eigenthümers in entsprechender, auch von ferne leserlicher Schrift an den Aussenseiten tragen.

§. 11.

Die Schiffe dürfen nur dem Strombette und dem Wasserstande angemessen und höchstens bis zu der im Aichungs-Certificate bezeichneten Tragfähikeit, — welche an den Bordwänden des Schiffes ersichtlich gemacht werden muss, — mit Freilassung der Pumpen, Sössthäler und Magazinsdeckel belastet werden und der Anhang eines Dampfers darf die Kraft seiner Maschine nicht übersteigen.

Jeder Führer muss sich in Betreff der Ladung seines Fahrzeuges mit einem completen Ausweise legitimiren können.

§. 12.

Jedes Schiff, mit welchem Personen befördert werden, muss an den Bordwänden, so wie auch bei allen von dem Verdecke in die inneren Schiffsräume führende Oeffnungen rundherum mit einem sicheren Geländer versehen, bzw. abgesperrt sein; ebenso sind alle Objecte, welche die Sicherheit des Reisenden gefährden könnten, abzusperren.

§. 13.

Die Schiffahrts-Unternehmungen, welche den öffentlichen Verkehr vermitteln, sind verpflichtet, folgende Kundmachungen zu veröffentlichen:

1. Die Fahrordnung der Passagierschiffe, in welcher die Abfahrts- und Ankunfts-Zeit für die Endstationen und nach Thunlichkeit auch für die Zwischenstationen festzusetzen ist;

2. Den Preistarif für die Beförderung von Personen und Gütern;

3. Die Bestimmungen über die Aufnahme von Personen und über ihr Verhalten während der Dauer und bei der Beendigung der Fahrt, dann über die Auf- und Uebernahme der zur Beförderung geeigneten Güter, sowie über die Papiere, mit welchen letztere begleitet sein müssen, endlich über die Haftung für dieselben und über deren Abgabe.

In den Bestimmungen über den Güterverkehr ist auch die Lieferzeit für die zur Beförderung übernommenen Güter festzusetzen.

Die Fahrordnung, die Fahrpreis- und Frachtentarife und alle auf den Personen- und Güterverkehr bezüglichen sonstigen Bestimmungen, sind auf allen Stationen und auf jedem Schiffe zur allgemeinen Kenntniss anzuschlagen.

§. 14.

Die Fahrordnung, die Fahrpreis- und Frachten-Tarife, sowie alle übrigen, auf den Personen- und Güter-Verkehr bezüglichen Bestimmungen sind während der Zeit, für welche sie erlassen wurden, sorgfältig zu beobachten; insbesondere ist die festgesetzte Abfahrts-Zeit und nach Thunlichkeit auch die Fahrzeit,

falls nicht unvorhergesehene und unabwendbare Hindernisse eintreten, genau einzuhalten; endlich sind in den auf die Beförderung von Personen und Gütern, sowie auf die festgesetzte Lieferzeit bezüglichen Bestimmungen auch die Garantien, welche der Unternehmer für die Erfüllung der übernommenen Verpflichtungen bietet, genau anzugeben.

Die aufgenommenen Güter sollen in der Reihenfolge der Aufgabe ohne jede Bevorzugung befördert werden.

§. 15.

Aenderungen in den Tarifen und in den Bestimmungen über den Personen- und Güterverkehr sind, bevor sie in Wirksamkeit treten, 14 Tage, Aenderungen in den Fahrordnungen aber, ausserordentliche Fälle ausgenommen, wenigstens 48 Stunden früher zur öffentlichen Kenntniss zu bringen.

Auch die durch unvorhergesehene Ereignisse für eine bestimmte oder unbestimmte Zeit nothwendig gewordene Unterbrechung oder Einstellung der Fahrten ist kund zu machen.

§. 16.

Die Schiffahrts-Unternehmungen sind verpflichtet, alle Personen, welche durch die Aufnahmsbedingungen von der Mitreise nicht ausgeschlossen sind, und alle Güter, deren Aufnahme die hierauf bezüglichen Bestimmungen nicht verbieten, soweit es die Betriebsmittel ermöglichen und unvorhergesehene, unabwendbare Hindernisse nicht ausschliessen, aufzunehmen und zur gehörigen Zeit an den Bestimmungsort zu befördern.

§. 17.

Betrunkene und Andere, die durch Verletzung des Anstandes den Mitreisenden ein Aergerniss bereiten, oder den aus Sicherheitsrücksichten an sie gerichteten Anordnungen des Schiffspersonals nicht nachkommen, oder mit einer sichtbaren schweren Krankheit behaftet sind, oder deren Zustand den Mitreisenden offenbar beschwerlich fallen muss, — was der betreffende Schiffsführer und Agent zu beurtheilen hat, — können schon in vorhinein von der Einschiffung, beziehungsweise während der Reise

von der weiteren Fahrt, ausgeschlossen und bei der nächsten Station ausgeschifft werden.

Doch bleibt es den Unternehmungen unbenommen, auch solche Personen zu befördern, gegen welche die letzthin erwähnten zwei Bedenken obwalten, wenn die Beförderung in abgesonderten Räumen (Cabinen) und nöthigenfalls auch unter Aufsicht stattfindet.

§. 18.

Die Modalitäten, unter welchen Sträflinge, oder in Haft und Gewahrsam genommene, oder unter polizeilicher Aufsicht stehende Personen, sowie das dieselben begleitende Aufsichtspersonale auf den Schiffen zu befördern sind, werden durch besondere Vorschriften bestimmt.

§. 19.

Geladene Gewehre dürfen an Bord nicht mitgenommen und ebensowenig in einer anderen Weise per Schiff befördert werden.

Die Schiffsführer sind berechtigt, die aufgegebenen oder mitgenommenen Gewehre zu untersuchen oder untersuchen zu lassen.

Militärpersonen, oder mit Schiesswaffen versehene Sicherheitsorgane, wenn selbe mit anderen Reisenden auf ein und demselben Schiffe befördert werden, haben vor dem Einsteigen in das Schiff den Schiffsführer davon zu überzeugen, dass ihre Gewehre ungeladen sind.

Bei grösseren Militärtransporten kann die nähere Untersuchung der Gewehre unterbleiben und ist die Verantwortlichkeit für die Sicherheit dem betreffenden Militär-Commandanten zu überlassen

§. 20.

Die Schiffahrts-Unternehmungen haben Vorsorge zu treffen, dass die zur Beförderung übernommenen entzündbaren Güter während des Transportes vor gefährlichen Einflüssen sorgfältig bewahrt werden.

Feuerwerkskörper, Knallpräparate, Schiesspulver und überhaupt alle explosiven Stoffe sind von der Beförderung mit Passagierschiffen ausgeschlossen.

Auch Zündhütchen, Zündhölzchen und andere durch Reibung leicht entzündliche Stoffe und Flüssigkeiten, überhaupt Sachen,

die in Folge ihrer Beschaffenheit anderen Gegenständen verderblich werden können, dürfen bloss mit Beobachtung der diesffals vorgeschriebenen besonderen Vorsichten und nur mit Frachtschiffen befördert werden; dieselben sind seitens des Aufgebers genau als solche zu declariren und zu bezeichnen, auf dem Schiffe von anderen Gütern abgesondert zu verwahren, mit speciellen Frachtbriefen aufzugeben und es müssen überhaupt bei deren Versendung alle nöthigen Vorsichten angewendet werden.

Die mit feuergefährlichem Material beladenen Schiffe müssen am Top des Fockmastes oder am oberen Ende des Segelbaumes eine schwarze Spitzflagge (Wimpel) führen, haben sich von den übrigen Schiffen möglichst fern zu halten und bei Nacht von den anderen Schiffen abgesondert aufzustellen.

§. 21.

Hunde dürfen auf den Schiffen nur dann transportirt werden, wenn sie mit Maulkörben versehen und angebunden oder abgesperrt sind.

§. 22.

Die Unternehmungen haften im Sinne der eingegangenen Verbindlichkeiten und der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen für jeden Schaden, welcher durch ihr eigenes Verschulden, oder das ihrer Beamten und Diener den Reisenden zugefügt, oder an den Transportgütern verursacht wurde.

§ 23.

In der Umgebung der Landungsplätze dürfen keine Vorkehrungen getroffen werden, welche die regelmässige und sichere Benützung der Landungsplätze hindern.

§ 24.

Die Beschädigung oder Umänderung der Hutschläge (Treppelwege), Schiffahrtssignale, Haftstöcke, Pegel (Wassermarken), Streifbäume, Uferbeschläge, des Ufers selbst und überhaupt solcher Objecte, welche mit der Schiffahrt und den Wasserbauten im Zusammenhange sind, ist jedermann verboten. In die Fahrbahn, an

seichten Stellen und besonders in den Häfen darf nichts versenkt werden, was dem Wasserbette schädlich sein kann, so z. B. Steine, Steinkohlenschlacken, etc.

§. 25.

Die Hufschläge (Treppelwege) sind längs der Ufer von der Böschung nach einwärts mindestens 4 Klafter breit frei zu halten.

Es ist verboten, mit den Pferdezügen von den Treppelwegen abzuweichen, die Pferde auf den Saaten und Wiesen weiden zu lassen und überhaupt in der Umgebung des Treppelweges irgendwelchen Schaden anzurichten.

Ueber die Entschädigung der Eigenthümer des Treppelweg-Grundes verfügt ein besonderes Gesetz. Die an den Hufschlägen gelegenen Badeanstalten, Schiffmühlen, etc. sind mit Streifbäumen zu versehen.

§. 26.

Die Eigenthümer und Pächter der zu öffnenden Brücken sind verpflichtet, die Brücke jeden Tag zweimal zur Durchfahrt der Schiffe und Flösse unentgeltlich zu öffnen. Die Zeit und Dauer der freien Passage, so wie die sonstigen Ausführungsmodalitäten werden von der competenten Localbehörde stets im Einvernehmen mit den betreffenden Schiffahrts-Aufsichtsorganen und den Brücken-Eigenthümern oder Pächtern festgestellt.

§. 27.

An den Eigenthümer oder Pächter einer zu öffnenden Brücke ist für jede separate Oeffnung eine im Wege freiwilligen Uebereinkommens, oder durch die competente Behörde bestimmte Taxe zu entrichten.

Wenn nach einem Schiffe, welches die Brücke passirte, in einem Zeitraume von höchstens 15 Minuten ein oder mehrere Schiffe in die Nähe der geöffneten Brücke gelangen, so ist denselben die Durchfahrt noch während derselben Oeffnung zu gestatten.

Für Dampfer ist die Brücke mit Ausnahme eines so hohen Wasserstandes, welcher das Oeffnen der Brücke überhaupt unmöglich macht, jedesmal auf das gegebene Signal sofort zu öffnen.

§. 28.

Jedes Schiff hat während der Fahrt von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang und im Stehen an Sonn- und Feiertagen von 8 Uhr Früh bis Sonnenuntergang seine Nationalflagge fortwährend am Flaggenstocke zu führen.

§. 29.

In Fällen von Gefahr haben ohne Ausnahme alle Schiffer, Ueberführer, Flösser, Schiffsmüller einander Hülfe zu leisten.

§. 30.

Jeder Schiffer, Ueberführer, Flösser, Müller, etc. ist verpflichtet, den Weisungen des Führers eines gefährdeten Objectes, um grösseren Schaden vorzubeugen, Folge zu leisten und auf dessen Anordnung sein eigenes Schiff, seine Mühle, sein Floss, etc. aus dem Bereiche der Gefahr zu bringen. Bei Rettungen ist es die Pflicht des Führers, vor Allem für die Sicherheit der Passagiere, resp. der Personen überhaupt, und erst in zweiter Reihe für jene der Waaren nach Möglichkeit zu sorgen.

§. 31.

Die Schiffahrts-Unternehmungen haben an ihren Stationen und auf ihren Passagierschiffen je ein gehörig paginirtes, mit dem Siegel der Unternehmung versehenes Beschwerdebuch aufzulegen, in welches die Reisenden und sonstigen Geschäfts-Parteien allfällige Beschwerden, unter Angabe ihres Namens, Standes und Wohnortes, eintragen können.

2. Allgemeine Vorsichts-Massregeln.

§. 32.

Die Führer der Schiffe, Flösse und Ueberfuhren im Allgemeinen, sowie die Eigenthümer von Schiffmühlen, Badeanstalten und sonstigen schwimmenden oder im Wasser stehenden Bauwerken, ferner die mit der Beaufsichtigung und Oeffnung der Schleusen und der Brücken beauftragten Personen haben sorgfältig Alles zu

vermeiden und zu verhindern, was der Schiffahrt hinderlich oder schädlich sein könnte.

§. 33.

Jedes Schiff, Floss und sonstige Wasser-Fahrzeug, dann alle Schiffmühlen und alle schwimmenden Bauwerke überhaupt sind derart aufzustellen und zu befestigen, dass dieselben einerseits der freien Schiffahrt nicht hinderlich, anderseits dem Wellenschlage so wenig als möglich ausgesetzt seien.

§. 34.

Nachts (von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang) sind alle auf dem Wasser schwimmenden und im Fahrwasser der Schiffe befindlichen Bauwerke, Schiffahrtsobjecte und sonstigen Gegenstände zu beleuchten.

§. 35.

Ausserhalb des Hafens dürfen nie mehr als drei Schiffe, in der Breite des Stromes am Ufer nebeneinander stehen.

Im Fahrwasser, in scharfen Strömungen, auf den Ueberfuhrs-Plätzen und in der nächsten Nähe der Stationsplätze darf kein Schiff oder sonstiges Fahrzeug stehen bleiben oder sich vertäuen, beziehungsweise auf was immer für eine Art, die freie Passage hemmen; ebensowenig darf man ober- oder unterhalb der Landungsbrücken der Dampfschiffe irgend etwas aufstellen.

§. 36.

Anker, welche im Fahrwasser oder in dessen unmittelbarer Nähe geworfen werden müssen, sollen mit Schwemmern (Bojen) versehen werden.

§. 37.

Die vom Ufer aus gezogenen Schiffe haben das Recht, ihre Zugseile auf und über die am Ufer stehenden Schiffe frei hinweg zu ziehen.

Auch haben die Letzteren die Pflicht, zur Freihaltung der Zug-

seile behülflich zu sein und den neben ihnen stehenden Schiffen über Bord den Verkehr mit dem Ufer zu gestatten.

§. 38.

Offene Fahrzeuge, deren freie Bordhöhe bei normaler Belastung nicht mindestens 1 Fuss ober dem Wasserspiegel beträgt, müssen sowohl während der Fahrt, als auch während der Stehzeit mit 1 Fuss hohen Windläden versehen sein.

§. 39.

Während der Fahrt haben die Schiffsführer Folgendes zu beobachten:

1. Kein Schiff darf weder von seiner Abfahrtsstelle aus, noch während der Fahrt in die Fahrbahn eines anderen im Abfahren oder in der Fahrt begriffenen Schiffes laufen, oder dasselbe in seinem Curse stören.

2. Schiffe, welche sich in verschiedenen Cursen bewegen und aneinander in derselben oder in der entgegengesetzten Richtung vorbeifahren, haben ihren eigenen Curs einzuhalten.

3. Schiffe und sonstige Fahrzeuge aller Art, welche bei der Querfahrt über den Strom den Curs eines mit oder ohne Anhang fahrenden Dampfschiffes kreuzen, müssen, falls dasselbe in der Bergfahrt begriffen ist, von dessen Bugspriet stets mindestens 150 Klafter, und falls dasselbe thalwärts fährt, stets mindestens 300 Klafter entfernt bleiben.

4. In scharfen Strombiegungen haben alle Dampfschiffe der ganzen Biegung entlang nach Möglichkeit die Steuerbordseite zu halten; die thalwärtsfahrenden haben ausserdem die Kraft ihrer Maschinen zu mässigen und oberhalb der Krümmung ihre Annäherung durch einen gellenden langen Pfiff mit der Dampfpfeife zu signalisiren.

5. Auf Strecken, wo man mit Wasserbauten, Mühleneinbinden, Ein- und Ausladungen oder sonstigen am Wasser zu verrichtenden Arbeiten beschäftigt ist, wo Schwimm-Schulen aufgestellt werden oder bereits aufgestellt sind, dürfen die Dampfschiffe nicht schneller fahren, als dies eben nothwendig ist, um einerseits noch eine sichere Steuerung zu ermöglichen und anderseits Niemandem Schaden zuzufügen.

6. Das Wett- oder Nebeneinanderfahren der Dampfschiffe und sonstigen Fahrzeuge, sowie der Flösse, wird im Allgemeinen strenge untersagt.

7. Wenn ein Schiff das in derselben Richtung vor ihm fahrende auf zwei Schiffslängen eingeholt hat, so hat es diese Distanz mit verminderter Kraft solange einzuhalten, bis ihm von dem vorausfahrenden Schiff zur Vorbeifahrt genügender Raum geboten wird.

8. Leichte Schiffe haben den beladenen oder beschädigten, sowie den Zugschiffen, alle möglichen Vortheile zu bieten und dieselben vor starkem Wellenschlag zu verschonen.

9. Wenn die Dampfer schwerbeladenen Schiffen begegnen, sollen sie ihre Kraft vermindern oder nach Umständen ihre Maschinen ganz stoppen.

10. Remorqueure haben ihre Schleppe jedesmal, wenn sie einem Fahrzeug begegnen, möglichst zusammen- und in gleicher Richtung zu halten.

11. Die Führer (Steuerleute) der Ruder-, Pferde- und sonstiger Zugschiffe und Flösse sollen, wenn sie Dampfschiffen begegnen, ihre Fahrzeuge nach dem Stromstriche aufstellen, sich vom Fahrwege des Dampfers möglichst fern halten und die Wellen des Dampfers, insbesondere wenn ihre Fahrzeuge offen sind, erst dann anfahren, wenn ihnen diese Wellen nicht mehr schaden können.

12. Wenn ein thalfahrendes Schiff genöthigt wäre, seinen Weg über das Zugseil eines vom Ufer aus gezogenen oder am Ufer stehenden Schiffes zu nehmen, so hat der Führer des im Zuge befindlichen oder angestellten Schiffes, sobald ihm das thalfahrende Schiff hiezu das Signal gibt, das Zugseil fallen zu lassen.

13. Fähren, welche Ueberfuhr-Seile benützen, haben dieselben vor jedem daherkommendem Schiff oder Floss sofort fallen zu lassen.

14. Ein eingeholtes Schiff hat so lange, bis das ihm nachfolgende Schiff vorüberfährt, bzw. ihm ausweicht, seine Geschwindigkeit zu vermindern.

§. 40.

Schiffe, welche sich in ein und demselben Fahrwege befinden, dürfen nur dort — in derselben oder in entgegengesetzter Richtung — an einander vorbeifahren, wo das Fahrwasser zum Ausweichen hinreichenden Raum bietet.

§. 41.

Dampfschiffe, welche an genügend geräumigen Stellen einander begegnen, sollen einander nach rechts (Steuerbordseite) ausweichen. Von den in gleicher Richtung fahrenden Dampfern hat der vorangehende sich nach seiner eigenen rechten Seite zu halten, damit das nachfolgende Schiff an seiner linken (Backbordseite) unbehindert vorbeifahren könne.

§. 42.

An engen Stellen gilt im Allgemeinen ebenfalls die Regel, dass man nach rechts ausweiche; doch hat der Führer des bergfahrenden Schiffes für die freie Passage des thalwärtsfahrenden zu sorgen.

Zu diesem Zwecke soll:

a) jedes zu Berg fahrende Schiff unterhalb der engen Passage an der rechten Seite stehen bleiben und abwarten, bis das tahlwärtsfahrende Schiff die enge Stelle unbehindert passirt hat;

b) wenn hingegen der Führer des bergfahrenden Schiffes, insbesondere eines Dampfschiffes, es für zweckmässiger findet, das entgegenkommende Schiff an der linken Seite abzuwarten, so hat er mit seinem Fahrzeuge sich auf die linke Seite der engen Passage zu stellen und dem thalfahrendem Schiffe zu signalisiren, worauf das letztere mit gleichen Signalen antworten und nach links ausweichen muss;

c) wenn aber das zu Berg fahrende Schiff zur Zeit der Annäherung des thalwärtsfahrenden sich bereits in einer engen Passage befindet, so hat jedes thalwärtsfahrende Schiff entweder durch Verminderug seiner Kraft oder auf eine andere, den Platzverhältnissen und der Anzahl sowie der Beschaffenheit der zur Verfügung stehenden Mittel angemessene Weise genügend dafür zu sorgen, dass das bergfahrende Schiff weder Schaden erleide, noch aber in seinem Wege behindert werde;

d) einem zu Thal rudernden Schiffe soll jedes Dampfschiff ausweichen; wenn aber zwei solche Schiffe an einer engen Stelle einander begegnen, so muss der Führer des zu Thal treibenden Schiffes dasselbe, sobald vom Dampfer das Dampfpfeifen- oder Glocken-Signal gegeben wird, mit Hülfe seiner Ruder oder Anker sofort aus dem Wege des Dampfers stellen.

§. 43.

Bei Passirung von Schiffbrücken haben die Dampfschiffe ihre Fahrgeschwindigkeit soweit zu mässigen, als dies die sichere Steuerung nur zulässt.

§. 44.

Wenn zwei in entgegengesetzter Richtung fahrende Schiffe gleichzeitig in die Nähe einer Brücke gelangen, hat das bergfahrende Schiff dem thalfahrendem die frühere Durchfahrt zu gewähren.

§. 45.

An Stellen, wo ein Schiff oder Floss festgefahren oder versunken ist, sollen die Dampfschiffe ihre Kraft mässigen und falls nothwendig, ihre Maschine stoppen.

§. 46.

Von dem Personale eines versunkenen Objectes darf Niemand sich aus der Nähe des gesunkenen Objectes entfernen, bevor die Ursachen des Unfalles nicht ämtlich aufgenommen sind.

§. 47.

Jeder Führer ist verpflichtet, das ihm anvertraute und versunkene Object bei Tag mit irgend einem bemerkbaren Zeichen, bei Nacht mit einer hellbrennenden weissen Laterne zu bezeichnen.

§. 48.

Remorqueure und sonstige belastete Schiffe dürfen bei eintretender Dunkelheit und Nachts nur so lange fahren, als bis man beide Ufer gut sehen kann ; dagegen dürfen Dampfer ohne Anhang auch zu solcher Zeit noch so lange fahren, als man wenigstens das eine Ufer sehen kann.

Dampffähren und sonstige Ueberfuhren (Trajecte, Ueberfuhr-Plätten, Zillen, Kähne) sind von den obigen Bestimmungen unter Beobachtung des §. 34. ausgenommen.

§. 49.

In Durchstiche darf man erst dann hineinfahren, wenn dies von der competenten Behörde gestattet und diese Bewilligung mittelst Kundmachungen publicirt wurde.

§. 50.

In Schiffahrts-Canälen haben die Führer der Schiffe, Flösse und Plätten sich an die auf den betreffenden Canal bezüglichen Instructionen zu halten.

§. 51.

Auf den Strecken Pressburg-Ásvány, Moldova-Alt Orsova, Sissek-Gradiska, Arad-Szegedin und V. Námény-Tokaj dürfen bei Nacht keinerlei Fahrzeuge thalwärts verkehren.

§. 52.

Wenn mehrere in gleicher Richtung fahrende Schiffe an ein und dieselbe Landungsbrücke kommen, so hat das der Landungsbrücke nähergekommene Schiff das Vorrecht zur Landung.

§. 53.

Gelangen zwei in entgegengesetzter Richtung fahrende Dampfer gleichzeitig an eine Landungsbrücke, so gebührt dem thalwärtsfahrenden Schiffe der Vorrang zum Landen.

§. 54.

Die Stationskähne und Plätten sind stets in gutem Zustande zu erhalten, mit Geländern zu versehen und müssen mindestens von zwei starken, für diesen Dienst gehörig eingeübten Männern geführt werden.

§. 55.

Die Kähne und Plätten dürfen nur soweit belastet werden dass ihre Bordwand stets wenigstens einen Fuss hoch über dem Wasser frei bleibe.

§. 56.

Die auf Kähnen beförderten Personen sind verpflichtet, auf den Bänken sitzen zu bleiben und allen Anordnungen des Führers, welche die Sicherheit erheischt, sich bereitwillig zu fügen.

3. Signalisirung.

§. 57.

Jeder Schiffsführer hat die nachstehenden Signalvorschriften zu befolgen und Niemand darf irgend ein anderes Signal im Schifffarhtsbetriebe ohne behördliche Genehmigung anweden.

§. 58.

Wenn ein Passagierschiff von seiner Endstation oder von einer anderer Station, wo es während der Reise über eine halbe Stunde verweilte, abfahren will, muss auf demselben diese Absicht vor der Abfahrt durch dreimaliges Läuten und durch einen Dampf-Pfiff dem Publicum bekannt gegeben werden, u. zw.:

1. Das erste Läuten soll 30 Minuten, das zweite 15 Minuten und das dritte 2 Minuten vor der Abfahrt stattfinden.

Ist bereits Alles eingeladen und das Schiff in jeder Beziehung zur Abfahrt bereit, so muss noch mit einem gedehnten Dampf-Pfiff ein separates Zeichen gegeben werden und erst dann dürfen die Stegläden beseitigt und das Schiff in Gang gesetzt werden.

2. Damit die Passagiere sich zum Aus- und Einsteigen vorbereiten können, wird vor jeder Station, und zwar bei Tag 5, bei Nacht 10 Minuten vor der Landung mit einem gedehnten Dampf-Pfiff und überdies 2 Minuten vor der Ankunft auch noch mit der Glocke ein lautes Signal gegeben.

3. Die Abfahrt von den Zwischenstationen ist in der Regel mit einmaligem Läuten und mit einem darauffolgenden Dampfpfiff zu signalisiren.

§. 59.

1. Befinden sich keine aussteigenden Passagiere an Bord, so ist dies 5 Minuten vor der Ankunft mit einem Dampfpfiff zu signalisiren.

2. Wenn aber aussteigende Passagiere an Bord sind, so muss 5 Minuten vor der Ankunft dreimal mit der Dampfpfeife gepfiffen und 3 Minuten später einmal geläutet werden.

3. Wenn von einer Station ohne Landungsbrücke jemand auf das Passagierschiff einsteigen will, hat der dortige Kahn- oder Plättenführer dies bei Tag durch das Hissen der Nationalflagge, bei Nacht aber durch das Ausstecken einer hellbrennenden weissen Laterne (an der Flaggenstange) anzuzeigen.

Wenn hingegen kein Passagier auf der Station wartet, ist blos der Stations-Kahn bzw. die Stations-Plätte mit einer Laterne zu beleuchten.

4. Der Kahn- oder Plättenführer muss auf den ersten Dampf-Pfiff sofort von der Station abstossen, darf aber den Dampfer erst dann anfahren, wenn derselbe bereits stehen geblieben ist, und muss bis dahin seinen Kahn oder seine Plätte möglichst parallel mit der Richtung des Dampfers führen.

§. 60.

Wenn zwei Dampfschiffe sich einander nähern, so haben sie einander hierauf durch einen gedehnten Dampfpfiff oder durch mehrere kurze Glockenschläge aufmerksam zu machen.

Dieses Signal muss von zwei in entgegengesetzter Richtung fahrenden Fluss-Dampfern der thalwärtsfahrende und von zwei in derselben Richtung fahrenden Dampfern der hintanfahrende zuerst geben, worauf dann der so aufmerksam gemachte andere Dampfer das Signal sofort zu erwidern hat.

§. 61.

Alle im Fahren begriffene Fahrzeuge ohne Dampfkraft sind während der Nacht mit einer weissbrennenden Laterne zu beleuchten.

§. 62.

Jedes zu Berg fahrende Dampfschiff hat zwei, jedes thalwärtsfahrende drei übereinander senkrecht hängende weisse Laternen am Fockmaste oder Rauchfange derart zu führen, dass dieselben bei gewöhnlichem klaren Wetter auf eine Entfernung von mindestens 1500° sichtbar seien. Die Laternen-Kästen sollen derart

construirt sein, dass das Licht vom Längenschnitte des Schiffes rechts und links nach vorn je einen Winkel von mindestens 80° (zusammen von 160°) und höchstens von 105° (zusammen von 210°) beleuchte.

Ausserdem hat jedes einzeln fahrende Dampfschiff, sowie auch jedes Schleppschiff, welches im Convoi eines Remorqueurs das letzte ist, am äussersten Punkte seines Hintertheiles ein hellbrennendes blaues Licht zu führen.

§. 63.

Die Schwemmer der in's Fahrwasser oder in dessen Nähe geworfenen Anker sind Nachts mit je einer hellbrennenden weissen Laterne zu beleuchten.

§. 64.

Wenn ein Dampfer an einem in derselben Richtung gehenden Dampfer vorbeifahren will, hat er dies demselben durch fünf Dampf-Pfiffe oder Glockenschläge zu signalisiren, worauf derselbe nach rechts ausweichen muss; dass nachfahrende Schiff darf aber dem vorausfahrenden sich über 2 Schiffslängen (70—80°) nicht nähern, bevor dasselbe mit einem langgedehnten gellenden Pfiff das Signal zum Vorbeifahren nicht gegeben hat.

Selbstverständlich hat in diesem Falle das Vorbeifahren auf der Backbordseite des eingeholten Schiffes zu geschehen.

§. 65.

Wenn ein regelmässiges Ausweichen nach rechts für das vorausfahrende Dampfschiff wegen der engen Passage oder aus anderen Gründen unmöglich wäre, so hat dieses Schiff, — nachdem es von dem nachfahrenden durch 5 Dampfpfiffe oder Glockenschläge aufmerksam gemacht wurde, — von der obersten Stelle seiner rechten Seite bei Tag die blaue Signalflagge zu schwenken, bei Nacht die rothe Laterne auszustecken und sofort links zu halten, worauf das nachfahrende Schiff unter Erwiderung desselben Signals auf der rechten Seite vorfahren wird.

§. 66.

Wenn zwei Dampfer einander begegnen und der Führer des bergfahrenden es für zweckmässiger hält, dass der thalfahrende

an seiner (des bergfahrenden) rechten Seite, also nach links ausweichend passire, so hat er demselben dies nach vorausgegangenen Glockenschlägen oder Dampfpfiffen am Tage mit einer an der obersten Stelle der rechten Seite seines Schiffes geschwenkten blauen Flagge, Nachts durch das Ausstecken der rothen Laterne zu signalisiren und sich sofort nach links zu halten.

Der thalfahrende Dampfer hat sodann dieses Signal zu erwidern und links zu fahren.

§. 67.

Im Nebel oder Schneegestöber soll jedes Dampfschiff seine Fahrgeschwindigkeit mässigen, während der Fahrt läuten und überdies von 5 zu 5 Minuten die Dampfpfeife ertönen lassen.

Andere Schiffe und Flösse haben sich in solchen Fällen durch Hornsignale, Zurufe oder Schwingen von brennenden Holzstüken, Fackeln, etc. bemerkbar zu machen.

Wenn ein Dampfschiff unter solchen Umständen Halt macht, soll auf demselben die Glocke von 5 zu 5 Minuten angeschlagen werden; die Dampfpfiffe aber sind zu unterlassen.

§. 68.

Die Dampfschiffe haben Nachts den etwa nicht beleuchteten Schiffen, Mühlen und sonstigen auf dem Wasser schwimmenden oder stehenden Objecten von Zeit zu Zeit mit gellenden Dampf-Pfiffen Warnungssignale zu geben.

§. 69.

Falls ein Schiff oder was immer für ein schwimmendes Object aufgefahren oder versunken ist, so muss dessen Führer $^1/_4$ Meile stromaufwärts von dem Unfallsorte, und wenn in der Nähe ein schiffbarer Nebenfluss einmündet, auch bei demselben einen Wächter aufstellen, welcher die thalwärtsfahrenden Fahrzeuge von dem Vorfalle zu avisiren hat. Diese Wahrschau muss so lange auf ihrem Posten bleiben, bis nicht das ländgefahrene oder versunkene Object entfernt ist.

§. 70.

Jedes aufgefahrene oder versunkene Schiff, Floss oder sonstige Object ist bei Nacht mit einer von allen Seiten sichtbaren, hellbrennenden, weissen Laterne zu bezeichnen; die ganz versunkenen Objecte müssen überdies auch bei Tag mit einem schon von Weitem auffallenden Schwemmer, bzw. einer Boje versehen werden.

In derselben Weise sollen auch die an seichten Stellen verlorenen Anker bezeichnet werden.

§. 71.

Um die mit dem Zusammentreffen der Schiffe auf den Stromschnellen der unteren Donau: Greben, Tachtalia und Islas verbundenen Gefahren möglichst zu vermeiden, ist unterhalb Greben bei dem unter dem Namen Porecski-Csárdák bekannten Wächterhause (Station) ein Signalmast mit einem weiss und roth angestrichenen, auf- und abschiebbaren Doppel-Ballon aufgestellt.

Dieser Doppelballon wird, wenn ein zu Berg fahrendes Schiff noch ziemlich entfernt unterhalb der Strommschnellen durch fünf Dampfpfiffe oder Glockenschläge sich singnalisirt und auf den Stromschnellen kein Schiff ist, vom Signalwächter gehisst und das bergfahrende Schiff darf nur nach diesem Ballon-Signale in die Stromschnellen fahren; die thalwärtsfahrenden Schiffe hingegen dürfen nur dann über die Katarakte, wenn der Doppelballon herabgellassen ist.

Für die bergfahrenden Dampfer ist also auf den Katarakten die Passage dann frei, wenn der Doppelballon hinaufgezogen ist, für die thalfahrenden, wenn derselbe herabgelassen ist.

§. 72.

An jeder festen Brücke wird die dem Stromstrich entsprechende Mittellinie der zur Durchfahrt günstigsten Oeffnung von Seite der Regierung durch ein deutliches, in der Mitte der Oeffnung angebrachtes Zeichen (für die Tageszeit eine weiss und schwarz angestrichene Tafel, bei Nacht ein weisses Licht) an beiden, strom- auf- und abwärts stehenden Seiten erkenntlich gemacht.

§. 73.

Wenn ein Schiff eine zum Oeffnen geeignete Schiffbrücke passiren will, muss es in der Nähe der Brücke, bergfahrend die weisse, thalfahrend die blaue Flagge am Top des Fock-Mastes hissen, Nachts eine rothe Laterne über die weissen Mastlaternen hängen, womit das Signal zur Oeffnung eines Brücken-Durchlasses gegeben ist.

Wird die Flagge halbtop gehisst, oder werden Nachts zwei rothe Laternen über die weissen Mastlaternen gehängt, so bedeutet dies, dass zwei Brücken-Durchlässe (ein ganzes Brückenthor) zu öffnen sind. Die Landwache weist die Brückenwächter zur sofortigen Oeffnung der Brücke durch die Erwiderung, bzw. Wiederholung der vom Schiffe gegebenen Signale an.

Nach erfolgter Oeffnung wird die Thunlichkeit der Brückenpassage bei Tag durch das Ausstecken der National-Flagge, bei Nacht durch zwei gegen das anfahrende Schiff an beiden Seiten der Oeffnung ausgesteckte rothe Laternen bezeichnet.

So lang dieses Signal nicht erfolgt ist, dürfen die Schiffe die Brücke nicht anfahren.

§. 74.

Sobald auf der Festung Peterwardein das Signal zur Oeffnung der Brücke für ein thalwärtsfahrendes Schiff gegeben ist, haben die bergfahrenden Schiffe, falls möglich, noch unterhalb der unter der Festung gelegenen Wasserwerke (Kriegsinsel) Halt zu machen und die Passirung des thalfahrenden Schiffes abzuwarten.

§. 75.

Falls bei Fähren zur Erleichterung der Ueberfuhr Seile querüber gespannt sind, haben die Dampfer die Fährleute mit einem Dampfpfeifen- oder Glockensignal, — andere Fahrzeuge, Flösse, etc. mit lautem Zurufen aufmerksam zu machen, worauf dieselben die Seile sogleich fallen lassen müssen, und wäre das Ueberfuhrsfahrzeug soeben im Fahren begriffen, so muss es sofort jenem Ufer zueilen, wo es dem Schiffe oder dem Flosse früher ausweichen kann.

§. 76.

Falls ein Schiff der Hilfe eines anderen, oder Schonung (z. B. im Havariefalle) bedarf, hisst es bei Tag die National-Flagge ohne Reichswappen, halbtop an seinem Maste, bzw. Segelbaum, Nachts steckt es, ebenfalls halbtop, eine brennende grüne Laterne aus, wobei mit der Schiffsglocke geläutet oder mit lauter Stimme gerufen werden muss.

§. 77.

Alle ausserhalb der Häfen liegenden Schiffe, Mühlen und sonstige Fahrzeuge, — mit Ausnahme der Dampfer, welche hoch am Mast oder Rauchfang ein grünes Licht zu führen haben, — sind von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang mit einer, bei klarem Wetter mindestens auf 500 Klafter nach allen Seiten hin sichtbaren, hellbrennenden, weissen Laterne zu versehen.

Von den in Gruppen vor Anker liegenden Schiffen und in den Häfen nebeneinander stehenden Schiffmühlen ist nur das, bzw. die dem Schiffahrtswege (Fahrwasser) zunächst gelegene Schiff oder Mühle mit je einer weissen Laterne zu beleuchten; in derselben Weise sind auch noch diejenigen Schiffmühlen zu beleuchten, welche die Mühlen-Regulirungscommission hiezu ausser der ersten und letzten bezeichnet hat.

§. 78.

Nachdem die rothen Laternen im Sinne dieser Schiffahrtsordnung nunmehr ausschliesslich als Signal zum verkehrten Ausweichen bei Nacht und zum Oeffnen der Brücken benützt werden dürfen, wird hiemit zur Vermeidung aller möglichen Missverständnisse angeordnet, dass nach der Publication dieser Schiffahrts-Ordnung Niemand in den fahrbaren Gewässern oder an deren Ufern die rothen Laternen zu einem anderen Zwecke, als zur Signalisirung des verkehrten Ausweichens bei Nacht und der nächtlichen Brücken-Oeffnung, benützen darf. Es müssen somit 14 Tage nach Veröffentlichung dieser Gesetze alle rothen Laternen von den schiffbaren Gewässern und deren Ufern, — mit Ausnahme der Dampfer

und der die zwei Ufer verbindenden, zum Oeffnen eingerichteten Schiffbrücken, — entfernt werden.

4. Betriebsstörungen und Unglücksfälle.

§. 79.

Wenn die Verkehrs-Ordnung durch Elementar- oder sonstige ausserordentliche Ereignisse gestört, oder gänzlich unterbrochen wird, haben die Schiffsführer in jeder Beziehung dafür zu sorgen, nöthigenfalls auch mit Hilfe der politischen Behörden, dass zur Beseitigung der Hindernisse alle passenden Mittel und geeigneten Verfügungen dringlich und genau angewendet, bzw. getroffen werden.

Wenn in Folge derartiger Störungen und Hindernisse die Beförderung der Post und der Reisenden auf der einen oder der anderen Strecke per Schiff unausführbar wäre, so haben die Schiffsführer unter Zuziehung des Agenten der nächsten Station der über das Schiff verfügenden Unternehmung für die anderweitige baldigste Beförderung der Post und der Reisenden Sorge zu tragen.

Das Mass, in welchen unter solchen Umständen der seitens der Reisenden erlegte Fahrpreis zurückgezahlt werden soll, und wer die Kosten der Weiterbeförderung und in welchem Masse zu tragen habe, ist nach den betreffenden Aufnahmsbestimmungen und nach den auf die Haftung der Unternehmungen bezüglichen Vorschriften dleser Schiffahrtsordnung zu beurtheilen.

§. 80.

Die Dampfschiff-Unternehmungen, sowie deren Schiffsführer und sonstige Organe sind verpflichtet, jedes Ereigniss und jeden Unfall, ob dabei eine körperliche Verletzung eines zum Unternehmen gehörigen Bediensteten oder einer anderen Person geschah oder nicht, oder wenn der Vorfall die Aufmerksamkeit des verkehrenden Publicums auf sich lenken kann, — ohne Verzug der nächsten politischen Behörde zu melden, damit der Thatbestand aufgenommen und nach Möglichkeit Abhilfe getroffen werde; ausserdem sind die Genannten verpflichter, hierüber, wenn möglich, eine telegraphische, jedenfalls aber auch eine ausführliche schiftliche Anzeige

an das k. ung. Handelsministerium, resp. an die General-Inspection für Eisenbahnen und Schiffahrt zu richten.

Die sonstigen Schiffahrtsunternehmungen und Unternehmer, sowie deren Schiffsführer sind ebenfalls verpflichtet, ähnliche Ereignisse in erster Reihe der nächsten politischen Behörde anzuzeigen und gleichzeitig, beziehungsweise sofort auch den betreffenden Strom-Aufsichtsorganen Bericht zu erstatten, welche diese Berichte dem k. ung. Handelsministerium, resp. der General-Inspection für Eisenbahnen und Schiffahrt vorlegen werden.

§. 81.

Die Schiffahrts-Unternehmungen sind verpflichtet, alle Mittel, welche die Erfahrung und die Wissenschaft empfehlen, zur Vermeidung und zur Verhütung von Unglücksfällen anzuwenden.

§. 82.

In Unglücksfällen sind die Beamten und Diener der interessirten Unternehmung unter strenger Verantwortung besonders verpflichtet, Alles aufzubieten, was zur Abwendung des Unglückes und der aus demselben entstehenden Folgen dienen kann.

5. Pflichten der Unternehmer, dan der Beamten und Diener der Unternehmungen.

§. 83.

Jede Schiffahrts-Unternehmung ist gehalten, zur Leitung ihres Betriebes eine Direction zu errichten und den Namen ihres Directors, bzw. derjenigen Personen, aus denen die Direction bestehen soll, sowie etwa auch derjenigen, die im Namen des Unternehmens zu firmiren ermächtig sind, dem k. ung. Handelsministerium anzumelden.

Diese Verpflichtung erstreckt sich auch auf jede diesfalls eintretende Veränderung.

§. 84.

Die Direction ist als Bevolmächtigte der Unternehmung für ihre Handlungen und Unterlassungen, welche sich auf den Schiffahrts-

betrieb beziehen, ebenso auch für die Amtirung der ihrerseits angestellten Personen, sowohl der Regierung, als auch dem Publicum gegenüber verantwortlich.

§. 85.

Jede Sschiffahrts-Unternehmung, resp. jede Schiffahrts-Direction ist verpflichtet, ihren gesammten Beamten- und Diener-Status laut den vom k. ung. Handelsministerium herausgegebenen Tabellen genau auszuweisen und ein Exemplar der so ausgefüllten Tabellen diesem Ministerium vorzulegen, überdies jeden im Stande ihrer Beamten und Diener sich ergebende Veränderung diesem Ministerium in den von demselben bestimmten Fristen anzuzeigen.

Diese Ausweise sind zur Vorlage an das Ministerium denjenigen politischen Behörden, in deren Rayon der Sitz der Schiffahrts-Unternehmung sich befindet, einzureichen.

§. 86.

Jeder Beamte und Diener der Dampfschiffs-Unternehmungen muss je nach Dienst-Kategorien mit einer Diennstvorschrift und einer Instruction betheilt werden, in welcher seine Pflichten und Rechte, sowie die zur Erhaltung der Ordnung, Regelmässigkeit und Sicherheit der Unternehmung dienenden Vorschriften genau und ausfürlich zu verzeichnen sind. Diese Dienstvorschift muss auch die Verfügung enthalten, dass die Beamten und Diener in der Ausübung ihres Dienstes ein eigenes dienstliches Abzeichen zu tragen und dem Publicum mit Anstand und Höflichkeit zu begegnen haben.

Diese Dienstvorschriften sind noch vor ihrer Einführung (die bereits bestehenden aber binnen einem Monat von der Pulication dieser Schiffahrtsordnung an gerechnet) der Staatsverwaltung vorzulegen und die mit den öffentlichen Interessen begründeten Bemerkungen der Staatsverwaltung müssen von den Unternehmungen berücksichtigt und befolgt werden.

Je ein Exemplar dieser Insructionen soll in jeder Aufnahmsstation und auf jedem verkehrenden Schiffe zur Einsicht aufliegen.

§. 87.

Jede Unternehmung ist verpflichtet, die von ihr in Betreff des Passagier- und Waaren-Transportes festgesetzten Fahrordnungen, Transports Reglements, Assecuranz- und sonstigen Gebühren-Tarife und Bestimmungen sammt etwaigen Abänderungen vor deren Publication dem k. ung. Handels-Ministerium zur Genehmigung vorzulegen.

§. 88.

Die Beamten der Schiffahrts Unternehmungen sind berechtigt, Alle, die sich den auf die Schiffahrts-Vorschriften bezüglichen Anordnungen selbst nach Ermahnung nicht fügen, oder eine, die Sicherheit des Betriebes störende, bzw. gefährdende Handlung bereits verübt haben, — falls keine politische oder gerichtliche Behörde in der Nähe ist, — zu verhaften und der nächsten politischen oder Gerichts-Behörde zu übergeben.

Damit die mit dem executiven Schiffs- und Landdienst betrauten Organe der Unternehmungen dieses Recht gewissenhaft ausüben, sind dieselben verpflichtet, vor der Regierung einen Eid abzulegen.

Die auf diese Weise beeideten Beamten und Diener der Unternehmungen geniessen in Betreff ihrer Dienstesverrichtungen denselben gesetzlichen Schutz, wie die Staatsbeamten.

§. 89.

Die Dampfschiffahrts-Unternehmungen, welche eine Staatssubvention, oder Staatsgarantie geniessen, sind zur unentgeltlichen Beförderung der Post verpflichtet.

Die Modalitäten der Post-Beförderung werden mit Rücksicht auf die obwaltenden Umstände und Zeitverhältnisse vom kön. ungarischen Handelsministerium festgesetzt.

Staatlich nicht subventionirte Dampfschiffahrts-Unternehmungen sind blos auf Grund einer mit dem betreffenden Ministerium abzuschliessenden Vereinbarung, in welcher auch die Transportgebühren bestimmt werden sollen, verpflichtet, den Postverkehr zu vermitteln.

§. 90.

Wenn eine vom Staate subventionirte oder garantirte Schiffahrtsunternehmung auf Anordnung eines Armeecorps- oder höheren Militär-Commandos oder endlich des kön. ungarischen Landesvertheidigungs-Ministeriums zur Beförderung von Truppen oder Militär-Effecten in Anspruch genommen wird, so ist dieselbe verpflichtet, alle hiezu geeigneten Betriebsmittel gegen eine eigens zu vereinbarende angemessene Vergütung, welche jedoch die gewöhnlichen Tarifpreise nicht übersteigen darf, der Militär-Verwaltung sogleich und mit Bevorzugung vor jedem anderen Transporte zur Verfügung zu stellen.

Staatlich nicht subventionirte und nicht garantirte Unternehmungen sind zwar über Aufforderung der Militärbehörden zur Beförderung der Truppen oder Militär-Effecten auch verpflichtet; es steht ihnen jedoch frei, wegen der Transportgebühren mit den betreffenden Militärbehörden ein Uebereinkommen zu treffen.

6. Verhaltungsvorschriften für das Publicum.

§. 91.

Wer gefällsämtlich zu behandelnde Gegenstände per Schiff befördern will, hat dieselben dem gefällsämtlichen Verfahren gehörig zu unterziehen.

Diese Vorschrift ist in den öffentlich kundzumachenden Aufnahmsbedingungen ausdrüklich zu erwähnen.

§. 92.

Jede Beschädigung der Verkehrsmittel, Anlagen und Signale des Schiffahrtsdienstes ist verboten und sind die Unternehmungen berechtigt, Ersatzansprüche an die Schuldtragenden zu stellen. Die hierauf bezüglichen speciellen Bestimmungen sollen an geeigneten Orten zur Kenntniss des Publikums affichirt werden.

Beschädigungen, welche die allgemeine Sicherheit gefährden, unterliegen der Strenge des Gesetzes.

§. 93.

Die Unternehmungen sind verpflichtet, den Schiffsführern, Maschinisten und Steuerleuten den geselligen Verkehr mit dem Publikum während ihres Dienstes zu verbieten.

§ 94.

Wer die Schiffahrt zur Reise oder zur Versendung von Sachen benützen will, hat sich nach den für die Beförderung seiten der Unternehmung festgesetzten und veröffentlichten Bedingungen zu benehmen, die zur Aufrechthaltung der Ordnung, Regelmässigkeit und Sicherheit des Schiffahrtsbetriebes erlassenen Vorschriften genau zu beachten und den Weisungen, welche das Schiffs- und Aufsichts-Personale in dieser Beziehung etwa ertheilt, willig Folge zu leisten.

§ 95.

Personen, die nicht zum Dienst- oder Arbeitspersonale der Schiffahrts-Unternehmung selbst gehören, dürfen die Landungsbrücken, die dazu gehörigen Pontons etc. ohne besondere Erlaubniss nicht betreten, ausgenommen die für den Zu- und Abgang, bzw. für das Aus- und Einsteigen bestimmten Plätze, sowie auch die zur Aufgabe und Uebernahme der Güter bestimmten Localitäten.

Das eigenmächtige Oeffnen der Brückenschranken ist untersagt; selbstverständlich darf man die geschlossenen Schranken auch nicht übersteigen, bzw. unter denselben nicht durchschlüpfen.

II. Besondere Bestimmungen für die Flösserei.

§ 96.

Die Flösse dürfen nicht länger, als 36 Klafter, und nicht breiter als 8 Klafter, sein. In diese Länge sind auch die vorn und rückwärts herausragenden Steuer-Ruder einzurechnen.

§ 97.

Der Bau der Flösse soll genügend sicher sein und die Bindhölzer (Querhölzer) dürfen nicht über die Flossbäume hinausragen.

§. 98.

Jedes Floss über 10 Klafter Länge soll mit mindestens drei und jedes über 20 Klafter Länge mit mindestens vier starken Ruderern bemannt sein.

§. 99.

Während der Fahrt dürfen die Flösse sich nicht über 60—70 Klafter einander nähern und das hintanfahrende Floss soll sich womöglich im Fahrwasser des voranfahrenden halten.

§. 100.

Zwei Flösse dürfen nie neben einander, geschweige denn an einander gekoppelt fahren.

§. 101.

In Durchstiche, vor welchen eine Tafel mit dem Einfahrs-Verbot angebracht sind, dürfen die Flösse nicht hineinfahren.

§. 102.

Flösse dürfen weder bei Nacht (nach Sonnenuntergang und vor Sonnenaufgang), noch im Nebel oder Schneegestöber fahren; dasselbe gilt für die Zeit des Hochwassers, sobald dasselbe über die Ufer tritt.

§. 103.

Nachts sind die Flösse mit Wachtfeuern zu beleuchten.

§. 104.

Auf ihren Standplätzen müssen die Flösse sich derart aufstellen, dass ein Floss das andere höchstens bis zur Hälfte seiner Länge decke;—sie dürfen weder an den Mündungen der Durch-

stiche, noch in den Windungen oder an engen Stellen und am allerwenigsten zerstreut an beiden Ufern einander gegenüber, wo sie die freie Schiffahrt behindern würden, stehen bleiben.

III. Aufsichts-Controlle.

§. 105.

Die unmittelbare Aufsicht über die eigenen Beamten und Diener steht der Schiffartsunternehmung, beziehungsweise der Direction selbst zu.

Dieselbe ist verpflichtet, darüber zu wachen, dass sämmtliche Beamten und Diener sich genau an ihre Instructionen halten, ihre Pflichten treu erfüllen und die zur Sicherheit und Ordnung des Betriebes erlassenen Vorschriften streng befolgen.

§. 106.

Die Unternehmung, beziehungsweise die Direction ist dafür verantwortlich, dass ihre Beamten und Diener ihre Pflicht erfüllen.

Dem entsprechend steht aber auch der Unternehmung, bzw. der Direction das Recht zu, über ihre Beamten und Diener, falls dieselben ihre Pflicht verletzten, im Sinne der diesfälligen Dienstesvorschriften und Instructionen Ordnungs- und Disciplinar-Strafen zu verhängen.

§. 107.

Die staatliche Aufsicht und Controlle in Betreff der Ordnung, Regelmässigkeit und Sicherheit des Schiffahrtsbetriebes wird von der kön. ungar. General-Inspection für Eisenbahnen und Schiffahrt ausgeübt, deren Wirkungskreis durch eine besondere Dienst-Instruction bestimmt ist.

Diese General-Inspection untersteht unmittelbar dem kön. ungarischen Handelsministerium.

§. 108.

Die Aufgabe und Pflicht der General-Inspection besteht im Allgemeinen in der sorgfältigen Ueberwachung der pünktlichen

Erfüllung aller auf den Schiffahrtsbetrieb bezughabenden Anordnungen und insbesondere der vorliegenden Vorschriften, ferner darin, dass die entdeckten Mängel so schnell als möglich beseitigt werden.

Die General-Inspection ist speciell berechtigt und gleichzeitig auch verpflichtet, die executiven Organe des Schiffahrtsdienstes in der Ausübung ihres Dienstes und in der Befolgung ihrer Instructionen zu beaufsichtigen, dieselben bei Unterlassungen zur Verantwortung zu ziehen, oder je nach den Umständen der competenten Behörde anzuzeigen, welche (administrative oder Gerichts-Behörde) das Gutachten der Sachverständigen vor der Publication ihres Urtheils der General-Inspection mitzutheilen hat.

§. 109.

Die General-Inspection hat den Zustand der im §. 3 dieser Schiffahrtsordnung erwähnten Anlagen und Mittel zu beaufsichtigen und die Betriebsunternehmungen zu verhalten, dass alle aus was immer für Ursachen entstandenen, die Sicherheit, Ordnung und Regelmässigkeit des Betriebes gefährdenden Mängel, Unvollkommenheiten und Schäden auf das schleunigste ausgebessert und in Ordnung gebracht werden. Sollten aber die Anlagen und Betriebsmittel eines Unternehmens so sehr verwahrlost sein, dass deren Zustand in Betreff der Sicherheit, Ordnung und Regelmässigkeit des Betriebes zu berechtigten Bedenken Anlass gäbe, so ist die General-Inspection befugt, den Betrieb des betreffenden Unternehmens gänzlich einzustellen und im Wege des k. ung. Handels-Ministeriums die nöthigen Verbesserungen aus eigener Machtvollkommenheit auf Kosten des betreffenden Unternehmens zu veranlassen.

§. 110.

Die General-Inspection ist verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die für den Personen- und Frachten-Verkehr kundgemachten Fahrordnungen, Tarife und sonstigen Bestimmungen genau eingehalten werden und dass jede hierauf bezügliche berechtigte Beschwerde mit thunlichster Beschleunigung behoben werde.

Bei Verkehrs-Störungen oder Unglücksfällen im Schiffahrts-Betriebe ist die General-Inspection befugt und verpflichtet, von der

Betriebs-Unternehmung, so wie auch von deren Beamten und Dienern die schleunigste und wirksamste Abhilfe zu verlangen.

§. 111.

Mit Rücksicht auf die allgemeine Wichtigkeit des Schiffahrtsbetriebes steht der General-Inspection die Disciplinar-Gewalt über alle Organe der Schiffahrts-Unternehmungen zu; dieses Recht wird in folgender Weise ausgeübt:

1. Durch eine Ermahnung, womit die Beamten und Diener an die ihnen obliegenden Dienstespflichten einfach erinnert werden;

2. Durh einen Verweis, womit das mangelhafte dienstliche Vorgehen getadelt und der Betreffende auf die gesetzlichen Folgen seiner wiederholten Pflichtverletzung aufmerksam gemacht wird;

3. Durch eine Rüge, welche mit der Androhung immer strengerer Disciplinarstrafen für den Fall der Wiederholung zu verbinden ist;

4. durch Geldbussen und sonstige Strafen bis zur Entfernung vom Dienste, wenn durch die Nachlässigkeit oder Unfähigkeit eines Organes der Unternehmung die persönliche oder Vermögens-Sicherheit gefährdet wurde.

Die Strafen sub 1, 2, und 3 verhängt die General-Inspection selbst im Wege der Direction der betreffenden Unternehmung.

Die im 4. Punkte vorgeschriebenen Strafen hingegen beantragt die General-Inspection bei der betreffenden Unternehmung, welche dieser Aufforderung unbedingt zu entsprechen und das Resultat ihrer Amtshandlung der General-Inspection seinerzeit anzuzeigen hat.

Falls die Organe der General-Inspection bei ihren auswärtigen Functionen die Wahrnehmung machen sollten, dass das Vorgehen des einen oder des anderen Beamten oder Dieners einer Unternehmung mit der Sicherheit des Dienstes unvereinbar ist, so sind sie berechtigt, den Betreffenden auf ihre eigene Verantwortung vom Dienste zu suspendiren, haben jedoch von dieser Verfügung auch die Direction der betreffenden Unternehmung im Wege der ihnen vorgesetzten General-Inspection unter Angabe des Thatbestandes zu verständigen.

Jedem in obiger Weise Bestraften steht der Recurs an das kön. ung. Handels-Ministerum frei; es ist jedoch diese Berufung

spätestens binnen 14 Tagen nach der Zustellung des Bescheides einzubringen und es hat dieselbe keine aufschiebende Wirkung.

§. 112.

Weigert sich eine Direction, den Bescheid der General-Inspection ungesäumt zu vollziehen, oder richtet sich die Anklage wegen der Uebertretung dieser Vorschriften, bzw. sonstiger Verordnungen gegen die Direction oder deren Mitglieder selbst, so hat die General-Inspection dies ohne Verzug dem k. ung. Handels-Ministerium anzuzeigen.

Das Ministerium ist in solchen Fällen berechtigt, über die Unternehmung eine Geldstrafe und über die Direction die im §. 115 vorgesehenen Disciplinarstrafen zu verhängen.

§. 113.

Bei Erhebungen und Untersuchungen jeder Art sind die Organe der General-Inspection verpflichtet, die Unterstützung und Mithilfe der politischen Behörden in Anspruch zu nehmen.

Jede verhängte und durchgeführte Strafe ist in der obligaten Qualificationstabelle des betreffenden Beamten und Dieners gehörig vorzumerken.

§. 114.

a) Wer die in den §§. 1, 25, 51, 71, 81 enthaltenen Bestimmungen übertritt, wird zu einer Geldbusse von 50—500 fl. ö. W. verurtheilt.

b) Wer die in den §§. 4. 9, 11, 12, 19, 20, 23, 24, 26, 27, 30, 34, 36, 41, 42, 47, 48, 55, 61, 62, 63, 70, 79, 80, 82, 85, 87, 96, 98, 102 enthaltenen Bestimmungen übertritt, wird zu einer Geldbusse von 10—100 fl. ö. W., in anderen Uebertretungs-Fälle zu einer solchen von 1—50 fl. ö. W. verurtheilt.

Das Ausmass der in den sub *a)* und *b)* vorgeschriebenen Geldbussen bestimmt nach den Umständen der strafbaren Unterlassung oder Handlung und in Erwägung der Rückfälligkeit diejenige politische Behörde, in deren Bereich die strafbare Unterlassung oder Handlung sich ereignete.

BIBLIOTECA CENTRALĂ
UNIVERSITARĂ
BUCUREȘTI

In allen anderen Fällen werden die Geldbussen von den mit der Aufsicht der Schiffahrts-Ordnung betrauten Organe auf Grund der hiefür zu erlassenden speciellen Vorschriften bestimmt.

§. 115.

Wenn ein Angestellter einer Schiffahrts-Unternehmung oder sonst Jemand sich einer in den allgemeinen Strafgesetzen für strafbar erklärten Handlung oder Unterlassung schuldig macht, so hat er überdies auch noch die vom Criminal-Gerichte über ihn verhängte Strafe zu erdulden.

In solchen Fällen ist das Disciplinarverfahren zwar auch dann durchzuführen, wenn das strafgerichtliche Urtheil auf Freisprechung lautet; jedoch die verhängte Disciplinarstrafe ist (mit Ausnahme der etwa noch früher nothwendigen Dienstes-Suspension) erst nach der Beendigung des strafgerichtlichen Verfahrens durchzuführen.

§. 116.

Die auf Grund der §§. 114 und 115 eingehobenen Strafgelder sind für folgende Zwecke zu verwenden:

1. Die von solchen Unternehmungen oder Unternehmern gezahlten Geldbussen, die einen ihrem Geschäfte einverleibten Pensionsfond oder sonst eine Institution zur Unterstützung ihrer Beamten und Diener besitzen, werden zur Hälfte diesen Pensions- oder sonstigen Unterstützungsfonden, zur anderen Hälfte aber jenem Landes-Unterstützungsfonde zuzuwenden sein, welcher zur Unterstützung invalid gewordener oder sonst erwerbsunfähiger Schiffer bestimmt ist.

2. Die von legitimirten Mitgliedern solcher Pensions- oder anderer Unterstützungs-Anstalten, welche einer Schiffahrts-Unternehmung einverleibt sind, gezahlten Geldbussen sind in ihrer Gänze jenem Pensions- oder Unterstützungsfond zuzuführen, dessen Mitglied der Betreffende ist.

3. Die von solchen Unternehmungen und Unternehmern gezahlten Geldbussen, welche zur Unterstützung der eigenen Beamten und Diener keine Pensions- oder sonstige Unterstützungs-Anstalten besitzen, sowie auch die Geldbussen solchen Schiffsleute und anderer Personen, die mit den erwähnten Pensions- oder sonstigen Unterstützungs-Instituten in keiner Beziehung stehen,

sind im Ganzen dem Landes Schiffer-Unterstützungsfond zuzuwenden, über dessen Verwaltung eine specielle Intruction verfügt.

§. 117.

Die Schiffahrts-Unternehmungen sind verpflichtet, über alle Theile ihrer Verwaltung eine genaue und deutliche Rechnung zu führen, den Organen des k. ung. Handels-Ministeriums die Einsicht in diese Rechnungen zu gestatten und die von den genannten Organen etwa gewünschten Ausweise und Auskünfte zu geben, wie dies Alles in den Instructionen der kön. ung. General-Inspection näher präcisirt ist.

§. 118.

Die Kosten der General-Inspection werden im Allgemeinen vom Staate bestritten; die Schiffahrts-Unternehmungen sind aber verpflichtet, den Organen der General-Inspection bei Dienstreisen in Schiffahrts-Angelegenheiten zu jeder Zeit auf jedem Verkehrs-Mittel und in jeder Räumlichkeit dieser Verkehrs-Mittel nach freier Wahl des Betreffenden die unentgeltliche Fahrt zu gestatten.

§. 119.

Die Gemeinde-Vorstände, die Sicherheitsorgane und überhaupt die politischen Behörden sind verpflichtet, über die genaue Befolgung der vorliegenden Vorschriften zu wachen, dem mit der Aufsicht betrauten Schiffahrtspersonale in dieser Beziehung und hauptsächlich in den Fällen des §. 82 die wirksamste Assistenz zu leisten, die Uebertreter nach Umständen in Gewahrsam zu nehmen und den competenten Behörden zu Bestrafung zu übergeben.

IV. Schluss-Bestimmungen.

§. 120.

Jeder Schiffs- und Floss-Führer muss mit einem Exemplar dieser Vorschriften versehen sein und hat dasselbe auf Verlangen der hiezu berufenen Aufsichtsorgane jederzeit vorzuweisen.

Schiffe, welche unter fremder Flagge aus den Nachbar- oder fremden Ländern auf das Gebiet der ungarischen Krone kommen, sind mit einem Exemplar dieser Vorschriften zu betheilen.

§. 121.

Diese Vorschriften haben nicht nur für die einheimischen sondern auch für alle anderen, auf den vaterländischen Binnengewässer unter welcher Flagge immer verkehrenden Schiffe, so wie für deren Führer und überhaupt für deren gesammtes Personal verpflichtende Giltigkeit.

ANNEXE VII.

Instruction provisoire du Ministère du Commerce autrichien, relative à la navigation et à la police fluviale pour les parties du Danube de la Haute et de la Basse-Autriche, du 31 août 1874.

Um dem dringenden Bedürfnisse der Regelung der Donauschiffahrt und Strompolizei in den Erzherzogthümern Oesterreich ob und unter der Enns zu entsprechen, werden auf Grund des Art. XXXIV der Donauschiffahrtsacte vom 7 November 1857, R. G. Bl. Nr. 13 vom Jahre 1858, und bis zur Feststellung der in jenem Acte dem gemeinsamen Einverständnisse der Donauuferstaaten vorbehaltenen Schiffahrts- und Strompolizeireglements für die Dampfschiffe und Ruderfahrzeuge auf der ober- und niederösterreichischen Strecke der Danau im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern und dem Ackerbauministerium folgende Vorschriften erlassen:

I. ABSCHNITT.

Allgemeine Bestimmungen.

Bedigungen zur Ausübung der Schiffahrt.

§. 1.

Die Berechtigung zur Ausübung der Schiffahrt auf der Donau mit österreichischen Ruderfahrzeugen und Dampfchiffen ist bei den ersteren von der Erlangung der Concession nach den Bestimmungen der Gewerbeordnung vom 20 December 1859, beziehungsweise der Handelsministerial-Verordnung vom 29 Jänner 1858, R. G. Bl. Nr. 12, in Hinsicht auf ben Betrieb mit Dampfschiffen

aber von der Erlangungen einer Concession nach den Bestimmungen der Handelsministerial-Verordnungen vom 29 Jänner und 12 Juli 1859, R. G. B. Nr. 22 und 108, abhängig.

Nichtösterreichische Dampfschiffe und Ruderfahrzeuge sind nach den diesbezüglichen Vorschriften ihres Heimatlandes zu beurtheilen.

Verantwortlichkeit der Schiffseigenthümer und Führer.

§. 2.

Der Schiffseigenthümer haftet für die entsprechende Ausrüstung seines Schiffes, für dessen Erhaltung im guten Zustande für die Bestellung eines Vorschriftsmässig geeigneten Schiffsführers und für die Eignung der eventuell von ihm (dem Schiffseigenthümer) aufgenommenen Schiffsmannschaft.

Der Schiffsführer ist ebenfalls für die Erhaltung des Schiffes und seiner Ausrüstung im guten Zustande und überdies für die sichere und entsprechende Führung desselben, für die angemessene Belastung des Fahrzeuges, für das Vorhandensein und die vollkommene Eignung der nöthigen Schiffsmannschaft persönlich verantwortlich.

Alter des Schiffsführers und der Schiffsmannschaft.

§. 3.

Die Führer österreichischer Fahrzeuge müssen grossjährig oder als solche erklärt sein.

Die Schiffsleute müssen mindestens 18 und die Schiffsjungen oder sonstige Gehilfen nicht unter 14 Jahre alt sein.

Schiffspatent.

§. 4.

Jedes österreichische Schiff, welches auf der Donau fahren soll, muss nach Massgabe der Handelsministerial-Verordnung vom 29 Jänner 1858, R. G. Bl. Nr. 22, mit dem ordnungsmässigen Schiffs-

patente versehen sein und dasselbe auf seiner Fahrt stets an Bord führen.

Ausgenommen hievon sind :

a) Die Schiffe von solcher Construction, dass sie nur zur einmaligen Thalfahrt geeignet und bestimmt sind ;

b) Die kleinen Fahrzeuge, welche lediglich Artikel des gewöhnlichen Marktverkehres zwischen naheliegenden Ortschaften führen ;

c) Die Fahrzeuge, welche bloss zum inneren Verkehre zwischen den einzelnen Uferpunkten einer und derselben Ortschaft und deren nächster Umgebung dienen ;

d) Die Überfuhren oder Fähren von einem Ufer zu dem gegenüberliegenden Ufer.

Bezeichnung der Schiffe und schwimmenden Bauwerke.

§. 5.

Jedes Dampfschiff hat seinen registrierten Namen oder eine solche Nummer, jedes Schleppchiff mindestens die letztere, die Ruderfahrzeuge, Schiffmühlen und alle schwimmenden Bauwerke haben mindestens den Namen des Eigenthümers, und zwar sämmtlich mit weithin leserlichen Lettern und Ziffern geschrieben, an den äusseren Vordwänden, beziehungsweise am Vordertheile zu tragen.

Belastung und Grösse der Wasserfahrzeuge.

§. 6.

Dampf- und Schleppschiffe dürfen nur bis zur Grenze der im Aichungscertificate angegebenen und an den äusseren Vordwänden des Schiffes ersichtlich zu machenden Tragfähigkeit, mit Freilassung der Pumpen, Magazinsthüren, Communicationsgänge, u. dergl., belastet werden, und es hat überhaupt der Anhang eines Dampfschiffes die Kraft der Maschine nie zu übersteigen, daher jeder Führer eines Dampfbootes mit einem Waren- und Belastungsausweise versehen sein muss.

Ruderschiffe, welche der Aichung unterzogen wurden, unterliegen derselben Bestimmung wie Dampfschiffe.

Für ungeaichte Ruderschiffe hat rücksichtlich ihrer Tauchung

als allgemeine Norm zu gelten, dass deren oberer Rand (Raterbaum) in der Schiffsmitte mindestens 24 Centimeter über dem Wasserspiegel hervorangen muss.

Flösse, die mit Gütern belastet sind, müssen an ihrer oberen Fläche noch vollkommen wasserfrei sein. Die Flösse dürfen überhaupt nich über 60 Meter lang und 14 Meter breit sein und nie gekoppelt werden.

Vorrichtungen bei Schiffen für Personentransport.

§. 7.

Jedes Schiff ohne Unterschied, mit welchen Personen befördert werden, muss an den Bordwänden und an allen, vom Verdecke in die inneren Schiffsräume führenden Offnungen mit sicheren Geländern versehen und überhaupt bei allen, die Sicherheit der Reisenden gefährdenden Objecten ganz abgeschlossen sein.

Schiffe, welche kein Deck besitzen, müssen mindestens mit einer Bodenbrücke versehen sein.

Windläden.

§. 8.

Offene Ruderschiffe (ohne Deck) müssen bei voller Belastung nebst der im § 6 vorgeschriebenen, über dem Wasserspiegel hervorragenden Bord- oder Wandhöhe noch mit einem 32 Centimeter hohen Windladen über dem obersten Schiffsrande (Raferbaum) zu beiden Seiten des Schiffes versehen sein.

Rettungszillen.

§. 9.

Jedes Floss und Ruderschiff, zu dessen Bedienung mehr als zwei Personen erforderlich sind, hat eine entsprechende Rettungszille mitzuführen.

Dasselbe gilt für Dampfschiffe, mit Ausnahme von kleinen Dampfschiffen, welche lediglich für Uberfuhrszwecke benützt werden oder innerhalb kurzer Stromstrecken, wie im Wiener Donau-

canal, den localen Personenverkehr vermitteln, und mit Ausnahme der Motorenboote und Dampfbarkassen.

Betriebsordnung, Tarife, Beschwerdebuch.

§. 10.

Bei Schiffahrtsunternehmungen für einen regelmässigen Personen- und Sachenverkehr sind die nach Massgabe der betreffenden Concession und der Gewerbeordnung herausgegebenen Fahrordnungen, Passagier- und Frachtentarife, dann die sonstigen Betriebsbestimmungen und ein Beschwerdebuch auf allen Aufnahmstationen und in den Schiffslocalitäten zur allgemeinen Einsicht und Benützung aufzulegen.

Landungsplätze und Bauwerke.

§. 11.

In Ausführung des Art. XXIII der Donauschiffahrtsacte vom 7 November 1857, R. G. Bl. vom Jahre 1858 Nr. 13, und auf Grund des § 5 der Handelsministerial-Verordnung vom 29 Jänner 1858, R. G. Bl. Nr. 21, sind die in dem Anhange A ersichtlichen Landungsplätze als öffentliche erklärt worden, und wird jede etwaige Änderung derselben von den Statthaltereien von Nieder- und Oberösterreich zur öffentlichen Kenntnis gebracht werden.

An anderen Stellen dürfen die Schiffe behufs der Ein- oder Ausladung in der Regel nicht anlegen; im Ausnahmsfalle aber, wenn ein zwingendes Ereignis den Schiffer nöthigen sollte, Fahrzeug und Ladung an einer anderen Uferstelle in Sicherheit zu bringen, hat er in Gemässheit des Art. XXV der Donauschiffahrtsacte die nächsten Steuerbeamten oder die nächste Ortsobrigkeit von dem eingetretenen Zwange in Kenntnis zu setzen, und ist ferner der Eigenthümer des betreffenden Fahrzeuges in Gemässheit des § 9 des Reichsgesetzes vom 30 Mai 1869 über das Wasserrecht (R. G. Bl. Nr. 93) verhalten, den Uferbesitzer für die seinem Grunde etwa zugefügte Beschädigung angemessen zu entschädigen.

§. 12.

Die Bewilligung zur regelmässigen Benützung von Uferstellen zu neuen Landungsplätzen steht, insoferne dabei nicht etwa auch über privatrechtliche Verhältnisse entschieden werden müsste, der betreffenden Statthalterei, und zwar bei öffentlichen Landungsplätzen im Einvernehmen mit der Finanzlandesbehörde zu.

Werden zur Herstellung des Landungsplatzes Wasser- oder Uferbauten beabsichtigt, so haben über deren Anlage die Bestimmungen der für Nieder- und Oberösterreich erlassenen Landesgesetze vom 28 August 1870 über Benützung, Leitung und Abwehr der Gewässer (L. G. Bl. und V. Bl. für Österreich unter der Enns Nr. 56, für Osterreich ob der Enns Nr. 32) zur Anwendung zu kommen.

Sind schliesslich mit dem Landungsplatze auch Hochbauten verbunden, so sind bezüglich derselben die Vorschriften der Bauordnung massgebend, wobei als Grundsatz zu gelten hat, dass solche Bauten mindestens 19 Meter vom fixierten oder projectierten Ufergrate entfernt zu halten sind.

§. 13.

Die ordnungsmässige Benützung der bestehenden, insbesondere der öffentlichen Landungsplätze darf weder von den verkehrenden Wasserfahrzeugen, noch von den Orts oder Uferanrainern in irgendeiner Weise behindert oder gar gestört werden, und es ist sich daher bei solchen Anländen, für welche besondere Ordnungen bestehen, genau nach diesen zu benehmen.

§. 14.

Die Schiffe, Flösse und sonstigen Fahrzeuge, dann die Schiffsmühlen und schwimmenden Bauwerke überhaupt sind an ihren Haftstellen, beziehungsweise Sandorten gut zu befestigen und derart zu legen, dass sie dem Wellenschlage so wenig als möglich ausgesetzt sind.

Die Hafststöcke und Haftringe an den Länden dürfen weder mit Schiffsgeräthschaften, noch mit anderen Gegenständen verlegt und müssen daher stets frei und zugänglich erhalten werden.

Das eigenmächtige Einschlagen von Haftpflöcken aller Art an den Anländen ist verboten.

§. 15.

Die gelandeten Wasserfahrzeuge sind an den Anländeplätzen so zu stellen, dass sie der Schiffahrt beim Vorbeipassieren und dem Wasserverkehre überhaupt nicht hinderlich werden, daher der sogenannte Umtauschplatz möglichst frei zu halten ist.

Auf jedem beladenen Wasserfahrzeuge muss eine der Grösse desselben angemessene Wache bei Tag und Nacht zur hand sein.

Ohne Bewilligung der betreffenden Aufsichtsorgane dürfen an den Ländeplätzen nie mehr als zwei Wasserfahrzeuge in der Breitenrichtung des Stromes nebeneinander stehen oder befestigt werden.

Im Fahrwasser scharfer Krümmungen oder Strömungen, an den Ueberfuhrsstellen und an Dampfschifflandungsplätzen darf kein Ruderfahrzeug stehen bleiben, sich vertauen oder sonst die freie Passage hemmen.

Die Flösse sind an den Anländen so zu hängen, dass ein Floss das andere höchstens bis zur Hälfte seiner Länge deckt.

An Ufergeländern aller Art, an Landungsbrücken, Brückenjochen, Bäumen u. dergl. ist das Verhängen von Wasserfahrzeugen und schwimmenden Bauwerken ohne Unterschied untersagt.

§. 16.

Hufschläge.

Die Breite der Hufschläge oder Treppelwege, welche sich in künstliche, das ist an Uferbauten oder Uferdeckwerken, und in natürliche, das ist an unfersicherten oder Bruchufern befindliche unterscheiden, wird mit 6 Metern, vom Uferrande an gerechnet, festgesetzt.

§. 17.

Die bauliche Erhaltung der künstlichen Hufschläge obliegt dem Staate.

Die Abräumung der Hufschläge von Bäumen, Gesträuch und

Anwuchs aller Art haben, insoweit bisher kein anderer Vorgang stattfand, die betreffenden Grundeigenthümer zu besorgen, wofür ihnen das abgeräumte Materiale gehört. Im Weigerungsfalle wird diese Abräumung vom Staate auf Kosten der säumigen Grundeigenthümer bewerkstelligt.

§. 18.

Das Fahren mit Strassenfuhrwerken auf den Hufschlägen, das Beschädigen, sowie auch Verunreinigen der letzteren ist verboten. Uberhaupt darf der ordentliche Gebrauch der Hufschläge in keiner Weise beeinträchtigt werden.

§. 19.

Schiffer, welche Gegenzüge führen, dürfen die Hufschläge ohne Noth nicht verlassen, ebenso nicht in den Auen übernachten und — bei sonstiger Ahndung nach den bestehenden besonderen Vorschriften — in den Auen weder Holz fällen, noch die Pferde grasen lassen, überhaupt dem an die Treppelwege anstossenden Grundbesitze keinen wie immer gearteten Schaden oder Nachtheil zufügen.

Nachtheilige Handlungen und Herstellungen, dann Beschädigung von Schiffahrtsanlagen.

§. 20.

Alle Handlungen, durch welche die Schiffahrt beeinträchigt, eine Verwilderung des Stromes herbeigeführt und die Wirkungen der angelegten Wasserbauwerke vereitelt oder beeinträchtigt werden können, sind verboten.

§. 21.

Die Fischer dürfen nicht durch Zäune oder andere Vorkehrungen Seitenarme abbauen, deren Offenhaltung im Interesse der Strompolizei beabsichtigt wird.

Das Schottergraben, sowie das Sammeln von Steinen ist an jenen Stellen zu unterlassen, wo Verlandungen beabsichtigt werden,

daher solche Arbeiten oder Handlungen ohne vorher eingeholte Zustimmung der betreffenden Stromaufsichtsorgane überhaupt nicht vorgenommen werden dürfen.

Das Einwerfen von Mist, Schutt und Steinen, überhaupt aller Sinkstoffe in den Strom, insbesondere in die Naufahrt desselben, ist ausser an den von der Behörde bestimmten Plätzen verboten.

§. 22.

Jede Handlung ist verboten, wodurch Beschädigungen an den bestehenden Wasserbau- oder Uferanlagen herbeigeführt werden können.

§. 23.

Jede Beschädigung der für Zwecke der Schiffahrt dienenden Vorrichtungen und Gegenstände, als: Landungsbrücken, Haftstellen, Streifbäume, Signale, Wasserpegel u. dergl., nicht minder jede Beeinträchtigung ihres ordentlichen Gebrauches ist verboten.

Schiffahrtshindernisse.

§. 24.

Stöcke, Bäume u. dergl. Gegenstände, welche sich im Strombette vorfinden und der Schiffahrt nachtheilig oder gefährlich sind, werden, wenn deren Vorhandensein niemandem zur Last gelegt werden kann, auf Staatskosten ausgewunden und beseitigt.

§. 25.

Wenn ein gescheitertes Schiff oder ein anderer Gegenstand ein Schiffahrtshindernis bildet, an welchem der betreffende Führer oder Eigenthümer schuldtragend ist, so hat es der Schuldtragende alsogleich auf eigene Kosten zu beseitigen, widrigens dies vom Staate auf Kosten des Eigenthümers des Objectes, unbeschadet des dem Eigenthümer gegen dritte Personen etwa zustehenden Regressrechtes, bewerkstelligt wird.

§. 26.

Die Grundeigenthümer oder Grundanrainer an den vorhandenen Bruchufern des Stromes sind verpflichtet, alle am Uferrande befindlichen und den Einsturz in das Strombett drohenden Bäume und Stöcke auszugraben und wegzuräumen.

Dieselbe verpflichtung obliegt auch den anrainenden Grundbesitzern längs den Seitenarmen der Donau und längs den Ufern der in diese einmündenden Nebenflüsse.

Gebrauch der Zugseile.

§. 27.

Die vom Ufer aus gezogenen Schiffe (sogenannten Gegenzüge) haben das Recht, ihr Zugseil über ein stehendes Schiff, über eine Schiffmühle und einen sonstigen schwimmenden Bau frei vorzuziehen.

Den Eigenthümern oder Führern der letzteren obliegt, zur Freihaltung und Bewegung des Zugseiles in jeder möglichen Weise behilflich zu sein. (§ 37).

Überfuhren.

§. 28.

Die Führer von Uberfuhren, mögen diese in freier Fahrt oder an Seil- oder Kettenleitungen (Rollüberfuhren, fliegende Brücken u. dergl.) betrieben werden, dürfen nach Wahrnehmung oder erfolgter Signalisierung eines sich nähernden Dampfchiffes oder Ruderfahrzeuges nicht wegfahren, bis dasselbe vorüber ist und die Ubersetzung des Stromes ohne Gefahr geschehen kann.

§. 29.

Die Führer von Uberfuhren an Seil- oder Kettenleitungen haben bei ihrem Betriebe stets die Naufahrt offen zu halten.

Die Haus- oder Überfuhrschiffe sind daher im Stillstande der Überfuhr stets an jenem Ufer anzulegen, an welchem der freie Verkehr der Wasserfahrzeuge nicht behindert wird.

§. 30.

Die Hängseile der Rollüberfuhren müssen im Scheitelbogen 16 Meter hoch über dem Nullwasserstande gehalten und die Standsäulen am Ufer ausserhalb der Hufschläge gesetzt werden.

§. 31.

Bei Überfuhren müssen, wenn dies wegen der Beschaffenheit der Uferböschung erforderlich ist, Stiegen vorhanden sein. Die Standschiffe der Uberfuhren sind mit dem Ufer oder den vorerwähnten Stiegen durch sichere Stege zu verbinden, welche mit festen Geländern, sowie mit Quer- und Längsleisten versehen sein müssen.

An jedem Uferschlage der Uberfuhr sind Tafeln mit dem Tarife und, wenn möglich, mit der Angabe der Überfuhrszeit Abfahrt) anzubringen.

§. 32.

Thiere grösserer Gattung dürfen in kleinen, nur für Personen bestimmten Fahrzeugen (Zillen) nicht mitüberführt werden.

Schwimmende Bauwerke.

§. 33.

Die Aufstellung oder Verlegung von Schiffmühlen, Badeanstalten und dergleichen schwimmenden Bauwerken am Donaustrome darf nur über besondere Bewilligung der betreffenden Statthalterei stattfinden.

§. 34.

Bei Schiffmühlen, Bädern und schwimmenden Bauwerken dürfen im Strombette überhaupt, namentlich aber im Fahrwasser desselben, keine Pfähle eingeschlagen, Senkkörbe oder Anker eingelegt werden.

Solche Bauwerke müssen vielmehr mittels starker eiserner Ketten zu Lande gut, und zwar an beiden Enden befestigt oder angeheftet werden. (§ 14).

§. 35.

Die sogenannten Hausschiffe der Schiffmühlen und sonstige schwimmende Bauwerke sind nicht weniger als 8 Meter und nicht mehr als 12 Meter vom jeweiligen Wasserauschlage am Ufer entfernt zu halten, und es hat dort, wo mehrere solcher Bauwerke nach einander sich befinden, der freie Raum zwischen denselben 8 bis 12 Meter zu betragen. Abweichungen von dieser Bestimmung sind nur in speciellen Fällen oder bei ausnahmsweisen Anlässen nach eingeholter Bewilligung der Stromaufsichtsbehörde zulässig.

§. 36.

An den Uferbauten und Hufschlägen dürfen zum Gebrauche der Schiffmühlen und schwimmenden Bauwerke keinerlei Grabungen stattfinden, keine Pfähle oder Pflöcke eingeschlagen und überhaupt keine den Ufern oder der Schiffahrt nachtheiligen Vorrichtungen angelegt werden.

§. 37.

Alle Schiffmühlen, Badeanstalten und sonstige schwimmende Bauwerke, an welchen der Hufschlag vorbeiführt, sind vom Ufer aus ober- und unterhalb, dann über die höchsten Punkte derselben mit ordentlichen Streifbäumen oder Seilleitungen für die Gegenzüge zu versehen, damit diese den Standort solcher Bauwerke möglichst ungehindert vorbeipassieren können.

Auch hat der Eigenthümer oder das Personale der Schiffmühlen, Bäder u. dergl. erforderlichenfalls die möglichste Unterstützung oder Hilfe den vorbeipassierenden Gegenzügen zu leisten. (§ 27).

§. 38.

Zur Winterszeit, wenn sich ein starkes Eisrinnen einstellt, sind sämmtliche Schiffmühlen, Badeanstalten und sonstige schwimmende Bauwerke gänzlich aus dem Wasser ans Land zu schaffen und daselbst gut zu befestigen.

§. 39.

Verhalten bei eintretenden Gefahren.

In Fällen von eintretenden Gefahren haben Schiffsführer, Flösser, Überführer, Schiffmüller und Fischer ohne Unterschied sich gegenseitige Hilfe zu leisten, und es ist die Pflicht eines jeden Führers von Wasserfahrzeugen, vor allem für die Sicherheit oder Rettung der mitfahrenden Personen und dann erst für jene der Waren oder Fracht zu sorgen.

Übrigens sind alle Schiffsführer und schiffahrtskundigen Knechte verpflichtet, wenn einem Fahrzeuge Gefahr droht, nach ihren Kräften gegenseitige Hilfe zu leisten, jeder Beschädigung oder Verletzung möglichst zu steuern und bei Elementarzufällen sich zu jenen Diensten unverweigerlich brauchen zu lassen, wozu sie von den zur Handhabung der Ordnung aufgestellten Behörden und Organen aufgefordert werden.

§. 40.

Fahrordnung und Fahrregeln.

Kein Wasserfahrzeug, was immer für einer Gattung, darf von seinem Abfahrtsplatze aus in die Fahrbahn eines anderen, in der Fahrt begriffenen Fahrzeuges unmittelbar vor oder hinter demselben hineinfahren; dieses kann nur dann stattfinden, wenn zwischen diesen beiden Fahrzeugen ein freier Wegraum von mindestens 200 Metern vorhanden ist.

Bei Kettenschiffszügen hat dieser freie Zwischenraum mindestens 1.000 Meter Länge zu betragen.

§. 41.

Schiffe und Flösse, welche sich in verschiedenem Fahrwasser bewegen und einander in gleicher oder in entgegengesetzter Richtung begegnen, haben ihre Fahrbahn, in welcher sie sich befinden ohne besonderen Grund nicht zu verlassen.

§. 42.

Die Führer von Schiffen und Wasserfahrzeugen aller Art haben bei Stromübersetzungen die oben im § 28 für die Uberfuhren angeordneten Vorsichten zu beobachten.

§. 43.

Bei scharfen Strombiegungen haben die bergfahrenden Dampfschiffe wenn möglich auf der inneren oder kleineren Biegungs- oder Bogenseite des Stromes, die thalwärts fahrenden dagegen in der grösseren oder äusseren Biegungs- oder Bogenseite zu fahren, und haben die letzteren ausserdem noch die Kraft ihrer Maschine zu mindern und schon oberhalb der Krümmung ihre Annäherung mit der Dampfpfeife durch einen langen Pfiff bekannt zu geben.

§. 44.

In der Nähe von in Ausführung begriffenen Wasserbauten fliegenden oder Rollbrücken (Überfuhren), Schiffmühlen, Badeanstalten, sonstigen schwimmenden Bauwerken, dann von Anlandeplätzen und überhaupt längs solcher Werke dürfen Dampfschiffe mit Rücksicht auf ihren Wellenschlag mit keiner grösseren Kraft oder Geschwindigkeit fahren, als zu ihrer sicheren Steuerung nothwendig ist.

§. 45.

Das sogenannte Wett-, dann das Nebeneinanderfahren der Flösse, Ruderschiffe, insbesondere aber der Dampfschiffe ist allgemein und streng verboten.

Dampfschiffe oder Remorqueurs dürfen ihre Schleppschiffe und sonstigen Anhang nur dann zur Seite haben, wenn die Stromverhältnisse dies gestatten.

Ruderschiffe, wenn sie gekoppelt werden, haben die Breite von zusammen 19 Metern nicht zu überschreiten.

Die Breite der Flösse hat höchstens 13 Meter zu betragen und es dürfen deren Bindhölzer (Querhölzer) nicht vorragen.

§. 46.

Wenn ein schweres oder beladenes Wasserfahrzeug ein anderes nach der gleichen Richtung fahrendes bis auf 200 Meter eingeholt hat und zur Vorbeifahrt nicht genügender Raum vorhanden ist, so hat das einholende Fahrzeug nach Möglichkeit insolange in dieser Entfernung zurückzubleiben, bis sich genügender Raum zur Vorbeifahrt ergibt.

Diese Anordnung ist beim Einholen eines Kettenschiffzuges insbesondere zu beobachten und wird für diesen Fall die obige Distanz auf 1000 Meter festgesetzt.

§. 47.

Als Regel hat zu gelten, dass leichte Wasserfahrzeuge den schweren beim Einholen und Begegnen die möglichsten Vortheile einzuräumen haben. Den Kettenschiffszügen, welche an eine fixierte Fahrbahn gebunden sind, sind solche Vortheile von allen anderen Wasserfahrzeugen angedeihen zu lassen.

§. 48.

Dampfschiffe haben beim Begegnen oder Vorbeipassieren von Ruderschiffen und Flössen (von letzteren die leeren, dann die mit Holz und Steinen beladenen ausgenommen) die Fahrkraft oder Geschwindigkeit zu vermindern und nach Umständen, wie bei jenen Ruderschiffen, welche mit Windläden nicht versehen sein können, die Maschine auch ganz einzustellen.

§. 49.

Remorqueurs, und zwar freifahrende oder an der Kette, haben ihre angehängten Schleppschiffe beim Begegnen oder Vorbeipassieren eines schweren Fahrzeuges möglichst zusammen und in der Fahrrichtung zu halten.

§. 50.

Ruderfahrzeuge (auch Flösse) haben beim Begegnen von Dampfschiffen stets nach der Richtung des Stromstriches gestellt

zu sein, sich von der Fahrbahn der Dampfer, insbesondere der Kettenremorqueurs, möglichst entfernt zu halten, und dürfen die Wellen der Dampfschiffe überhaupt erst dann anfahren, wenn ihnen der Wellenschlag nicht mehr schädlich werden kann.

§. 51.

Ein mit einer grösseren Kraft oder Geschwindigkeit sich bewegendes Wasserfahrzeug hat beim Einholen eines anderen, mit minderer Geschwindigkeit fahrenden beim Vorhandensein der hiezu nöthigen Bedingungen in der Stromstelle und gegen Abgabe, beziehungsweise Rückempfangnahme der vorgeschriebenen Signalisierung das Recht der Überholung.

§. 52.

Bei Übersetzung eines Schiffszuges (Gegenzuges) von einem Ufer zum anderen darf das Zugseil nicht an das Hauptschiff zurückgeführt werden, wenn ein schweres Fahrzeug überhaupt in der Thalfahrt oder ein Dampfer, insbesondere ein Kettenschiffzug auf der Bergfahrt in Sicht ist.

§. 53.

Das Ausweichen und Vorfahren der Wasserfahrzeuge hat überhaupt nur bei hinlänglicher Breite des Fahrwassers stattzufinden, wobei der Thalfahrer stets das bessere Fahrwasser zu behalten berechtigt ist.

Hiebei ist zu beobachten:

a) Dampfschiffe in Gegenrichtungen haben bei ihrer Begegnung jedes nach rechts, bei Überholungen aber das eingeholte oder vorausbefindliche nach rechts, das uberholende oder rückwärts befindliche nach links auszuweichen oder vorzufahren.

b) Ruderfahrzeuge (Schiffe und Flösse) unter sich haben bei Ein- und Uberholungen dieselbe Ordnung zur Vorbeifahr einzuhalten.

c) Einem Ruderfahrzeuge hat ausser den Kettenremorqueurs jeder andere Dampfschiff nach der vorstehenden Bestimmung auszuweichen; wenn es hiebei an Raum mangeln sollte, so hat das Ruderfahrzeug auf das von dem Dampfer mit der Dampfpfeife oder

Glocke, gegebene Signal so weit als möglich seitwärts auszubiegen oder nöthigenfalls auch zu landen.

d) Den Kettenremorqueurzügen haben alle frei fahrenden, Dampfer und Ruderfahrzeuge rechtzeitig und in allen Richtungen auszuweichen.

§. 54.

Bei Stromengen und bei scharfen Strombiegungen, wo eine besondere Aufmerksamkeit der Schiffsführer für das Begegnen und Ausweichen nothwendig erscheint, hat stets das zu Berg fahrende Schiff, insbesondere ein frei fahrendes Dampfboot, für die freie und möglichst ungehinderte Passage des Thalfahrers zu sorgen und es ist Folgendes zu beobachten:

a) Das aufwärts fahrende Schiff soll bei Sicht eines Thalfahrers in der Regel schon unterhalb der Stromenge oder Strombiegung rechts weichen, nach Umständen auch stehen bleiben und die Passierung des Thalfahrers abwarten.

b) Findet der Führer des aufwärts fahrenden Schiffes, dass dem Thalfahrer durch das Ausweichen nach links eine bessere und sichere Fahrbahn offen bleibt, so hat er dies rechtzeitig durch ein Signal (§ 70) kundzugeben, welches von dem Thalfahrer zum Zeichen des Einverständnisses zu erwidern ist, worauf das Ausweichen nach links stattfindet.

Die Abweichung von der allgemeinen giltigen Regel des Rechtsausweichens soll indessen, besonders während der Nachtzeit, nur in dringenden Fällen vorkommen.

c) Befindet sich aber das aufwärts fahrende Schiff zur Zeit der Sicht oder Annäherung des Thalfahrers bereits in der gefährlichen Stelle, so hat der letztere entweder durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit oder auf eine andere, den Platzverhältnissen und den zu Gebote stehenden Mitteln angemessene Weise zu sorgen, dass der Bergfahrer ohne Schaden oder Hemmung seinen Weg fortsetzen könne.

d) Wenn ein Kettenremorqueur die gefährliche Stromenge oder Stombiegung zu passieren im Begriffe ist, so haben alle anderen Fahrzeuge, ob zu Berg oder zu Thal fahrend, über rechtzeitig erhaltenes Signal vor sclchen Stromstellen unbedingt zu halten und die Passierung des Kettenzuges vollends abzuwarten.

§. 55.

Bei Passierung von Joch- und stabilen, dann der sogenannten fliegenden Brücken (Fähren) und der Schiffsbrücken haben die Dampfschiffe ihre Maschinenkraft auf das geringste Erfordernis zu vermindern.

§. 56.

In Fällen, wenn zwei in entgegengesetzter Richtung verkehrende Wasserfahrzeuge eine Jochbrücke zugleich passieren wollen, hat der Thalfahrer stets das Vorrecht, dessen Durchfahrt daher das bergfahrende Schiff abwarten muss.

§. 57.

Wenn zwei in gleicher Richtung fahrende Dampfschiffe an einem Landungsplatze oder einer Landungsbrücke zusammentreffen und landen wollen, so hat das der Landungsstelle nähere Schiff den Vorrang, bei entgegengesetzter Fahrrichtung aber stets der Thalfahrer.

§. 58.

An Stellen, wo ein Wasserfahrzeug festgefahren oder gar versunken ist, haben Dampfschiffe mit verminderter Kraft, nach Umständen auch mit ganz stillstehender Maschine zu fahren.

Die Führer der verunglückten Fahrzeuge habe ihre Nothlage zu signalisieren, und es haben denselben die vorbeifahrenden Fahrzeuge im Sinne des § 39 die möglichste Hilfe zu leisten.

Im Falle des Versinkens eines Schiffes hat der frühere Führer desselben hievon der nächsten politischen Bezirksbehörde die Anzeige zu erstatten und zugleich die Schiffstrümmer nebst Ladung soweit herauszunehmen, als es die Flussverhältnisse zulassen oder beziehungsweise als nothwendig erscheinen lassen.

§. 59.

Zur Nachtzeit darf nur dann gefahren werden, wenn der Führer des Fahrzeuges noch beide Stromufer deutlich sieht.

Es haben daher in finsteren Nächten und bei starkem Nebel alle Wasserfahrzeuge ohne Unterschied, Ruderfahrzeuge aber auch bei heftigem Winde, dann bei Schnee- und Hagelsturm die Fahrt einzustellen und zu landen, die am Lande befindlichen Fahrzeuge aber nicht von demselben abzustossen.

§. 60.

Wenn der Wasserstand die Höhe, und zwar: am Linzer Pegel 2·8 Meter, am Steiner Pegel von 3·8 Meter und am Wiener Pegel (grosse Donaubrücke) von 2·5 Meter über dem Nullpunkte erreicht hat, dürfen Ruderfahrzeuge (Schiffe und Flösse) mit Ausnahme der localen Überfuhren abwärts nicht mehr verkehren.

Sobald sich ein Eisrinnen einstellt, hat jeder Schiffsverkehr aufzuhören.

§. 61.

Das Durchfahren von mit Menschen beladenen Ruderfahrzeugen (Wallfahrer-Übertuhren, etc.) durch die Jochbrücken ist verboten.

Signalisierung oder Zeichengebung.

§. 62.

Jeder Führer eines Wasserfahrzeuges hat die vorgeschriebenen Bestimmungen über die Signal- oder Zeuchengebung genau zu beobachten, und es soll bei Ausübung des Schiffahrtsbetriebes kein anderes Signal in Anwendung gebracht werden.

§. 63.

Passagierdampfer haben in den Endstationen, dann in jenen anderen Stationen, wo der Aufenthalt über eine halbe Stunde dauert, ihre Wegfahrt durch vorheriges dreimaliges Läuten mit der Schiffglocke anzuzeigen. Das erste Glockenzeichen ist 30 Minuten, das zweite 15 Minuten und das dritte 2 Minuten vor der Abfahrt zu geben. Nach dem Abläuten ist unmittelbar vor der

Abnahme der Stegladen und der Wegfahrt selbst ein gedehnter Pfiff mit der Dampfpfeife ertönen zn lassen.

Vor der Landung in jeder Station haben die Passagierdampfer bei Tag 5, bei Nacht 10 Minuten vorher das Signal mit der Dampfpfeife und 2 Minuten vorher mit der Glocke zu geben. Die Abfahrt solcher Schiffe von den Zwischen- oder kleineren Stationen ist mit einmaligem Läuten und mit einem darauffolgenden Pfiffe mit der Dampfpfeife anzuzeigen.

§. 64.

Bei Kahnstationen der Personendampfer ist von diesen, wenn sich Passagiere zum Ausfteigen am Bord befinden, 5 Minuten vor der Ankunft durch drei gedehnte Dampfpfiffe und 3 Minuten später, durch das Läuten der Schiffsglocke das Zeichen zu geben. Sind aber keine Passagiere zum Aussteigen am Bord, so ist 5 Minuten vor der Ankunft nur ein gedehnter Dampfpfiff als Zeichen zu geben.

Das Vorhandensein von Passagieren an der Kahnstation zum Einsteigen ist (bei Tag) durch Aufhissen der Signalflagge anzuzeigen.

Der Kahn- oder Plättenführer hat erst nach dem ersten Signal des Dampfers von der Station abzustossen, gegen das Dampfschiff, dessen Maschine sich in vollkommenem Stillstande zu befinden hat, zuzusteuern und in paralleler Richtung an demselben anzulegen.

Bei Annäherung des Kahnes muss der Dampfer so zeitig stillgestellt und bei der Abfahrt desselben so spät wieder in Bewegung gesetzt werden, dass der Kahn keine gefährlichen Schwankungen erleidet.

Zur Nachtzeit darf mit Kähnen oder Plätten bei Personendampfern weder zu- noch abgesetzt werden.

§. 65.

Wenn sich zwei Dampfschiffe während der Fahrt einander nähern, so haben sie sich rechtzeitig und gegenseitig durch gedehnte Pfiffe mit der Dampfpfeife oder durch kurze Glockenschläge zu avisieren.

Dieses Signal ist bei zwei in entgegengesetzer Richtung fahrenden Dampfschiffen durch den thalwärts fahrenden, bei zwei in gleicher Richtung fahrenden Dampfschiffen durch den hintan-

fahrenden Dampfer zuerst zu geben und darauf von dem anderen zum Zeichen des richtigen Verständnisses zu erwidern.

§. 66.

Beim Begegnen oder Einholen von Ruderfahrzeugen durch Dampfschiffe haben die letzteren gleichfalls die im vorigen Paragraphen vorgezeichneten Signale zu geben, die ersteren aber zum Zeichen ihrer Aufmerksamkeit oder Wachsamkeit ein Fähnlein aufzustecken, oder wenn ein solches schon früher aufgesteckt wäre, dasselbe zu schwingen.

§. 67.

Beim Ein- und Überholen der Ruderfahrzeuge unter sich hat das rückwärts fahrende seine Absicht durch Zuruf oder durch Aufstecken des Fähnleins kundzugeben und das vorne befindliche zum Zeichen des Verständnisses in gleicher Weise rückzuantworten

§. 68.

Will ein schneller fahrendes Dampfschiff ein solches in gleicher Richtung, jedoch langsamer fahrendes überholen, so hat dies das erstere durch fünf kurze Dampfpfiffe oder fünf Glockenschläge anzuzeigen, das andere Dampfschiff aber hat zum Zeichen des Verständnisses und der Zulässigkeit der Vorbeifahrt mit einem gedehnten Dampfpfiffe zu antworten, worauf erst die Vorbeifahrt (nach § 53) stattfinden darf.

Sollte jedoch diese Vorbeifahrt in einer engen Passage des Fahrwassers verlangt werden oder das Vorfahren des schneller gehenden Schiffes mit Rücksicht auf die am vorausgehenden Schiffe anhängenden Schleppe gefährlich sein, so hat der Capitän des bisher vorausfahrenden Schiffes die Unthunlichkeit des Überholens durch anhaltendes Läuten bekannt zu geben, worauf der nachfahrende Dampfer seine Maschine mit verminderter Kraft gehen zu lassen hat. Erst wenn der Capitän des vorausfahrenden Schiffes das Aufhören des Hindernisses durch zwei schnell aufeinander folgende Zeichen mit der Dampfpfeife signalisiert hat, soll der nachfolgende Dampfer vorfahren.

§ 69.

Wenn bei der Überholung der Dampfer unter sich ein regelmässiges Ausweichen nach § 53 aus was immer für Gründen nicht stattfinden könnte, aber eine verkehrte Vorbeifahrt möglich wäre, so hat dies das voraus befindliche Boot nach Erhalt der fünf Dampfpfiffe oder fünf Glockenschäge (§ 68) des rückwärts befindlichen Dampfers vom Radkasten auf der rechten Schiffsseite bei Tag durch eine blaue Signalflagge, bei Nacht durch ein rothes Laternenlicht anzuzeigen und zugleich links zu fahren, worauf das nachfahrende Dampfschiff das gleiche Signal zu erwidern und sodann rechts vorbeizufahren hat.

§. 70.

Das im § 69 behandelte verkehrte Ausweichen kann auch zwischen zwei in entgegengesetzter Richtung fahrenden Dampfern stattfinden, wenn hiezu vom stromaufwärts fahrenden Dampfer das Signal (blaue Fahne, rothes Licht) gegeben und vom thalwärts fahrenden in gleicher Weise beantwortet wurde, worauf dann statt rechts (§ 53 a) jedes der beiden Schiffe nach links auszuweichen hat (§ 54 b.).

§. 71.

Die an eine fixe Bahn gebundenen Kettenremorqueurs haben mit Rücksicht auf § 53 d und um rechzeitig erkannt zu werden, bei Tag eine grosse blaue Fahne und bei Nacht ein grosses blaues Laternenlicht ununterbrochen während ihrer Fahrt am Mastbaume zu führen.

§. 72.

Frei fahrende Dampfboote haben bei Nachtfahrten, und zwar ein thalwärts fahrendes drei, ein bergwärts fahrendes zwei übereinander hängende grosse, leicht sichtbare weisse Laternenlichter am Mastbaume oder Rauchfange zu führen.

Ausserdem hat jedes einzeln fahrende Dampfboot, oder wenn Schleppschiffe angehängt sind, das letzte derselben am äussersten

Punkte des Achtertheiles ein leicht sichtbares blaues Laternenlicht zu führen.

Dampfboote, welche lediglich zu Uberfuhrzwecken, somit bloss zur Verbindung zweier gegenüber liegender Uferstellen dienen, haben bei Nachtfahrten am Vordertheile ein nach Vorne und den beiden Schiffsseiten leicht sichtbares weisses Laternenlicht, am Achtertheile aber ein nach Achter und den beiden Schiffsseiten leicht sichtbares blaues Laternenlicht zu führen.

§. 73.

Alle Ruderfahrzeuge ohne Unterschied, wenn sie nach § 59 Nachtfahrten unternehmen können, haben am Kranzel ein von allen Seiten leicht sichtbares weisses Laternenlicht zu führen.

§. 74.

Bei Nebel oder Schneegestober hat jedes Dampfschiff mit verminderter Kraft zu fahren, und es ist fortwährend in kleinen Zwischenräumen die Schiffsglocke zu läuten, sowie von fünf zu fünf Minuten die Dampfpfeife ertönen zu lassen.

Wenn ein Dampfer die Fahrt einstellt, ohne zu landen, hören die Dampfpfiffe auf, die Glockenzeichen aber dauern fort.

Werden Ruderfahrzeuge, bevor sie landen können, von Schneegestöber, Nebel u. dergl. während der Fahrt überrascht, so haben sie solches entweder durch Rufen, Hornblasen oder Schwingen von brennendem Holze bekannt zu geben.

§. 75.

Dampfschiffe, welche bei Nacht fahren, haben zur Warnung der etwa nicht beleuchteten Schiffe, fliegenden Brücken, Mühlen u. dergl. von Zeit zu Zeit mehrere gellende Dampfpfiffe als Zeichen der Annäherung ertönen zu lassen.

§. 76.

Ist ein Wasserfahrzeug festgefahren oder gar versunken, so hat dessen Führer an einer beiläufig 2 Kilometer stromaufwärts

gelegenen passenden und leicht sichtbaren Uferstelle, und wenn innerhalb dieser Entfernung ein schiffbarer Nebenfluss einmündet, auch an diesem in gleicher Distanz, einen Avisoposten mit einer Fahne (Fahnenwache) aufzustellen, welcher alle thalwärts verkehrenden Fahrzeuge durch Zuruf von dem Unglücksfalle zu verständigen hat. (§ 29).

Die Stelle eines versunkenen Fahrzeuges ist bis zu dessen gänzlicher Wegschaffung bei Tag mittels eines Schwemmers (Boje) und womöglich mit einem am letzteren angebrachten rothen Fähnlein, bei Nacht aber mit einem rothen Laternenlichte zu bezeichnen.

Die Beleuchtung mit rothem Laternenlichte bei Nacht hat auch bei festgefahrenen Wasserfahrzeugen stattzufinden.

§. 77.

Bei sämmtlichen über den Donauhauptstrom führenden Brücken ist für die Dauer der offenen Schiffahrt nachts (das ist von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang) die Mitte des jeweiligen Durchfahrtsfeldes mit einem rothen, von Strome aus leicht sichtbaren Laternenlichte zu beleuchten.

Die zuständige politische Landesstelle bestimmt mit Rücksicht auf die localen Bedürfnisse bei jeder einzelnen Brücke, an welchen Punkte diese Beleuchtung, sowie ob dieselbe für die Berg- und Thalfahrt oder bloss für eine Fahrtrichtung anzubringen ist.

Ruderfahrzeuge, welche ausserhalb der bestimmten Landungsplätze zu halten oder anzulegen genöthigt sind, dann fliegende Brücken und deren Ankerzillen, Schiffmühlen und sonstige schwimmende Bauwerke sind nachts mit einem weissen, vom Strome aus leicht sichtbaren Laternenlichte zu beleuchten. Dampfschiffe, welche anderswo als an einer Landungsbrücke still liegen, haben nachts eine hellbeleuchtete, vom Strome aus leicht sichtbare grüne Laterne am Maste oder Rauchfange aufzuziehen.

Für die Beleuchtung hat in Ermanglung etwaiger besonderer Vereinbarungen der Eigenthümer des zu beleuchteden Objectes aufzukommen.

§. 78.

Will ein Dampfschiff irgendeine Nothlage signalisieren, so hat dies bei Tage mit einer am halben Maste aufgehissten rothen Flagge und bei Nacht mit einem in gleicher Weise aufgesteckten rothen

Laternenlichte, in beiden Fällen verbunden mit dem Läuten der Schiffsglocke zu geschehen. Jedes in die Nähe kommende Wasserfahrzeug hat auf die Signale anzuhalten und nach Möglichkeit Hilfe zu leisten. (§ 39).

Überwachung und Handhabung der Strompolizeivorschriften.

§. 79.

Die Uberwachung dieser Vorschriften steht im allgemeinen den politischen Bezirksbehörden zu, welche sich hiebei der Mitwirkung der Stromaufsichtsorgane, der Gendarmerie, der Finanzwache und der Vorsteher der Ufergemeinden zu bedienen haben.

Verfügungen und Entscheidungen stehen, insoferne sie nicht ausdrücklich der Landesstelle vorbehalten sind, in erster Instanz den politischen Bezirksbehörden (in Städten mit eigenem Statute den städtischen Behörden), in zweiter Instanz den Statthaltereien und in letzter Instanz dem Ministerium des Innern zu, welches sich nach Gestalt der Sachlage mit den anderen daran betheiligten Ministerien ins Einvernehmen setzen wird.

Insoferne es sich jedoch um Wasseranlagen handelt, sind hinsichtlich der behördlichen Competenz zur Beaufsichtigung solcher Anlagen und zu den diesfalls nöthigen Verfügungen die Landesgesetze von 28 August 1870 über die Benützung, Leitung und Abwehr der Gewässer (§ 93 des niederösterreichischen, § 97 des oberösterreichischen Gesetzes) massgebend.

§. 80.

Die zur Mitwirkung berufenen Organe haben wahrgenommene Übertretungen dieser Schiffahrts- und Strompolizeiordnung, insoferne nicht hinsichtlich der Wasseranlagen die besonderen Bestimmungen der im vorigen Paragraphen erwähnten Landesgesetze zur Anwendung kommen, unverweilt der betreffenden politischen Behörde erster Instanz zur Anzeige zu bringen und in Ausübung ihres Dienstes die durch die Umstände gebotenen Massregeln sofort zu treffen.

§. 81.

Wer sich ein Schifferpatent zur Führung von Ruden- und Segelschiffen oder ein Flösserpatent für seine Person verschaffen will,

hat sich diesfalls an eine der politischen Verwaltungsbehörden erster Instanz, deren Amtsbezirke von der Donau berührt oder durchzogen werden, zu wenden und bei derselben sein nach § 8 der Handelsministerial-Verordung vom 29 Jänner 1858, R. G. Bl Nr. 22, gehörig documentiertes Gesuch einzubringen.

Strafbestimmungen.

§. 82.

Übertretungen dieser Vorschriften, welche dem Strafgesetze unterliegen, sind nach diesem zu bestrafen.

Beschädigungen von Wasseranlagen, Schutz- und Regulierungsbauten werden nach den Bestimmungen der hierüber bestehenden Landesgesetze geahndet.

Sonstige Übertretungen dieser Vorschrift sind, insoferne nicht besondere Normen in Anwendung kommen, an dem Schuldtragenden mit einer Geldstrafe bis zu 200 fl. oder mit Arrest bis zu 40 Tagen zu bestrafen.

Schadenersätze.

§. 83.

Jede Beschädigung, sie möge durch eine nach dieser Vorschrift strafbare oder nach den erhobenen Umständen ganz unstrafbare Handlung entstanden sein, muss, insoferne hiedurch eine Privatpartei an ihrer Person oder an ihrem Vermögen benachtheiligt wird, nach den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches der Beurtheilung des Zivilrichters überlassen bleiben.

§. 84.

Insoferne von Schiffahrtsunternehmern oder solchen Personen für welche jene civilrechtlich haften müssen, öffentliche Stromanstalten und Schutzwerke beschädigt werden, geschieht die Erhebung des Schadens von Seite der politischen Behörde unter Zuziehung von Sachverständigen, und wird der ermittelte Ersatzbetrag im administrativen Wege eingebracht.

ANNEXE VIII.

Commission Européenne du Danube.

a). Instruction spéciale pour l'Inspecteur de la navigation du Bas-Danube, avec les modifications jusqu'au 21 mai 1891.

Dispositions générales.

§. 1.

Conformément à l'article 3 du Règlement de navigation et de police applicable à la partie du bas-Danube située en aval de Galatz, arrêté par la Commission Européenne du Danube, le 19 mai 1881, l'Inspecteur de la navigation est préposé à la police du bas-Danube, à l'exclusion du port de Soulina.

La résidence de l'Inspecteur est fixée à Toulcea et il ne peut s'éloigner de son ressort sans un congé de la Commission Européenne.

Ses attributions comprennent notamment:

La surveillance des bâtiments naviguant entre Galatz et la limite supérieure du port de Soulina, et la surveillance du chemin de halage, en ce qui touche la police fluviale, dans les mêmes limites;

Le service du pilotage fluvial;

Le service des allèges et la surveillance de leurs opérations, en tant qu'elles s'effectuent sur le cours du fleuve, en dehors du port de Soulina;

Le service du sauvetage et les premiers actes conservatoires en cas de sinistre survenu sur le fleuve.

L'Inspecteur prononce en première instance sur les contraventions commises contre les dispositions du Règlement de navi-

gation et de police ci-dessus énoncé, en tant que ces contraventions sont commises ou constatées dans l'étendue de son ressort.

§. 2

Le bureau de l'Inspecteur est établi à Toulcea et se compose d'un chancelier, d'un commis et d'un garçon de bureau.

Les attributions du chancelier sont les suivantes :

Il est autorisé à recevoir les actes et déclarations faits au bureau ou dans l'étendue du ressort de l'Inspection, sans que la présence de l'Inspecteur soit nécessaire, sauf toutefois le cas où les parties intéressées ou les témoins prêtent serment;

Il peut constater les contraventions et les cas d'avarie, et dresser tous actes d'information ;

Il ne peut agir seul en cas de naufrage, ni prononcer l'application des amendes de police ;

Il délivre des copies conformes de tous actes et jugements dont les minutes sont déposées dans la chancellerie de l'Inspection;

Il peut, enfin, être investi de la plénitude des attributions de l'Inspecteur en cas d'empêchement prolongé de ce dernier, mais en vertu d'une délégation spéciale approuvée pour chaque fois par la Commission Européenne.

§. 3.

Les surveillants placés sous les ordres de l'Inspecteur pour l'assister dans l'exercice de la police fluviale, conformément au deuxième alinéa de l'article 3 du Règlement du 19 mai 1881, sont au nombre de quatre, et chacun d'eux est préposé spécialement à la surveillance de l'une des quatre sections fluviales déterminées ci-après :

La première section s'étend d'Isaccea au Tchatal de Saint-Georges ;

La seconde, du Tchatal de Saint-Georges inclusivement à l'embouchure inférieure de la Papadia, dans le canal de Soulina ;

La troisième, de l'embouchure de la Papadia jusqu'au milliaire No. 18 ;

Et la quatrième, du milliaire No. 18 jusqu'à la limite d'amont du port de Soulina.

Les surveillants des deuxième, troisième et quatrième sections

sont tenus de résider dans les limites de leurs sections respectives ; ils ne peuvent s'éloigner de leur résidence sans un congé par écrit de l'Inspecteur, sauf, bien entendu, les tournées et voyages qu'ils font pour les besoins de leur service. Le service de la première section est fait par le surveillant patron du bateau d'inspection.

Le personnel de l'Inspection, ainsi que le chef-pilote, ses agents et le sous-chef des pilotes fluviaux, sont nommés par la Commission Européenne.

Le chef-pilote réside à Galatz et le sous-chef-pilote à Soulina.

§. 4.

Deux petits bateaux à vapeur à hélice sont affectés au service de l'Inspection pour les tournées de surveillance à effectuer entre Galatz et Soulina. Le service et les voyages de ces deux bateaux sont l'objet d'un Règlement spécial.

Les surveillants des deuxième, troisième et quatrième sections sont munis chacun d'une embarcation qui leur est fournie, avec tous ses agrès, par la Commission Européenne, mais à l'entretien de laquelle ils sont tenus de pourvoir à leurs propres frais.

§. 5.

L'Inspecteur fait au moins deux voyages d'inspection par mois, de Galatz à Soulina, indépendamment des tournées plus fréquentes qu'il est dans le cas de faire pour les besoins accidentels de son service.

Les surveillants embarqués en qualité de patrons sur les deux bateaux à vapeur de l'Inspection effectuent leurs voyages conformément aux dispositions du Règlement sur le service des dits bateaux.

Les surveillants des deuxième, troisième et quatrième sections sont tenus de parcourir, une fois par jour, soit par terre, soit par eau, et alternativement, une moitié de la section fluviale qui leur est assignée.

Les surveillants doivent tenir la main à ce que les bâtiments ne mouillent pas leurs ancres sur le trajet des câbles télégraphiques sous-fluviaux, tel qu'il est indiqué par des signaux portant des ancres renversées.

§. 6.

Le pavillon de la Commission est arboré, du lever au coucher du soleil, devant le bureau de l'Inspection, à Toulcea, et devant les habitations des surveillants; ce même pavillon est porté à l'arrière par les embarcations de service, et par les bateaux à vapeur, pendant les tournées d'inspection.

Le pavillon de la Commission est hissé, en outre, en tête de mât par les bateaux à vapeur de l'Inspection, lorsqu'il se trouve à bord un ou plusieurs Délégués, l'Inspecteur ou le chef du service technique.

La forme et les dimensions des pavillons sont réglées par une instruction spéciale.

L'Inspecteur et les surveillants sont munis, en outre, d'un brevet qui leur sert à établir leur qualité.

§. 7.

L'Inspecteur a soin de tenir la Commission Européenne dûment informée de tout ce qui concerne la police de la navigation.

Les surveillants ont à rendre compte à l'Inspecteur de tous les faits intéressant la navigation, qu'ils se trouvent à même d'observer. Ils sont chargés spécialement de veiller au maintien des bouées et autres signaux placés sur la voie fluviale et sur les rives ainsi que des bornes milliaires et des poteaux d'amarrage; ils opèrent journellement les sondages nécessaires pour constater la profondeur du chenal navigable sur les bas-fonds situés dans l'étendue de leur section, et ils communiquent le résultat de ces sondages à l'Inspecteur, dans le plus court délai possible.

L'Inspecteur, de son côté, fait afficher, sur le point de la rive choisi à cet effet dans le port de Toulcea, les profondeurs relevées, de telle sorte que les capitaines des bâtiments naviguant à la descente en soient informés.

Il transmet à la Commission, ainsi qu'au chef du service technique, à la fin de chaque mois un état des profondeurs relevées chaque jour, par les surveillants, sur les différents bas-fonds. Ces profondeurs sont immédiatemént affichées par les surveillants sur les poteaux destinés à cet usage.

Les surveillants embarqués sur les bateaux à vapeur de l'Inspection, en qualité de patrons, sont tenus, chaque fois qu'ils arrivent

à Soulina après un voyage d'inspection, de remettre, sans aucun retard, au chef du service technique et au Capitaine du port de Soulina, l'état des profondeurs du chenal d'après les derniers sondages.

Dans les saisons de l'année où les profondeurs sont variables, l'Inspecteur communique le résultat des sondages à la Commission Européenne à Galatz, de même qu'au chef du service technique et au Capitaine du port de Soulina, deux fois au moins par semaine, et il leur signale par voie télégraphique les changements considérables qui viennent à se produire brusquement.

L'Inspecteur a également soin d'avertir la Commission Européenne, ainsi que le Capitaine du port de Soulina, par la voie la plus prompte possible, de l'état du fleuve au moment de sa prise par les glaces et à celui de la débâcle.

§. 8.

L'Inspecteur, le chancelier de l'Inspection et les surveillants ont le droit de se rendre, dans l'exercice de leurs fonctions, à bord de tout bâtiment, quel que soit son pavillon; mais ils ne font usage de cette faculté que dans le cas où l'intérêt de leur service l'exige absolument, et le plus rarement possible. Il est bien entendu qu'ils ont à justifier de leur qualité, par la production de leur brevet, vis-à-vis de tout capitaine auquel ils sont dans le cas d'adresser une réquisition en matière de police de la navigation.

Les capitaines, et les gens de leur équipape, peuvent être requis de comparaître devant l'Inspecteur; mais, en règle générale, leurs dépositions doivent être reçues à bord.

Les agents de l'Inspection n'ont point à demander aux capitaines d'autres justifications que celles qui sont nécessaires pour prouver l'accomplissement des formalités prescrites par les Règlements. Ils se bornent, en règle générale, à demander la production du rôle d'équipage, lequel doit porter l'estampille de la Caisse de navigation de Soulina, conformément à l'article 17 du Règlement du 19 mai 1881, et qui contient toutes les indications nécessaires pour donner le signalement exact du bâtiment; ils se font présenter, en outre, le certificat prescrit par l'article 74 du susdit Règlement concernant la police du lest. Si le rôle d'équipage ne se trouve pas à bord, les agents de l'Inspection sont autorisés à demander la production de tous autres documents nécessaires pour

constater exactement les noms et la nationalité du bâtiment et de son capitaine.

Pour déterminer exactement les attributions de l'Inspecteur et de ses agents, il est à relever surtout que le maintien de la police fluviale constitue leur seule tâche et qu'ils n'ont pas à intervenir dans le règlement des contestations civiles qui peuvent naître par suite de contraventions commises contre les Règlements. L'action de l'Inspecteur ne doit s'exercer qu'aussi longtemps que l'intérêt public du maintien de la police est en jeu ; elle doit s'arrêter aussitôt qu'il ne s'agit plus que d'intérêts privés rentrant dans le ressort de la juridiction civile.

Dispositions spéciales.

TITRE I.

Du pilotage fluvial.

§. 9.

Le corps des pilotes chargés de diriger les bâtiments sur le cours intérieur du fleuve, conformément aux dispositions du Titre IV, chapitre II, du Règlement de navigation et de police, se compose:

D'un chef-pilote résidant à Galatz ;

D'un sous-chef-pilote résidant à Soulina ;

D'agents préposés aux bureaux du chef-pilote, agents résidant à Galatz, Braïla et Toulcea ;

Et des pilotes brevetés spécialement destinés au service fluvial ; ces pilotes sont divisés en deux classes : la première classe comprenant les pilotes, au nombre de trente-huit, spécialement chargés de diriger les bateaux à vapeur et auxquels sont adjoints six élèves-pilotes, et la seconde classe, comprenant les pilotes, au nombre de vingt-cinq, chargés de piloter les bâtiments à voiles, radeaux et trains de bois.

Le chef-pilote a son bureau principal à Galatz et, en outre, un bureau à Braïla et un autre à Toulcea, auxquels sont préposés des agents nommés par la Commission, lesquels fonctionnent au nom du chef-pilote et sous sa direction.

§. 10.

La direction du corps des pilotes du fleuve appartient à l'Inspecteur de la navigation. La Commission Européenne nomme le chef-pilote et le sous-chef; elle nomme également, l'Inspecteur entendu, les pilotes ordinaires du service fluvial, ainsi que les agents préposés aux bureaux du chef-pilote ; le tout sur les propositions de l'Inspecteur de la navigation. L'Inspecteur juge et punit les contraventions commises par les pilotes dans l'exercice de leurs fonctions ; il maintient l'ordre et la discipline parmi eux et prononce sur les différends relatifs au service du pilotage qui peuvent survenir, soit entre les pilotes, soit entre ces derniers et leurs chefs.

Le chef-pilote dirige spécialement, sous la surveillance de l'Inspecteur, le service du pilotage ; le sous-chef, résidant à Soulina, veille à ce que les pilotes qui ont dirigé les bâtiments pendant le voyage d'aval retournent à leur poste et il procure aux capitaines qui lui en font la demande, soit directement, soit par l'entremise du Capitaine du port, des pilotes brevetés pour le voyage à la remonte.

Les pilotes brevetés pour le service fluvial sont seuls admis à exercer, entre Braïla et Soulina, le pilotage obligatoire, tant à la remonte qu'à la descente.

§. 11.

Les pilotes du service fluvial sont choisis désormais seulement parmi les élèves-pilotes ayant subi avec succès l'examen dont il est parlé ci-après. Cet examen a pour but de vérifier s'ils possèdent les connaissances nécessaires pour l'exercice des fonctions de pilote. Les élèves-pilotes le passent devant une commission composée :

De l'Inspecteur de la navigation;

De deux capitaines du commerce;

Du chef-pilote et de deux pilotes brevetés de première classe.

Cette commission est présidée par l'Inspecteur *et elle tient ses séances dans son bureau, ou dans celui du chef-pilote.*

Les *élèves-pilotes* sont examinés notamment sur la connaissance de la boussole, sur la pratique de la manœuvre des bâtiments à voiles et à vapeur, sur le maniement du gouvernail, sur le calcul du tirant d'eau des bâtiments, sur les précautions à prendre au passage des courbes, sur la pratique du sondage au plomb ou à

la perche, sur les manœuvres du mouillage et de l'appareillage, sur la connaissance des conditions du fleuve entre Braïla et l'embouchure, notamment dans les passes difficiles et sur les bas-fonds, sur les mesures à prendre en cas de danger d'abordage, d'échouement ou de naufrage, sur la mise à flot ou le sauvetage des bâtiments échoués ou naufragés.

L'examen porte également sur la connaissance des dispositions en vigueur sur la police de la navigation, et des signaux placés sur la voie fluviale et sur les rives.

Les résultats de chaque examen sont consignés dans un procès-verbal signé par les membres de la Commission, et qui reste déposé aux archives de l'Inspection. Sont également admis à piloter leurs propres bâtiments les capitaines des bâtiments de mer qui se soumettent à toutes les conditions prescrites pour l'admission des pilotes fluviaux.

Les pilotes qui ont subi l'épreuve de cet examen de la manière la plus satisfaisante composent la première classe des pilotes fluviaux et sont appelés, en cette qualité, à piloter les bateaux à vapeur.

Aucun pilote ne peut toutefois être maintenu après deux accidents, tels que collision ou échouement, éprouvés par les bâtiments qu'il a été chargé de diriger; *dans ce cas il peut être ou destitué ou renvoyé dans une classe inférieure, d'après les circonstances.*

Toutefois les pilotes qui, par incapacité ou mauvaise volonté, ont été cause d'un abordage, d'un échouement ou d'un naufrage, sont destitués, sans préjudice de l'action civile que les ayants-droit peuvent exercer contre eux devant les tribunaux compétents.

Si une collision ou un échouement a entraîné une dépense quelconque à la charge des bâtiments engagés dans l'accident, ou à la charge de leur cargaison, le brevet est provisoirement retiré aux pilotes des dits bâtiments et ne peut leur être rendu sans une autorisation spéciale de la Commission.

Tout membre du corps des pilotes reçoit un brevet constatant sa qualité. Ce brevet est signé par l'Inspecteur. Les brevets délivrés aux pilotes font mention de la classe à laquelle appartient le titulaire et ils doivent être visés chaque année par l'Inspecteur, conformément à l'article 84 du Règlement.

Deux registres-matricules sont tenus au bureau de l'Inspection, dans le premier desquels sont inscrits, sous une seule série de

numéros d'ordre, les noms et prénoms de tous les pilotes fluviaux faisant partie du corps fermé de première classe, leur âge et la date de leur nomination. Le deuxième registre contient les mêmes indications pour les pilotes de deuxième classe.

Une copie de la matricule est adressée, par l'Inspecteur, à la Commission Européenne, à laquelle il communique également, à la fin de chaque trimestre, tous changements qui surviennent dans le personnel des pilotes, ainsi que les mutations entre ceux de la première et ceux de la deuxième classe. Les registres-matricules et les mutations qui surviennent dans le corps des pilotes, de même que les suspensions de service prononcées contre eux sont affichés dans les bureaux du chef-pilote et dans celui du sous-chef.

Chaque pilote fluvial reçoit de l'Inspecteur un livret contenant la copie de son brevet et un extrait des présentes instructions, en tant qu'elles touchent le pilotage fluvial. Il reçoit, en outre, un exemplaire du Règlement de navigation et de police.

Le livret est destiné à recevoir l'indication des salaires que le pilote a touchés; il lui sert en même temps pour justifier de sa qualité et doit être présenté tous les trois mois, au moins, au visa de l'Inspecteur.

Les pilotes sont tenus d'être toujours porteurs de leur livret; il leur est strictemeut interdit de s'en dessaisir ou de permettre à tout autre d'en faire usage.

§. 12.

Le chef-pilote et le sous-chef désignent, en règle générale, les pilotes chargés de diriger les bâtiments, tant à la remonte qu'à la descente.

Les pilotes sont tenus de se présenter au bureau du chef-pilote aussitôt que le bâtiment qu'ils auront conduit sera dûment amarré dans le port de sa destination. Leurs noms seront inscrits dans un registre *ad-hoc* au fur et à mesure qu'ils se présenteront et ils seront désignés pour un nouvel emploi à tour de rôle. Toutefois, il est loisible aux capitaines de faire au bureau du chef-pilote un arrangement ayant pour objet la continuation des services de leur pilote : 1°. Dans le cas où le séjour du bateau dans un port quelconque du Danube ne dépasserait pas 36 heures ; 2°. Dans le cas où le port de destination du bateau serait autre que Soulina, Toulcea, Galatz ou Braïla.

§. 13.

Le pilote chargé de conduire un bâtiment dans le fleuve est tenu, quelle que soit la portée de ce bâtiment, de se munir d'un billet d'embarquement signé par le chef-pilote, s'il s'agit d'un voyage à la descente, ou par le sous-chef, résidant à Soulina, s'il s'agit d'un voyage à la remonte; ce billet est daté, l'heure y est mentionnée, et il indique le nom et le numéro matricule du pilote, ainsi que les noms du capitaine et du bâtiment à piloter, le tirant d'eau de ce bâtiment et la nature de son chargement.

Les pilotes chargés de conduire les radeaux ou trains de bois sont tenus, lorsqu'ils constatent que les dimensions n'en sont pas conformes aux prescriptions des articles 60 et 61 du Règlement de police, d'en faire immédiatement rapport au chef-pilote, lequel ne peut délivrer le billet d'embarquement avant de s'être assuré que les sus-dites dimensions ont été ramenées aux limites règlementaires. Le pilote qui contreviendrait à cette obligation serait destitué.

Le chef-pilote est tenu, en outre, de faire mention sur les billets d'embarquement des pilotes de la somme qui est à payer par jour pour le pilotage, ou que le pilotage est gratuit, selon les circonstances. Cette mention porte que le pilote, porteur du billet, ne peut recevoir aucune gratification, et elle doit être signée par le capitaine du bâtiment à piloter.

Aussitôt après avoir reçu le billet d'embarquement, le pilote désigné est tenu de se rendre à bord, et d'y demeurer jusqu'à ce que le voyage dans le fleuve soit accompli et que le bâtiment dont la direction lui a été confiée ait jeté l'ancre soit à Soulina, soit dans le port de sa destination, en amont.

Au terme de chaque voyage dans le fleuve, le pilote qui a conduit un bâtiment est tenu de se présenter sans délai dans le bureau du chef-pilote à Galatz ou à Braïla, si le voyage a été effectué à la remonte, et dans le bureau du sous-chef-pilote à Soulina, si le voyage a été effectué à la descente; il présente son billet d'embarquement au chef-pilote ou au sous-chef, leur adresse son rapport sur les circonstances du voyage et se tient à leur disposition pour les besoins ultérieurs du service.

Le sous-chef-pilote transmet au Capitaine du port de Soulina, à titre d'information, les déclarations faites par les pilotes du fleuve

et ces derniers sont tenus de se rendre eux-mêmes au Capitanat dn port, lorsqu'ils y sont cités, pour donner leur témoignage ou leurs explications sur les faits relatifs à leur voyage. Ils sont tenus également de se conformer aux ordres du Capitaine du port en ce qui concerne le service qu'ils peuvent se trouver dans le cas de remplir dans l'intérieur du port de Soulina, à bord du bâtiment qu'ils sont chargés de piloter.

Tout pilote fluvial qui passe vingt-quatre heures à Toulcea est tenu de se présenter au bureau de l'Inspecteur pour y faire son rapport verbal.

§. 14.

Le chef-pilote et le sous-chef du service fluvial sont tenus de consigner tout ce qui a rapport au service de chaque jour dans un journal spécial, et d'y inscrire notamment les noms des pilotes embarqués et des bâtiments pour lesquels ils ont été désignés.

L'Inspecteur examine de temps en temps ce journal et y appose son visa.

Le chef et le sous-chef pilotes adressent, en outre, de fréquents rapports à l'Inspecteur, pour lui signaler les contraventions commises par les pilotes du fleuve ; ces rapports sont transcrits sur le journal sus-mentionné.

Toute disposition règlementaire nouvelle émanée de la Commission Européenne, touchant la police de la navigation, est transmise par l'Inspecteur, aussitôt qu'il en a reçu lui-même communication officielle, au chef et au sous-chef pilotes, et ceux-ci sont chargés, de leur côté, et spécialement le chef-pilote, d'en donner connaissance aux pilotes fluviaux, avec le plus de diligence possible.

§. 15.

Les pilotes du fleuve sont tenus de rendre les capitaines des bâtiments, radeaux ou trains de bois qu'ils dirigent attentifs aux dispositions des Règlements de navigation et de police en vigueur.

Ils sont tenus, en outre, de faire un rapport dans le plus court délai possible des contraventions commises en leur présence contre ces dispositions, soit à l'Inspecteur soit au chef ou au sous-chef pilotes, qui, de leur côté, en informent l'Inspecteur.

En cas d'échouement, le pilote du bord est tenu de faire tous

ses efforts pour remettre à flot le bâtiment échoué et d'assister le capitaine pour engager aux meilleures conditions les allèges et les barques de sauvetage, tout en observant la défense qui lui est faite par l'article 91 du Règlement de police de s'intéresser lui-même directement ou indirectement dans l'opération.

Le pilote qui a conduit un bâtiment, soit en amont, soit en aval, est en droit de le faire constater par le capitaine, au moyen d'un certificat écrit par ce dernier sur l'un des registres tenus à cet effet aux bureaux du chef-pilote ou de ses agents.

Si un capitaine a des motifs de plainte contre le pilote qui dirige son bâtiment, il se pourvoit directement, soit devant l'Inspecteur de la navigation, soit devant le chef-pilote, soit devant le sous-chef. Il a également la faculté de consigner ses griefs sur le registre sus-mentionné.

Si, pendant le voyage, un pilote constate quelque variation importante dans la direction ou dans la profondeur du chenal navigable, ou quelque nouvel obstacle provenant de bâtiments naufragés ou de leurs débris, ancres ou autres objets abandonnés, il est tenu d'en faire au plus tôt son rapport, soit à l'Inspecteur, soit au chef ou au sous-chef pilotes, qui, de leur côté, transmettent ce rapport au chef de service. Les pilotes sont tenus de signaler de même la disparition ou le déplacement des bouées et autres signaux placés sur le fleuve ou sur les rives.

§. 16.

Les bâtiments qui, conformément à l'article 87 du Règlement, sont soumis à une taxe de pilotage, devant acquitter cette taxe entre les mains du Directeur de la Caisse de navigation à Soulina, le pilote qui a dirigé un pareil bâtiment à la descente est tenu de se présenter à la Caisse de navigation avec le capitaine du bâtiment piloté, afin de fournir des explications s'il y a lieu. Tout pilote qui ne se conforme pas à cette disposition est puni d'une amende de 10 à 50 francs.

§. 17.

Aux termes de l'article 151 du Règlement, l'Inspecteur de la navigation prononce, en premier ressort, l'application des pénalités encourues par les pilotes à raison des contraventions commises par

eux contre les dispositions du dit Règlement. L'article 136 lui confère d'ailleurs le pouvoir de les condamner à une amende, dont le maximum est fixé à trois cents francs, pour toute contravention à raison de laquelle il n'est pas édicté par le Règlement de pénalité spéciale.

En faisant usage de ce pouvoir, l'Inspecteur se renferme dans les limites indiquées ci-après:

Si le pilote désigné pour piloter un bâtiment tarde à se rendre à bord, il est passible d'une amende de cinquante à cent francs; si le retard provient du chef-pilote ou du sous-chef, dans ce sens qu'il y ait retard dans la désignation du pilote, ou que le pilote désigné ne soit pas averti ou muni de son billet d'embarquement en temps utile, le chef-pilote, ou le sous-chef, est puni de la même peine.

Le maximum de trois cents francs ne peut être infligé qu'au pilote qui, étant en état d'ivresse, entreprend de piloter un bâtiment; l'amende appliquée dans ce cas ne peut d'ailleurs être moindre de cent francs.

Tout pilote fluvial qui s'éloigne du bâtiment dont la direction lui est confiée, pendant le cours du voyage, sans le consentement du capitaine, est passible d'une amende de cinquante à cent francs

Toute autre contravention non expressément prévue par le Règlement ou par les présentes instructions peut être punie d'une amende de vingt à cinquante francs, si elle a été commise par le chef ou par le sous chef pilotes, et d'une amende de dix à trente francs, si elle a été commise par un pilote.

Le recouvrement des amendes encourues par les pilotes est effectué par la Caisse de navigation de Soulina, à laquelle les sentences de condamnation sont notifiées, dans ce but, par l'Inspecteur.

Les suspensions d'emploi prononcées contre les pilotes peuvent être converties par l'Inspecteur en une amende calculée à raison de 15 frs. par jour pour les pilotes de 1ère classe, et de 10 frs. par jour pour les pilotes de 2me classe.

La connaissance et la répression des contraventions que peuvent commettre les pilotes fluviaux dans l'étendue de son ressort, sont exclusivement attribuées au Capitaine du port, qui communiquera, sans délai, les suspensions et les sentences à l'Inspecteur, lequel reste chargé de leur exécution.

§. 18.

Indépendamment du cas prévu par l'article 92 du Règlement et par le paragraphe 13 de la présente instruction, l'Inspecteur propose la destitution contre les pilotes dans les cas suivants, savoir:

Contre tout pilote qui se sera enivré à bord du bâtiment dont la direction lui est confiée;

Contre tout pilote qui sera convaincu d'avoir fait une fausse déclaration, dans le but d'induire en erreur sur la cause d'un échouement, d'un abordage ou d'un naufrage;

Contre tout pilote qui aura accepté, de la part d'un capitaine ou de son représentant, une rémunération quelconque.

Contre tout pilote qui se sera intéressé dans une opération ou entreprise d'allège ;

Contre tout pilote qui abandonnera le bâtiment, dont la direction lui est confiée, pendant le cours du voyage, si l'absence est de plus de vingt-quatre heures ;

Contre tout pilote qui se sera absenté sans avoir obtenu un congé écrit de l'Inspecteur.

Dans tous les cas prévus par le présent paragraphe, l'Inspecteur suspend de son service le pilote délinquant jusqu'à ce que la Commission se soit prononcée sur sa destitution. Le pilote destitué ne peut plus être admis au service du pilotage.

Si l'Inspecteur, en dehors des cas de contravention formels, juge nécessaire de mettre un pilote en suspension d'emploi pour cause d'inconduite ou d'insubordination, il fait connaître sans délai, à la Commission Européenne, les motifs de sa décision.

Pendant la période annuelle où le Danube est navigable, il ne peut pas être accordé simultanément de congé à plus de quatre pilotes titulaires de chaque classe, et tout congé dépassant un mois de durée doit être soumis à l'approbation préalable de la Commission Européenne.

Pour les congés à accorder pendant la période d'arrêt de la navigation, l'Inspecteur doit consulter le Comité exécutif lorsque le nombre dépasserait le chiffre de quatre sus-énoncé.

TITRE II.

De la police du lest.

§. 19.

L'article 73 du Règlement du 19 mai 1881 porte qu'en dehors du port de Soulina le lest ne peut être débarqué que sur les points de la rive fluviale désignés dans un avis rendu public.

L'Inspecteur fait publier cet avis chaque année, après en avoir référé à la Commission Européenne, laquelle se réserve de déterminer, après avoir pris l'avis de son Ingénieur en chef, les endroits où le lest pourra être mis à terre.

§. 20.

Le lest ne peut être débarqué sans la présence d'un agent de la police fluviale. Des surveillants auxiliaires, désignés par l'Inspecteur et rétribués par la Commission Européenne, sont stationnés, dans ce but, pendant les époques des arrivages, sur les points où le débarquement du lest est autorisé, pour suppléer les surveillants ordinaires durant leurs tournées journalières d'inspection.

Ces agents auxiliaires remplissent, en l'absence des surveillants, toutes les attributions de ces derniers, en ce qui concerne la police du lest; ils sont autorisés, en conséquence, à agir vis-à-vis des capitaines, pour cet objet spécial, en qualité d'agents publics, et à demander la production des papiers de bord. Ils prêtent serment, entre les mains de l'Inspecteur, de remplir leurs fonctions en conscience et il leur est remis par l'Inspecteur un brevet qui leur sert à justifier de leur qualité et qui indique le temps pour lequel il est valable.

§. 21.

Lorsqu'un capitaine déclare son intention de débarquer tout ou partie de son lest, il est tenu de produire préalablement le certificat dont il doit être muni, aux termes de l'article 74 du Règlement du 19 mai 1881, et le surveillant, ou son suppléant, vérifie si le tirant d'eau du bâtiment est conforme au certificat.

Si un surveillant auxiliaire constate que le chiffre porté sur

le sus dit certificat est supérieur au tirant d'eau du bâtiment, il en fait son rapport au surveillant de la section, aussitôt que ce dernier arrive sur les lieux.

Les surveillants, ou leurs suppléants, indiquent aux capitaines l'endroit où le lest doit être déposé, et le débarquement doit être effectué, ou tout au moins commencé, en leur présence. Ils veillent à ce que le lest soit transporté à la distance prescrite de la rive et à ce qu'il n'en soit pas jeté dans le fleuve.

Après le déchargement, l'agent qui y a assisté reconnaît derechef le tirant d'eau du bâtiment et il le constate, ainsi que la quantité approximative de lest débarquée, par une mention, signée de lui et datée, sur le certificat dont il est parlé ci-dessus.

§. 22.

Si un surveillant auxiliaire aperçoit un bâtiment jetant son lest dans le fleuve ou le débarquant sur un point prohibé, il adresse au capitaine l'injonction de cesser immédiatement le déchargement, il prend le nom du bâtiment contrevenant et celui de son capitaine, ainsi que le nom et le numéro matricule du pilote, s'il s'en trouve un à bord, et le numéro de l'estampille apposée sur le rôle d'équipage par la Caisse de navigation de Soulina; et il fait du tout son rapport au surveillant de la section dans le plus court délai.

Si, dans les vingt-quatre heures d'une contravention constatée par un surveillant auxiliaire, celui-ci ne se trouve pas à même d'en informer le surveillant de la section, il adresse un rapport direct à l'Inspecteur de la navigation.

Les surveillants auxiliaires ne peuvent s'éloigner de leur station, à moins que le surveillant de la section ne s'y trouve présent lui-même, ou qu'ils n'en aient obtenu l'autorisation de l'Inspecteur.

§. 23.

Chaque fois qu'un surveillant constate une différence entre le tirant d'eau d'un bâtiment et le chiffre porté sur le certificat délivré par le Capitaine du port de Soulina, en exécution de l'article 74 du Règlement du 19 mai 1881, notamment si le tirant d'eau est supérieur au chiffre donné par le certificat, il constate, avec le plus grand soin et autant que possible d'une manière irrécusable, le tirant d'eau réel du bâtiment; s'il se trouve sur les lieux des té-

moins, il requiert leur assistance et consigne leurs déclarations, en les invitant à les signer dans un procès-verbal qu'il rédige dans la forme la plus détaillée.

Ce procès verbal est transmis à l'Inspecteur, et par celui-ci au Capitaine du port de Soulina, soit en original, soit en copie certifiée.

§. 24.

L'observation des dispositions règlementaires relatives à la police du lest étant de la plus haute importance, notamment dans le bras de Soulina, elle est spécialement recommandée à l'attention de l'Inspecteur, et ses agents doivent être avertis par lui d'exercer, sous ce rapport, la surveillance la plus active.

TITRE III.

Du service des allèges.

§. 25.

Le service des allèges est placé sous la direction de l'Inspecteur de la navigation, qui surveille, en outre, spécialement leurs opérations, en tant qu'elles s'effectuent sur le cours du fleuve, en dehors des limites du port de Soulina, où ces opérations retombent sous la surveillance du Capitaine du port.

Ainsi que le prescrit l'article 94 du Règlement du 19 mai 1881, l'Inspecteur est chargé de faire procéder à la visite et au jaugeage des bâtiments destinés à servir d'allèges, de délivrer aux patrons de ces bâtiments la licence sans laquelle ils ne peuvent exercer leur métier, et de tenir le registre matricule sur lequel les allèges sont enregistrées.

L'Inspecteur nomme les experts chargés de procéder à la visite annuelle des allèges, il veille à ce que cet examen soit fait de la manière la plus consciencieuse, notamment en ce qui concerne le calfatage des bâtiments, qui doivent être carénés lors de chaque examen. Les résultats de l'expertise sont consignés dans un procès-verbal, dont la minute est déposée à la chancellerie de l'Inspection.

La licence de patron d'allège ne peut être accordée qu'aux marins qui justifient de leur moralité et de leur capacité par des

certificats authentiques. Cette licence indique les nom, prénoms, âge, domicile et nationalité du patron, le nom du bâtiment, son tonnage et son numéro matricule, ainsi que la date de l'expertise dont il a été l'objet. La licence est renouvelée chaque année après la visite du bâtiment.

Le registre matricule des allèges est tenu à la chancellerie de l'Inspection; les allèges y sont inscrites sous une seule série de numéros, avec indication de leur capacité et du nom de leur patron ou propriétaire.

Il est payé pour chaque visite des allèg s une taxe de douze francs, qui est versée entre les mains de l'Inspecteur et sur le produit de laquelle sont prélevés les frais d'expertise.

§. 26.

Tout patron d'allège est soumis à un cautionnement de six cents francs dont le montant, s'il est fourni en espèces, est déposé dans la Caisse de navigation de Soulina contre quittance.

Ce cautionnement peut être remplacé par la garantie d'une personne notoirement solvable, domiciliée dans un des ports du bas-Danube. Dans ce cas, l'acte de cautionnement, après avoir été dûment légalisé par l'autorité compétente, reste déposé à la chancellerie de l'Inspection.

La licence ne peut être délivrée avant l'acceptation de cette garantie ou le dépôt du cautionnement.

Le dépôt n'est restitué ni la caution déchargée, aussi longtemps que le porteur de la licence continue à exercer le métier de patron d'allège et que la licence n'a pas été rendue à l'Inspecteur, pour être détruite.

Le cautionnement des patrons d'allèges peut être affecté au paiement des condamnations pécuniaires prononcées contre eux par suite de l'exercice de leur industrie.

Dans ce cas, le patron d'allège ne peut continuer à fonctionner comme tel avant que le cautionnement n'ait été rétabli.

§. 27.

L'Inspecteur veille spécialement à ce que le service d'allège ne soit pas effectué dans le fleuve par des bâtiments qui n'auraient

pas rempli les formalités prescrites par l'article 94 du Règlement du 19 mai 1881.

Il fait surveiller spécialement les allèges qui remontent le fleuve, après avoir accompli leurs opérations, et il tient la main à ce qui les allèges vides qui stationnent à Toulcea occupent le mouillage qui leur est assigné, en aval du rocher.

La vigilance de l'Inspecteur et de ses agents doit être dirigée en particulier sur les détournements qui pourraient être commis au préjudice des cargaisons allégées. A cet effet, les surveillants des quatre sections fluviales ont soin de visiter, lorsque l'occasion s'en présente, et conformément à l'article 101 du Règlement susénoncé, les allèges vides qui remontent le fleuve, et ils ont le drot de visiter également les petites embarcations naviguant entre Soulina et Touleca. Ils sont tenus de signaler, dans le plus court délai possible, à l'Inspecteur, toute allège ou embarcation qu'ils auraient rencontrée remontant le fleuve avec des céréales à bord; et l'Inspecteur fait de son côté les démarches nécessaires auprès des autorités compétentes pour que les patrons des dites allèges ou embarcations soient requis de justifier de la provenance de leurs cargaisons.

En cas de condamnation définitive à l'amende édictée par l'article 139 du Règlement du 19 mai 1881, le tiers de l'amende infligée est acquis, à titre de prime, à celui qui aurait fait connaître à l'Inspecteur ou à ses agents les allèges à bord desquelles serait trouvée une partie de cargaison indûment conservée, ou dont le patron ou l'équigage seraient convaincus d'un détournement.

§. 28.

Il est bien entendu que si la cargaison mise à bord d'une allège sur un point quelconque du fleuve n'est remise à bord du bâtiment allégé que dans le port ou en rade de Soulina, cette opération tombe sous la surveillance du Capitaine du dit port, aussitôt que le bâtiment allégé et l'allège y sont arrivés.

Dans le cas où une opération locale de cette nature, exclusion faite des opérations d'allège au cabotage, est entreprisse par un bâtiment employé exceptionnellement comme allège, les papiers déposés, en exécution du premier alinéa de l'article 95 du Règlement du 19 mai 1881, entre les mains de l'Inspecteur de la na-

vigation, sont transmis par ce dernier directement et sans délai au Capitaine du port de Soulina.

§. 29.

L'Inspecteur exerce la discipline sur les patrons des allèges immatriculées.

En cas de contestation entre eux et les capitaines des bâtiments allégés, et si l'une ou l'autre des parties réclame son intervention, il procède, après avoir pris les mesures de police qu'il juge nécessaires, à la constatation des faits litigieux et sauvegarde, par des dispositions provisoires, les intérêts des deux parties; mais son action se restreint dans ces limites et il abandonne aux autorités civiles compétentes l'examen et le jugement de la cause.

TITRE IV.

De l'action de l'Inspecteur en cas de naufrage ou d'avarie.

§. 30.

En cas d'avaries et notamment si elles sont occasionnées par abordage, l'Inspecteur dresse un procès-verbal conformément aux dispositions de l'article 72 du Règlement du 19 mai 1881. Ce procès-verbal doit contenir, autant que possible, les déclarations du capitaine, du pilote et des gens de l'équipage du bâtiment, et celles des témoins étrangers, s'il y en a. Ces déclarations ne sont point faites sous serment.

L'Inspecteur adresse également à la Commission Européenne un rapport succinct sur les cas d'avaries; si le cas présente peu de gravité, il se borne à en faire mention dans son prochain rapport.

Il agit de même en cas d'échouement.

A la fin de chaque mois, l'Inspecteur adresse à la Commission Européenne un état des avaries, échouements et naufrages survenus dans les limites de l'Inspection. Cet état indique les noms du bâtiment, du capitaine et du pilote, la nationalité du bâtiment, les circonstances dans lesquelles l'accident s'est produit et, s'il s'agit d'un échouement, le tirant d'eau du bâtiment ainsi que la profondeur de la partie du fleuve où l'échouement a eu lieu, les jours

et heures tant de l'échouement que de la mise à flot. L'Inspecteur fait, en outre, mention sur cet état mensuel de toute plainte qui aurait été élevée par le capitaine contre son pilote, et du résultat de l'enquête ouverte sur cette plainte.

§. 31.

En cas de naufrage, l'Inspecteur se rend sur les lieux aussitôt qu'il se trouve informé du sinistre, pour reconnaître le fait du naufrage sous le rapport du préjudice qui pourrait en résulter pour la navigation en général. Il constate, en même temps, les circonstances qui seraient de nature à disculper le capitaine, le pilote et l'équipage du bâtiment, dont il reçoit les dépositions et déclarations, et il dresse, du tout, le procès-verbal circonstancié prescrit par l'article 68 du Règlement du 19 mai 1881.

Ce procès-verbal est dressé dans la forme prescrite par le paragraphe précédent pour les cas d'avaries.

Si l'Inspecteur reconnaît que le naufrage a été la conséquence évidente d'un cas de force majeure, il délivre au capitaine un certificat constatant ce fait ; copie de ce certificat ainsi que du procès-verbal dont il est parlé plus haut est transmise par l'Inspecteur à la Compagnie d'assurances maritimes, qui peut être intéressée dans le naufrage, ainsi qu'aux autorités consulaires ou locales compétentes.

Si, au contraire, le naufrage ne présente pas le caractère d'un événement de force majeure, l'Inspecteur se borne à relever dans un rapport les faits qu'il aura pu constater et il adresse copie de ce rapport et du procès-verbal dressé en exécution de l'article 68 du Règlement, tant aux autorités consulaires ou locales compétentes, qu'à la Compagnie d'assurances intéressée.

Dans l'un et dans l'autre cas, il adresse à la Commission Européenne, dans le plus court délai possible, un rapport détaillé sur les causes et les circonstances du naufrage.

Après l'accomplissement de ces formalités, et sauf le cas, réglé par le paragraphe suivant, où le naufrage est de nature à entraîner un danger ou une entrave pour la navigation, l'Inspecteur s'abstient de toute intervention ultérieure et, s'il est entrepris des opérations de sauvetage, il se borne à les surveiller au point de vue de l'intérêt public, conformément aux dispositions de l'article 70 du Règlement ci-dessus énoncé.

Il est bien entendu, toutefois, qu'il est du devoir, tant de l'Inspecteur que des surveillants, de prêter aide et secours aux capitaines des bâtiments naufragés et de faciliter les opérations de sauvetage, autant qu'il est en leur pouvoir, sans engager leur propre responsabilité.

§. 32.

Si le naufrage d'un bâtiment constitue un danger ou une entrave pour la navigation, l'Inspecteur ne se borne pas à constater les faits conformément aux prescriptions du paragraphe précédent; il est chargé dans ce cas, ainsi que le porte l'article 69 du Règlement du 19 mai 1881, d'entreprendre le sauvetage et de le continuer jusqu'à ce qu'il cesse d'être une opération d'utilité publique, pour devenir une affaire d'intérêt privé.

A cet effet, il invite le capitaine du bâtiment naufragé à déclarer si son intention est d'abandonner le bâtiment.

Si la déclaration est négative, le capitaine et son équipage sont tenus d'exécuter, en présence de l'Inspecteur, tous les travaux qui seront ordonnés par ce dernier pour faire disparaître les dangers ou entraves que le naufrage occasionnerait à la navigation.

Si, au contraire, il y a déclaration d'abandon, l'Inspecteur, après avoir pris les mesures d'une nécessité urgente, tant dans l'intérêt public que dans celui des assureurs et autres, donne directement avis du naufrage au chef du service technique de la Commission Européenne à Soulina et il fait placer un gardien auprès du bâtiment abandonné pour empêcher le vol ou le détournement de ses agrés et de sa cargaison, en attendant l'intervention des ayants-droit ou de l'autorité du pavillon du bâtiment naufragé.

De plus, si l'épave présente un danger pour la navigation, l'Inspecteur la fait éclairer pendant la nuit.

La cargaison peut dès lors être récupérée par qui de droit et, en ce qui concerne le sauvetage du corps du bâtiment et de ses agrés, il est procédé conformément aux dispositions des articles 70 et 71 du Règlement sus-énoncé.

L'Inspecteur agit d'ailleurs, dans tous les cas où l'intérêt de la navigation exige son intervention dans une opération de sauvetage, et sauf les premières mesures d'urgence, suivant les indications de l'agent technique de la Commission ci-desuss mentionné.

Il est entendu aussi qu'il informe la Commission Européenne de toutes les dispositions qu'il prend dans le cas prévu par le présent paragraphe.

§. 33.

Les attributions déterminées par les paragraphes 30, 31 et 32 qui précèdent ne peuvent être exercées que par l'Inspecteur en personne, sans que les surveillants soient admis à le suppléer.

Ces derniers sont autorisés, toutefois, en cas de simple avarie ou d'échouement, et si l'Inspecteur ne se trouve pas sur les lieux, à constater, sur la requête d'une partie intéressée, les faits dont ils ont été témoins et à en délivrer un certificat par écrit ; mais il leur est interdit de dresser procès-verbal de déclarations ou dépositions faites par d'autres personnes.

S'il y a avarie, ils peuvent constater l'état du bâtiment avarié, tel qu'ils le trouvent, mais sans entrer dans l'estimation du dommage.

En cas de naufrage, il leur est absolument interdit de rédiger aucun acte ou déclaration quelconque, sauf le rapport qu'ils peuvent avoir à adresser à l'Inspecteur et le billet de notification qu'ils ont à remettre au capitaine, s'il y a eu contravention.

Les surveillants-patrons des bateaux à vapeur de l'Inspection sont tenus, toutefois, d'avertir verbalement le Capitaine du port de Soulina des naufrages qu'ils auraient constatés dans le fleuve, et ce immédiatement après leur arrivée dans le dit port. Ils sont tenus, en outre, de donner au Capitaine du port tous les renseignements que celui-ci leur demanderait sur les naufrages survenus.

Pour ce qui concerne les pouvoirs du chancelier de l'Inspection, en cas de naufrage ou d'avarie, ils sont déjà déterminés par le paragraphe 2 de la présente Instruction.

TITRE III.

De l'application des dispositions spéciales édictées dans l'intérêt des travaux d'amélioration.

§. 34.

Lorsqu'une avarie est causée par un bâtiment, train de bois ou radeau, à une propriété de la Commission Européenne dans le cours

du fleuve, entre Galatz et la limite supérieure du port de Soulina, l'Inspecteur de la navigation, de concert avec le chef du service technique, prend les mesures nécessaires, avec la plus grande diligence possible, pour constater les causes et les circonstances de l'accident, et pour faire évaluer le montant du dommage.

A cet effet, les ingénieurs, surveillants ou contre-maîtres de travaux, dans le ressort desquels une avarie est survenue, de même que les capitaines ou patrons de dragues, barques ou embarcations endommagées, requièrent immédiatement l'intervention de l'Inspecteur de la navigation ou de ses agents, afin que les procès-verbaux nécessaires soient dressés.

En attendant l'arrivée des agents de l'Inspection, les choses doivent être laissées en l'état où elles se trouvaient au moment de l'accident, à moins qu'il n'y ait péril en la demeure.

En cas d'urgence, le chef des travaux ou de l'embarcation avariée procède lui-même aux constatations nécessaires.

§. 35.

Lorsque les agents de la police fluviale sont arrivés sur les lieux de l'avarie, ils constatent immédiatement, par un procès-verbal, le dommage causé et recueillent les déclarations des témoins.

Les documents de cette information sont laissés par eux, en original, entre les mains de l'agent technique préposé aux travaux, ou du capitaine ou patron de l'embarcation avariée.

Les agents de la police constatent, en même temps, s'il y a eu contravention aux Règlements de la part de l'auteur de l'avarie et, dans ce cas, ils en dressent procès-verbal dans la forme prescrite par les instructions en vigueur.

Les documents relatifs à l'avarie sont transmis par l'agent technique, aussi promptement que possible, au chef du service technique à Soulina, qui est chargé de provoquer le recouvrement des dommages-intérêts, après en avoir évalué le montant.

Les procès-verbaux relatifs à la contravention sont transmis, avec la même célérité, par l'agent de la police fluviale à l'Inspecteur de la navigation, lequel prononce, s'il y a lieu, l'application de l'amende édictée par l'article 145 du Règlement du 19 mai 1881.

Cette amende étant destinée, dans les cas ordinaires d'avarie, à compenser le montant du dommage éprouvé par la Commission, l'Inspecteur consulte préalablement le chef du service technique

sur le montant du dommage, et il fixe la quotité de l'amende, dans son jugement, en prenant en considération le degré de culpabilité du contrevenant et les circonstances atténuantes.

La sentence rendue en cas d'avarie causée par contravention est immédiatement notifiée à la Caisse de navigation et au Capitanat du port, afin qu'il soit mis obstacle à la sortie du bâtiment condamné.

Les notifications sont faites, pour le surplus, dans la forme prescrite par les présentes Instructions et par l'article 151 du Règlement du 19 mai 1881.

§. 36.

Si l'avarie n'a pas été causée par une contravention aux Règlements en vigueur, ou si le dommage dépasse d'une manière sensible le montant de l'amende infligée à son auteur, conformément à l'article 145 du Règlement du 19 mai 1881, le chef du service technique en réfère à la Commission et forme, en même temps, une demande en dommages-intérêts, au nom de ladite Commission, contre l'auteur de l'avarie.

Cette demande est portée devant le Capitaine du port de Soulina, lorsqu'elle est dirigée contre un bâtiment de mer ou contre un remorqueur stationné dans ce port; mais quand elle est, au contraire, dirigée contre une allège, elle est portée devant l'Inspecteur de la navigation, lequel propose à la partie adverse de vider le litige par voie d'arbitrage.

Si cette proposition est rejetée, l'Inspecteur en réfère sans délai à la Commission; mais il ne peut, en aucun cas, se pourvoir, en son nom, devant l'autorité de la partie adverse.

Si l'arbitrage est accepté, il est procédé à la rédaction d'un compromis par lequel l'auteur de l'avarie s'engage à accepter le jugement des arbitres, comme rendu en dernier ressort, et renonce à former aucune opposition, devant quelque autorité que ce soit, à l'exécution de leur sentence.

Ce compromis, dans lequel le chef du service technique agit de même que dans toute la cause, au nom de la Commission Européenne, désigne les arbitres choisis par chaque partie et stipule qu'en cas de partage d'avis les arbitres ont le droit de s'adjoindre un tiers-arbitre, qui vide le différend en se prononçant lui-même.

La signature apposée sur le compromis par la partie adverse

doit être légalisée par l'autorité compétente et la minute du compromis demeure déposée dans la chancellerie de l'Inspection, de même que la minute du jugement.

L'Inspection prête d'ailleurs tout son concours aux arbitres pour leur fournir les moyens d'information nécessaires.

Elle agit, en cas de nécessité, auprès des autorités locales ou consulaires, si les arbitres demandent que la partie adverse ou les témoins produits prêtent serment.

Si la sentence arbitrale porte condamnation au profit de la Commission Européenne, elle est notifiée sans délai au Capitanat du port à Soulina et à la Caisse de navigation et l'Inspecteur de la navigation peut être chargé par la Commission d'en poursuivre l'exécution par les voies de droit.

TITRE VI.

Des rapports de l'Inspecteur avec la Commission Européenne, ses organes et les autorités étrangères.

§. 37.

L'Inspecteur correspond directement avec la Commission Européenne et lui adresse ses lettres et rapports au bureau central de Galatz, avec la suscription: «A la Commission Européenne du Danube, à Galatz».

Il est bien entendu que l'Inspecteur peut également correspondre directement, dans la forme officielle, avec chacun des membres de la Commission, et leur transmettre tous renseignements qui lui seraient demandés par eux touchant le service de l'Inspection.

§. 38.

L'Inspecteur et le Capitaine du port de Soulina correspondent directement entre eux pour les besoins de leurs services respectifs; ils agissent l'un vis-à-vis de l'autre, dans les limites de leurs attributions respectives, avec une entière indépendance, mais il est de leur devoir de se faciliter réciproquement l'accomplissement de leurs fonctions dans l'intérêt général de la navigation, qui en constitue le seul objet. Ils ne doivent pas perdre de vue que le service de l'Inspection et celui du Capitanat du port sont intimement

liés entre eux, et qu'ils ne peuvent être administrés, l'un et l'autre, dans des conditions satisfaisantes, sans une entente sincère entre les agents qui les dirigent.

§. 39.

L'Inspecteur correspond de même directement avec l'Ingénieur de la Commission ou, en cas d'absence de ce dernier, avec l'agent chargé de le remplacer, et il facilite au service technique, autant qu'il dépend de lui, l'exécution des travaux d'amélioration et les études entreprises sur le cours du fleuve.

Il est également autorisé, lorsque l'intérêt de la police fluviale l'exige, notamment pour dégager les courbes du bras de Soulina des navires que le vent contraire y retient, de même que pour les secours à donner aux bâtiments en danger de naufrage ou échoués, à requérir les services de tout bâtiment appartenant à la Commission Européenne, en s'adressant directement à leur capitaine ou patron.

§. 40.

L'Inspecteur correspond directement avec le directeur de la Caisse de navigation de Soulina, pour le recouvrement des amendes infligées par lui et pour ce qui concerne le paiement des taxes du pilotage fluvial obligatoire.

§. 41.

L'Inspecteur correspond directement, dans les cas spécifiés par la présente Instruction, avec les autorités consulaires et locales de Toulcea, d'Ismaïl et de Soulina ; mais il ne peut correspondre avec ces mêmes autorités, dans les ports de Galatz et de Braïla, autrement que par l'intermédiaire de la Commission Européenne.

§. 42.

En cas de résistance, de la part des capitaines, aux injonctions qui leur sont faites par l'Inspecteur, par le chancelier ou par les surveillants, agissant dans l'exercice de leurs fonctions et confor-

mément aux dispositions des Règlements en vigueur, l'Inspecteur est autorisé à demander l'intervention du bâtiment de guerre sous l'action duquel les contrevenants se trouvent placés.

§. 43.

Il est bien entendu que la présente Instruction générale n'a pas pour effet de révoquer les instructions spéciales et détaillées données à l'Inspecteur par la Commission sur les diverses branches de son service, en tant que les dispositions de ces instructions spéciales ne sont pas contraires à celles des présentes.

b) Instruction spéciale pour le Capitaine du port de Soulina, avec les modifications jusqu'au 28 mai 1891.

Dispositions générales.

§. 1.

Conformément à l'article 4 du Règlement de navigation et de police applicable à la partie du bas-Danube située en aval de Galatz, arrêté par la Commission Européenne du Danube le 19 mai 1881, le Capitaine du port de Soulina est chargé spécialement de la police de ce port et de la rade.

Ses attributions comprennent, indépendamment de la surveillance des bâtiments mouillés ou naviguant dans le port ou dans la rade :

Le service du pilotage à l'entrée et à la sortie du fleuve ;

La surveillance des opérations d'allège, en tant qu'elles s'effectuent à l'embouchure ;

Le service de sauvetage et les premiers actes conservatoires, en cas de sinistre survenu dans le port ou sur le littoral ;

Le service des phares de Soulina, de Saint-Georges et de l'Ile des Serpents.

Le Capitaine du port est appelé, en outre, à assurer la perception des droits de navigation prélevés à l'embouchure de Soulina et le recouvrement des amendes encourues pour contravention aux Règlements sur la police de la navigation.

Enfin, il agit comme autorité judiciaire de première instance pour le jugement des contraventions commises contre les dispo-

sitions du Tarif des droits de navigation et des contraventions de police, en tant que ces dernières sont commises dans l'étendue de son ressort.

§. 2.

Le bureau du Capitaine du port est composé:

1°. D'un chancelier,

2°. De deux commis,

3°. Et d'un garçon de bureau.

Le service de la police du port proprement dite est fait par les deux bossemans.

Les gardiens de tous les phares administrés par la Commissien relèvent également du Capitaine du port de Soulina.

Pour ce qui concerne le corps des pilotes de l'embouchure, il en sera parlé au Titre III de la présente Instruction.

§. 3.

Les employés désignés au paragraphe précédent sont placés sous l'autorité directe du Capitaine du port.

Le chancelier du Capitanat du port est autorisé à recevoir les actes et déclarations faits au bureau ou dans l'étendue du ressort du Capitanat, sans que la présence du Capitaine du port soit nécessaire ; mais, en cas de naufrage, le chancelier ne peut agir seul, et il n'a pas non plus qualité pour prononcer l'application des amendes de police.

Il délivre des copies conformes de tous actes et jugements dont les minutes sont déposées dans la chancellerie du Capitanat.

Il peut, enfin, être investi de la plénitude des attributions du Capitaine du port, en cas d'empêchement prolongé de ce dernier, mais seulement en vertu d'une délégation spéciale, approuvée, pour chaque fois, par la Commission Européenne.

La surveillance intérieure du port, en ce qui concerne le mouillage des bâtiments et la désignation de leurs évitées, est faite par le chef-pilote, sous les ordres du Capitaine du port.

La tâche des bossemans est de surveiller les opérations de chargement et de déchargement, notamment en ce qui concerne le lest, de faire la première évaluation de la quotité du chargement des bâtiments, de dénoncer les contraventions commises contre

les Règlements en vigueur, de recueillir les laisser-passer que les bâtiments et allèges sont tenus de présenter à la sortie du port, de veiller à ce que les bâtiments ne jettent pas l'ancre dans les parties du fleuve traversées par des câbles télégraphiques indiqués par des signaux et de faire les rapports journaliers sur le mouvement des entrées et des sorties.

§. 4.

Le bureau du Capitaine du port est ouvert régulièrement du lever au coucher du soleil.

Les heures où le bureau est ouvert au public sont indiquées par un avis affiché à la porte du Capitanat du port.

Le Capitaine du port et ses employés sont tenus, toutefois, même en dehors des heures ordinaires de bureau, de prêter secours et assistance aux bâtiments qui réclameraient d'urgence leurs services.

En prévision de ces cas exceptionnels, il y a toujours un homme de garde dans le bureau du Capitanat.

§. 5.

Les actes de juridiction volontaire pour lesquels le Capitaine du port est requis de prêter son ministère donnent ouverture à des droits de chancellerie dont le montant est réglé par le tarif annexé à la présente Instruction, sous la lettre *A*.

Les droits sont liquidés par le Capitaine du port et acquittés par la partie entre les mains du Directeur de la Caisse de navigation de Soulina, qui, seul, peut en donner valablement acquit.

Il ne peut être perçu aucun droit à raison des actes que le Capitaine du port dresse d'office, ni pour les actes judiciaires relatifs à la poursuite et au jugement des contraventions sur lesquels il est appelé à prononcer en premier ressort.

Dispositions spéciales.

TITRE I.

De la police du port et de la rade de Soulina.

§. 6.

Les articles 10, 17 et 23 du Règlement du 19 mai 1881 prescrivent aux capitaines des bâtiments de produire leurs papiers de bord au Capitanat du port, qui les transmet, s'il y a lieu, à l'autorité consulaire compétente.

Le Capitaine du port n'a point à intervenir dans les rapports des capitaines avec les autorités desquelles ils relèvent.

Il est cependant de son devoir de faciliter aux agents consulaires de Soulina les moyens d'amener leurs nationaux à l'observation de leurs lois et règlements particuliers. Il convient que les papiers des bâtiments soient remis, à cet effet, directement par le Capitanat du port aux consuls, lorsque ceux-ci le demandent, la dernière expédition pour le départ des bâtiments devant d'ailleurs se faire toujours à la chancellerie du Capitanat.

Aux termes des articles 17 et 23, les capitaines des bâtiments sont tenus d'effectuer, en personne, la production de leurs papiers au Capitanat du port; cette formalité ne peut être imposée aux capitaines des paquebots qui font des voyages périodiques, lorsqu'ils traversent le port de Soulina; il suffit, dans ce cas, que le rapport du capitaine soit déposé par l'officier chargé de présenter à l'office sanitaire la patente de santé du bâtiment.

Lorsque les capitaines sont obligés par les Règlements en vigueur de laisser leurs papiers de bord déposés au bureau du Capitaine du port, celui-ci leur en délivre un récépissé qui indique notamment le numéro de la dernière estampille, non annulée, apposée par la Caisse de navigation sur le rôle d'équipage.

Ce récépissé est délivré sans frais.

§. 7.

Ainsi que le prescrit l'article 16, les capitaines des bâtiments qui entrent dans le port de Soulina prennent leur mouillage au point qui leur est indiqué par les pilotes.

Le port est divisé, à cet effet, en sections dont le nombre est fixé à quatre. Les limites de ces sections sont indiquées par des poteaux numérotés.

La partie du port située le long de la rive gauche, sur toute l'étendue occupée par les établissements, ateliers et dépôts de la Commission Européenne du Danube, est exclusivement réservée aux bâtiments de transport et autres corps flottants employés au service ou pour les besoins de la dite Commission.

La première section du port, située le long de la rive droite, est réservée aux bâtiments de guerre de station et aux navires à vapeur chargeant ou déchargeant dans le port, ainsi qu'aux bâtiments à voiles, mais en cas de besoin seulement, faisant ces mêmes opérations. Cette section sert également à l'établissement des débarcadères des bâtiments à vapeur.

La deuxième section, située le long de la rive gauche, est réservée aux navires à voiles chargés qui descendent des différents ports du Danube et qui attendent le vent favorable pour prendre la mer, ainsi qu'aux allèges chargées.

La troisième section, située le long de la rive droite, est réservée aux bâtiments à voiles et à vapeur allant à la remonte, et qui ne s'arrêtent à Soulina que le temps nécessaire pour prendre leurs expéditions, ainsi qu'aux allèges vides.

La quatrième section, située le long de la rive gauche, est réservée aux bâtiments qui, après avoir déchargé leur lest à l'endroit qui leur a été indiqué lors de leur entrée dans le port, prennent tout ou partie de leur cargaison dans le port de Soulina, et aux steamers qui opèrent leur chargement à l'aide des grues à vapeur.

Les radeaux et trains de bois qui arrivent dans le port de Soulina, pour y stationner avant de prendre la mer, ne peuvent descendre en aval des corps morts spécialement établis pour leur usage près du troisième poteau milliaire. Ceux qui arrivent à destination de la ville chargés de marchandises ou de matériaux pour l'usage local abordent dans l'intérieur du port, aux endroits désignés à cet effet par le Capitaine du port.

Les remorqueurs attachés au port de Soulina, de même que ceux qui arrivent ou stationnent dans ce port, mouillent aux endroits qui auront été spécialement indiqués à chaque propriétaire de pareils bâtiments, en tant qu'il sera possible, ou sur les points libres de la première section (rive droite) ou de la seconde section (rive gauche).

En prévision des embâcles et durant les débâcles du fleuve, le Capitaine du port a le droit de placer, par exception, tous bâtiments et allèges suivant les exigences du moment, de manière à les préserver le mieux possible contre tout accident ; mais la partie du quai assignée aux corps flottants de la Commission doit toujours être réservée exclusivement à sa destination spéciale.

§. 8.

Par dérogation au paragraphe précédent, une partie du port est affectée au mouillage des bâtiments chargés de pétrole ou d'autres matières inflammables, ainsi que des bâtiments et allèges qui rentrent en relâche dans les cas prévus par les articles 24, 25, 102 et 103 du Règlement de navigation et de police en date du 19 mai 1881.

Ces trois catégories de bâtiments sont mouillées sur la rive gauche, dans l'ordre suivant, en partant de la mer:

1°. Les bâtiments chargés de pétrole, ou d'autres matières inflammables, auprès des corps morts les plus rapprochés de l'embouchure ;

2°. Les bâtiments de mer rentrés en relâche;

3°. Les allèges qui rentrent chargées, en tout ou en partie.

Le mouillage des allèges est limité cependant par l'extrémité inférieure du quai construit pour les besoins des travaux, et de telle sorte que l'accès de ce quai reste toujours libre. En cas d'encombrement, il peut être assigné aux allèges un autre mouillage, dans lequel elles puissent être facilement surveillées par l'officier vérificateur.

Sauf les cas prévus par le présent paragraphe, et les cas de force majeure, l'espace compris entre le phare de la digue du Nord et les sections du port doit rester toujours complètement libre.

§. 9.

Les bâtiments de mer qui rentrent en relâche dans le port de Soulina sont inscrits par le Capitaine du port sur un registre spécial qui contient notamment:

Le nom et la nationalité du bâtiment;

Le chiffre de son tonnage et celui de son tirant d'eau;

Le nom du capitaine;

Le numéro de la dernière estampille apposée sur le rôle d'équipage par la Caisse de navigation;

La date et les motifs de la rentrée;

La date de la sortie.

Ces bâtiments ne peuvent sortir du port avant d'en avoir fait la déclaration au bureau du Capitaine du port, lequel, de son côté, en donne avis à la Caisse de navigation, sans aucun délai.

Sur cet avis, le Directeur de la Caisse délivre un certificat constatant qne les bâtiments prêts à sortir n'ont aucune nouvelle taxe à payer, lequel certificat est visé par le Capitaine du port et tient lieu du laisser-passer nécessaire pour la sortie.

En ce qui concerne les allèges rentrées en relâche, elles ne sont pas tenues de se munir, pour ressortir du port, du laisser-passer prescrit par l'article 100 du Règlement du 19 mai 1881.

Lorsque plusieurs allèges rentrées en relâche passent simultanément la nuit au mouillage spécial qui leur est assigné conformément au paragraphe précédent, le Directeur de la Caisse de navigation a la faculté de requérir l'apposition du sceau du Capitaine du port sur les ouvertures de la cale de ces allèges.

Dans ce cas, les allèges ne peuvent sortir du port, pour continuer le déchargement de leur cargaison, avant que l'intégrité des scellés ait été reconnue par l'officier vérificateur, en présence du bosseman ou de tout autre employé du Capitanat du port.

§. 10.

En dehors de l'intervention qu'il a le droit d'exercer lorsqu'il en est requis, aux termes de l'article 6 du Règlement du 19 mai 1881, le Capitaine du port n'a point à se préoccuper du maintien de la discipline dans les équipages des bâtiments; il veille, toutefois, à ce que les matelots ne troublent point l'ordre général dans les eaux du port.

En cas d'incendie, soit à terre, dans les établissements de la Commission, soit à bord d'un bâtiment, et s'il y a danger pour les navires mouillés, le Capitaine du port requiert les capitaines de ces navires d'envoyer une partie de leur équipage pour concourir aux travaux de sauvetage. Les matelots non commandés pour ce service restent consignés à leur bord pendant la durée de l'incendie.

§. 11.

Les réparations qu'exige l'état d'un bâtiment ne peuvent être effectuées que dans un endroit désigné à cet effet par le Capitaine du port, qui veille à ce que les travaux de réparation ne portent aucune entrave à l'exercice de la navigation.

L'autorisation formelle et préalable du Capitaine du port est nécessaire à quiconque veut entreprendre la construction d'échelles, quais et autres établissements dans le fleuve et à terre près des rives.

Cette autorisation n'est accordée que si l'utilité de la construction projetée est dûment constatée, et avec l'assentiment de la Commission Européenne du Danube, laquelle pose les conditions jugées nécessaires dans l'intérêt public, et auxquelles la partie est tenue de se conformer.

Le Capitaine du port veille à ce qu'il ne soit entrepris aucuns travaux sans autorisation, et il s'oppose à la continuation de ceux qui seraient indûment commencés.

La largeur des quais, sur les deux rives du bras de Soulina, est fixée, pour toute l'étendue du port, à 19 archines de Turquie, soit 47 pieds anglais ou 14 mètres 40 centimètres. Cette largeur est prise à partir de la palissade de revêtement, ou du tracé de ce revêtement tel qu'il a été adopté par la Commission Européenne.

Le Capitaine du port veille à ce qu'il ne soit fait aucun empiètement sur l'alignement ainsi fixé, par de nouvelles bâtisses ou clôtures, et, en cas de doute sur le tracé de cet alignement, il s'adresse au chef du service technique de la Commission.

Le lest mis à terre dans le port de Soulina appartient aux autorités du port, qui en font emploi dans l'intérêt général, à moins que l'Ingénieur préposé au service technique de l'embouchure ne demande qu'il soit mis à sa disposition pour les besoins de ses travaux.

Le lest flottant peut être vendu. Dans ce cas, il est considéré comme cargaison, et l'acheteur en dispose librement.

§. 12.

Nul ne peut entreprendre, ainsi que le porte l'article 28 du Règlement, de retirer sans l'autorisation du Capitaine du port les

ancres, chaînes et autres objets abandonnés, soit dans le port, soit dans la rade.

Cette autorisation est accordée aux ayants-droit après l'accomplissement des formalités ci-après:

Le capitaine d'un bâtiment qui a été obligé, par suite de mauvais temps ou par tout autre cas de force majeure, d'abandonner des ancres, chaînes, etc., peut charger un agent, muni de sa procuration écrite, de reprendre les objets abandonnés, dont il indique le poids ou les dimensions approximatives et les signes qui peuvent aider à les faire reconnaître.

Sur la déclaration de cet agent, le Capitaine du port délivre, sans frais, une autorisation écrite de retirer les objets abandonnés, en indiquant, dans cette autorisation, les poids, dimensions et signes distinctifs des dits objets.

Les objets récupérés sont présentés à un employé que le Capitaine du port désigne à cet effet une fois pour toutes, et qui vérifie leur identité avec ceux à raison desquels l'autorisation a été donnée.

Si l'identité est constatée, les objets récupérés sont laissés en la possession de l'agent des ayants-droit, lequel est tenu d'en donner un récépissé par écrit au Capitaine du port.

Dans le cas contraire, les objets recouvrés sont retenus par le Capitaine du port, qui en donne reçu à celui qui les a retirés, avec une rétribution de trente pour cent de la valeur des dits objets, pour indemnité des frais de sauvetage. Les ayants-droit à la propriété des objets recouvrés sont alors mis en demeure, par une publication faite à Soulina, de les retirer contre le remboursement des frais de sauvetage, dans l'année de la publication.

Si aucun ayant-droit ne se présente avant l'expiration de ce délai, les objets recouvrés sont vendus aux enchères et le produit de la vente est versé à la Caisse de navigation, après déduction des frais de sauvetage.

L'employé chargé de surveiller les travaux de sauvetage est tenu de se transporter en rade chaque fois que sa présence y est nécessaire, qu'il s'agisse de remettre les objets recouvrés au bâtiment auquel ils appartiennent, ou de les employer au sauvetage du bâtiment après naufrage.

§. 13.

Le Capitaine du port est tenu de porter les plus prompts secours aux bâtiments en danger. En cas d'échouement et de naufrage, il est chargé de pourvoir aux premiers besoins des équipages, dont il requiert, à cet effet, l'admission à l'hôpital de la marine de Soulina, conformément à l'article 6 du Règlement en date du 23 avril 1869, sur le service de cet établissemment.

Les noyés recueillis par les agents de la Commission dans les eaux du port ou de la rade de Soulina sont déposés à l'hôpital de la marine et immédiatement soumis à la visite du médecin de cet établissement. L'administrateur de Soulina et, s'il y a lieu, l'autorité consulaire sont avertis sans délai.

Le Capitaine du port recueille, soit au moment même où un corps est trouvé, soit immédiatement après le dépôt à l'hôpital, tous les faits et indices de nature à former des éléments de preuve de l'identité du défunt, et il en dresse procès-verbal.

Les dispositions ci-après, concernant les apparaux et autres objets recueillis à la suite d'un naufrage, sont applicables à tous objets trouvés sur le corps des noyés.

En ce qui concerne le sauvetage du navire et de la cargaison, l'intervention du Capitaine du port s'exerce dans les limites déterminées ci-après:

Il est spécialement chargé de faire dresser un procès-verbal circonstancié du sinistre et de faire les actes conservatoires nécessaires pour sauvegarder les intérêts des ayants-droit en leur absence; il est autorisé, en conséquence, à faire vendre par voie d'enchères, à défaut d'une autorité consulaire compétente, les marchandises avariées dont la conservation serait reconnue impossible; quant aux apparaux et autres objets recueillis, il les fait mettre sous bonne garde, après en avoir dressé un inventaire détaillé.

Après avoir dirigé ces premières opérations, le Capitaine du port remet tous les actes dressés par lui à la plus proche autorité consulaire ou autre compétente, à laquelle il remet l'administration du sauvetage, en lui laissant le soin d'arrêter la liquidation définitive.

Si le Capitaine du port juge que la position d'un bâtiment naufragé constitue un danger ou une entrave pour la navigation, il en informe, sans aucun délai, la Commission Européenne et le chef du service technique de Soulina, et il exerce, à l'égard des

travaux de sauvetage, des attributions identiques à celles qui sont conférées à l'Inspecteur de la navigation par les articles 69, 70 et 71 du Règlement du 10 mai 1881, en ce qui concerne les naufrages survenus dans le cours du fleuve.

Il est bien entendu, d'ailleurs, que tous travaux à exécuter d'office dans l'intérêt de la navigation, pour l'enlèvement ou la destruction de bâtiments naufragés ou de leurs débris, sont effectués par les agents techniques de la Commission Européenne.

Les dispositions faisant l'objet du présent paragraphe sont spécialement applicables aux cas de naufrage, d'échouement ou d'avaries, prévus par l'article 29 du Règlement du 19 mai 1881, c'est-à-dire à ceux qui surviennent dans le port ou sur la rade de Soulina. Le Capitaine du port est tenu d'ailleurs, aussitôt qu'il est informé de l'accident, d'en donner avis au consul du pavillon, si celui-ci réside à Soulina, tout en conservant la direction et la responsabilité des mesures de sauvetage.

Lorsque le naufrage ou échouement a lieu en dehors des eaux du port ou de la rade de Soulina, le Capitaine du port a les mêmes devoirs et exerce les mêmes attributions que ceux qui viennent d'être précisés, sauf toutefois le cas où le consul du pavillon déclare prendre sous sa propre responsabilité les opérations de sauvetage dès leur début. Le Capitaine du port est tenu, dans ce cas, de prêter toute son assistance au consul, lequel demeure engagé pour la restitution du matériel mis à sa disposition et appartenant à l'administration du port.

Dans tous les cas de naufrage, d'échouement ou d'avarie importante, le Capitaine du port adresse à la Commission Européenne, dans le plus court délai possible, un rapport détaillé sur les causes et les circonstances de l'accident. En cas de naufrage, il avertit immédiatement la Commission par voie télégraphique.

Dans les cas où les moyens de sauvetage dont le Capitaine du port est muni ne suffiraient pas à rendre l'assistance nécessaire à un bâtiment, il s'adresse par écrit à l'ingénieur de la Commission, qui met à sa disposition, dans les limites des exigences du service technique, les moyens nécessaires pour les opérations de sauvetage.

Si les mesures à prendre sont de nature à exiger des opérations purement techniques, notamment des travaux sous-marins, etc., le Capitaine du port a recours à l'assistance de l'Ingénieur

et, dès lors, ces deux agents sont tenus d'agir de concert et en parfaite entente.

TITRE II.

De la police du fleuve.

§. 14.

La connaissance et la répression des contraventions que peuvent commettre les pilotes fluviaux dans l'étendue de son ressort, sont exclusivement attribuées au Capitaine du port, qui communiquera sans délai les suspensions et les sentences à l'Inspecteur, lequel reste chargé de leur exécution.

La surveillance de la police fluviale étant réservée à l'Inspecteur de la navigation, le Capitaine du port de Soulina n'a point à y intervenir, en règle générale.

Il peut arriver cependant que, dans certains cas, le Capitaine du port ait compétence pour juger et punir des contraventions commises pendant la navigation du fleuve, mais qui ne seraient constatées que dans le port de Soulina.

Ces cas sont les suivants:

Si un train de bois arrive dans le port avec un tirant d'eau plus considérable que celui qui est prescrit par l'article 60 du Réglement du 19 mai 1881;

Le cas où un radeau arrive dans le port en contravention à l'une des dispositions des articles 61 et 62 du dit Règlement;

Le cas où un bâtiment à vapeur entre dans le port, en descendant le fleuve, avec un ou plusieurs bâtiments remorqués en contravention aux deux derniers alinéas de l'article 43 du même Règlement;

Enfin, le cas où des bâtiments à voiles ou à vapeur arriveraient dans le port, pendant la nuit, sans porter les feux prescrits par l'article 52 du dit Règlement.

Il importe, toutefois, qu'avant de prononcer l'application des pénalités encourues à raison de ces contraventions, le Capitaine du port s'assure qu'il n'y a point eu de jugement émané de l'Inspecteur, ou tout au moins, qu'il n'a été reçu à Soulina, soit à la Caisse de navigation, soit au Capitanat du port, aucune notification

d'un pareil jugement, au moment où le bâtiment contrevenant se présente pour prendre son expédition de sortie.

L'attention du Capitaine du port est, en outre, spécialement appelée sur l'observation des articles 73 et 74 du Règlement susénoncé. Le certificat constatant le tirant d'eau des bâtiments qui partent de Soulina sur lest, pour remonter le fleuve, doit être détaché d'un registre à souche; il est rédigé sur la base de la déclaration faite par le pilote qui a dirigé le bâtiment à l'entrée du port.

TITRE III.

Du pilotage à l'embouchure.

§. 15.

Le corps des pilotes chargés de diriger les bâtiments à l'embouchure de Soulina se compose:

1°. D'un chef-pilote;

2°. D'un sous-chef;

3°. De douze pilotes titulaires;

4°. D'un nombre indéterminé de pilotes auxiliaires, qui ne sont employés qu'en cas d'insuffisance du nombre des pilotes titulaires.

Les pilotes auxiliaires sont rétribués à raison de huit francs par bâtiment piloté à l'entrée ou à la sortie du port.

La partie des appointements des pilotes titulaires qui, par suite de congés temporaires, condamnations, ou pour tout autre motif, aura été déduite du montant des dits appointements, est acquise au fonds de retraite des pilotes de la barre, à moins que le pilote titulaire n'ait été remplacé par l'un des pilotes auxiliaires, auquel cas ce dernier reçoit les appointements de celui qu'il remplace, au prorata du temps couru.

Le paiement des sommes revenant aux pilotes titulaires est effectué en leurs mains par le Directeur de la Caisse de navigation, sur une quittance collective signée par le chef-pilote, par le sous-chef, par l'un des pilotes titulaires, à tour de rôle, et légalisée par le Capitaine du port.

Le salaire des pilotes auxiliaires est également payé aux ayants-droit par le Directeur de la Caisse de navigation, sur la présentation d'un certificat signé par le chef-pilote, visé par le Capitaine du port, et constatant le nombre de bâtiments pilotés par chaque

pilote auxiliaire. A l'appui de ce certificat, le pilote auxiliaire est encore tenu de produire le billet d'embarquement qui lui est délivré, pour chaque opération, par le chef-pilote, conformément au paragraphe 20 ci-après.

§. 16.

Le chef-pilote, le sous-chef et les titulaires sont nommés par la Commission Européenne, le Capitaine du port entendu.

La direction du corps des pilotes appartient au Capitaine du port, il juge et punit les infractions commises par les pilotes pendant le service; il maintient l'ordre et la discipline parmi eux et prononce sur les différends qui peuvent survenir, soit entre les pilotes, soit entre ceux-ci et leurs chefs.

Le chef-pilote est chargé, sous la direction générale du Capitaine du port, de règler spécialement le service et de surveiller le sous-chef et les pilotes, tant dans l'exercice de leurs fonctions que dans leur conduite privée.

Le sous-chef dirige, sous les ordres du chef-pilote, le détail du service dans la passe, notamment à l'arrivée des bâtiments qui viennent de la mer; il remplace le chef-pilote en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier.

Les pilotes titulaires sont chargés du service ordinaire du pilotage dans la passe de l'embouchure de Soulina. Les pilotes auxiliaires sont appelés à diriger les bâtiments en cas d'insuffisance des pilotes titulaires.

§. 17.

Les pilotes de la barre sont choisis désormais seulement parmi les élèves-pilotes ayant subi avec succès l'examen dont il est parlé ci-après. Cet examen a pour but de vérifier s'ils possèdent les connaissances nécessaires pour l'exercice des fonctions de pilote de l'embouchure de Soulina. Les élèves le passent devant une Commission composée:

Du Capitaine du port de Soulina;
De deux capitaines du commerce;
Du chef-pilote, ou en son absence du sous-chef;
Et de deux pilotes titulaires.

Cette commision est présidée par le Capitaine du port, dans les bureaux duquel elle tient ses séances.

Les *élèves-pilotes* sont examinés notamment sur la connaissance de la boussole, sur la pratique de la manœuvre des bâtiments à voiles et des bâtiments à vapeur, sur le maniement du gouvernail, sur le calcul du tirant d'eau des bâtiments, sur les manœuvres du mouillage et de l'appareillage, sur la connaissance des conditions locales de l'embouchure de Soulina et des parties avoisinantes de la mer, sur les mesures à prendre en cas de danger d'échouement, d'abordage ou de naufrage, sur le sauvetage des bâtiments naufragés.

Les résultats de chaque examen sont consignés dans un procès-verbal signé par les membres de la Commission. Ce procès-verbal, accompagné de l'avis motivé du Capitaine du port et des observations du chef-pilote, est soumis par le Capitaine du port à la Commission Européenne, laquelle prononce sur l'admission des aspirants dans le corps des pilotes de l'embouchure.

Tout membre du corps des pilotes reçoit un brevet constatant sa qualité; ce brevet est rédigé d'après le modèle joint aux présentes Instructions. (Annexe B).

Il est tenu, en outre, au Capitanat du port, un registre matricule dans lequel sont inscrits, sous une seule série de numéros d'ordre, les noms et prénoms de tous les pilotes, leur âge et la date de leur nomination.

§. 18.

Le matériel du service des pilotes de l'embouchure comprend:

1°. Trois embarcations à vapeur, dont deux sont spécialement affectées au service de la rade et de l'embouchure, et une à la surveillance intérieure du port;

2°. Deux canots de sauvetage pour les secours à porter en cas de naufrage;

3°. Une provision suffisante de câbles destinés au même but.

4°. Une embarcation à rames spécialement affectée à la surveillance des deuxième, troisième et quatrième sections.

Ce matériel est fourni par la Commission Européenne, mais son entretien est à la charge du fonds du pilotage.

Les embarcations des pilotes et leur personnel sont placés sous les ordres du Capitaine du port. Le chef-pilote est spéciale-

ment chargé de veiller à la conservation et à l'entretien de leurs agrès, ainsi que du matériel de pilotage et de sauvetage en général, dont il est personnellement responsable et dont il est dressé chaque année un inventaire détaillé. Le mécanicien de chaque embarcation à vapeur est responsable de la bonne tenue et de la conservation des appareils moteurs et de tous leurs accessoires, ainsi que du charbon consommé et des autres fournitures.

Pendant le service, les embarcations des pilotes portent le pavillon désigné sous le No. I, au tableau joint aux présentes Instructions. (Annexe C).

Les deux embarcations à vapeur destinées au service de la passe peuvent également être employées dans l'intérêt des travaux en cours d'exécution à l'embouchure, en tant que cela est possible sans compromettre le service du pilotage et ainsi qu'il est dit au paragraphe 41 ci-après. Le Capitaine du port s'entend à cet effet avec le chef du service technique.

Au surplus, le service des embarcations à vapeur du pilotage est réglé dans ses détails par une instruction spéciale émanée de la Commission Européenne, en date du 16 avril 1870, et qui peut être modifiée suivant les besoins.

§. 19.

Le chef-pilote ou le sous-chef, assisté d'un nombre suffisant de pilotes titulaires commandés à tour de rôle pour ce service, constate, chaque matin, la profondeur du chenal dans la passe; les sondages s'effectuent au moyen d'une perche graduée en pieds anglais.

Le résultat en est immédiatement communiqué au Capitaine du port, qui fait connaître, sans délai, la profondeur de la passe au Directeur de la Caisse de navigation. Lorsque la profondeur varie, tout changement est signalé par le Capitaine du port à la Commission Européenne, dans le plus court délai possible, et en règle, par voie télégraphique. Ces indications sont également transmises par le Capitaine du port à l'Inspecteur de la navigation à Toulcea.

La profondeur de la passe est affichée, en outre, au haut de la tour du phare, en chiffres d'une dimension suffisante pour pouvoir être lus de la rade.

§. 20.

Les pilotes se réunissent chaque matin, à l'heure fixée par le Capitaine du port, dans le bureau du chef-pilote, pour recevoir ses ordres et prendre connaissance de la profondeur de la passe.

Trois vigies nommées et rétribuées par la Commission Européenne sont tenues, à tour de rôle, de faire le guet jour et nuit sur la tour du phare de la rive droite pour annoncer, à l'aide des signaux indiqués dans le tableau joint aux présentes Instructions (Annexe C), l'arrivée des bâtiments venant de la mer ou descendant le fleuve. Ces vigies observent, en même temps, les mouvements des navires et, en cas de besoin, elles avertissent immédiatement le chef-pilote ou le Capitaine du port.

Lorsque, par suite d'une grande affluence de bâtiments, le nombre des pilotes titulaires est insuffisant, le chef-pilote, après en avoir informé le Capitaine du port, requiert le nombre nécessaire de pilotes auxiliaires. Chaque fois qu'un de ces derniers est désigné pour piloter un bâtiment, il lui est délivré par le chef-pilote un billet d'embarquement indiquant le nom et le numéro matricule du pilote auxiliaire, ainsi que le nom du bâtiment piloté. Ce billet d'embarquement est daté et signé par le chef-pilote.

§. 21.

Aussitôt qu'un pilote est rendu à bord d'un navire qu'il es chargé de diriger à son entrée dans le fleuve, il justifie de sa qualité au capitaine, si celui-ci l'en requiert, par la présentation de son brevet.

Ainsi que le prescrit l'article 80 du Règlement du 19 mai 1881 le pilote fait connaître au capitaine la profondeur de la passe d'après le dernier sondage et le capitaine, de son côté, lui déclare le tirant d'eau de son navire. Afin d'éviter toute contestation à cet égard, le pilote présente au capitaine un billet d'immersion imprimé qui, après avoir été rempli et signé par le capitaine, est rendu au pilote.

Le pilote est tenu également d'informer le capitaine du bâtiment qu'il est chargé de diriger à son entrée que, sur le bas-Danube, l'exercice de la navigation est régi par des dispositions faisant loi pour tous les pavillons, et que le texte des Règlements en vigueur

se trouve en vente au bureau de la Caisse de navigation. Il remet d'ailleurs, au capitaine, pour s'acquitter de cette obligation, un extrait imprimé en différentes langues des principales dispositions en vigueur, duquel extrait le nombre d'exemplaires nécessaires est remis à chaque pilote par le chef-pilote.

Si, pour s'alléger, un navire est contraint de jeter tout ou partie de son lest, le pilote veille à ce que ce déchargement ne soit pas effectué contrairement aux dispositions de l'article 73 du Règlement du 19 mai 1881.

En cas de contravention à ces dispositions, le pilote est tenu de faire immédiatement son rapport au chef-pilote, lequel informe, de son côté, le Capitaine du port.

Le pilote chargé de diriger un navire à la sortie est tenu de s'embarquer avant que le bâtiment ne quitte son mouillage.

§. 22.

Le pilote qui a conduit un bâtiment, à l'entrée ou à la sortie, est en droit de le faire constater par le capitaine, au moyen d'un certificat écrit délivré par ce dernier. Ce certificat doit être contresigné, le jour même de sa délivrance, par le chef-pilote et présenté au Capitaine du port.

Si un capitaine a des motifs de plainte contre le pilote qui a dirigé son bâtiment, il se pourvoit directement devant le Capitaine du port. Ces plaintes sont transcrites sur un registre spécial tenu à cet effet par le secrétaire du corps des pilotes, et elles sont signées par le capitaine qui les a formulées.

Le chef-pilote examine les faits imputés au pilote et soumet le rapport relatif à la dite plainte au Capitaine du port.

Le pilote qui a dirigé un bâtiment dans la passe est tenu d'ailleurs d'en faire, le jour même, son rapport verbal au chef-pilote ou au sous-chef, et de lui signaler exactement les accidents qu'il a pu éprouver, les variations qu'il aurait constatées dans la direction et dans la profondeur du chenal, dans la configuration des bas-fonds, ainsi que les nouveaux obstacles pouvant provenir des bâtiments naufragés ou de leurs débris, ancres ou autres objets abandonnés, et, en général, toutes les circonstances pouvant intéresser la navigation.

§. 23.

Lorsqu'un navire est obligé de traverser l'embouchure pendant une tempête ou par une mer très grosse, et s'il n'est pas possible à l'embarcation des pilotes de l'aborder, le chef-pilote ou le sous-chef se tient aussi près que possible de la passe, pour guider le navire à l'aide de ses signaux. Il doit être muni à cet effet d'une perche portant un signal à son extrémité, et qui est tenue verticalement si le navire suit la bonne direction, tandis que, dans le cas contraire, elle est inclinée du côté vers lequel le bâtiment doit diriger sa course.

Un pavillon bleu doit être arboré sur la tour du phare lorsque l'état de la mer ne permet pas aux embarcations des pilotes de se rendre sur la rade.

§. 24.

Lorsqu'un bâtiment se trouve en danger de naufrage ou d'échouement, soit en rade, soit dans la passe, soit dans l'intérieur du port, tous les pilotes titulaires et auxiliaires, ainsi que leurs chefs, sont tenus de se réunir pour lui porter secours, aussitôt que le signal prescrit (Annexe C) a été donné de la tour du phare. Ils se rassemblent, à cet effet, au bureau du chef-pilote, qui prend, sous la surveillance du Capitaine du port, la direction des mesures de sauvetage.

En cas d'échouement, le chef-pilote ou le sous-chef se rend à bord du navire échoué, avec les embarcations et le nombre de pilotes nécessaires, afin de le remettre à flot, s'il est possible.

S'il y a naufrage, les pilotes sont tenus également de prêter aide et assistance et ils s'efforcent, avant tout, de sauver l'équipage et les passagers.

Le concours des pilotes pour le sauvetage est entièrement gratuit, à moins que le capitaine du bâtiment se soit abstenu, sans motif suffisant, de demander un pilote, ou ait refusé de le recevoir à son bord, ou qu'il ait fait une fausse déclaration au sujet du tirant d'eau de son navire.

§. 25.

Le Capitaine du port de Soulina prononce en premier ressort l'application des pénalités encourues par les pilotes à raison

des contraventions commises par eux contre les dispositions dudit Règlement. L'article 136 du Règlement de navigation et de police du 19 mai 1881 lui confère également le pouvoir de les condammer à une amende, dont le maximum est fixé à trois cents francs, pour toute contravention à raison de laquelle il n'est pas édicté de pénalité spéciale.

En faisant usage de ce pouvoir, le Capitaine du port se renferme dans les limites indiquées ci-après:

Si le pilote désigné pour piloter un bâtiment tarde à se rendre à bord, il est passible d'une amende de cinquante à cent francs; si le retard provient du chef-pilote ou du sous-chef, et que le pilote désigné n'ait point été averti en temps utile, le chef-pilote ou le sous-chef sera puni de la même peine.

Tout pilote qui, étant en état d'ivresse, entreprend de piloter un bâtiment, est passible d'une amende de cent francs au moins et de trois cents francs au plus.

Tout pilote titulaire qui s'éloigne de Soulina sans avoir obtenu un congé par écrit du Capitaine du port, est passible d'une amende de dix francs par jour d'absence.

Toute autre contravention non expressément prévue par le Règlement du 19 mai 1881 ou par les présentes Instructions peut être punie d'une amende de vingt à cinquante francs, si elle a été commise par le chef-pilote ou par le sous-chef, et d'une amende de dix à trente francs, si elle a été commise par un pilote.

§. 26.

Indépendamment du cas prévu par l'art. 92 du Règlement du 19 mai 1881, le Capitaine du port peut proposer à la Commission la destitution des pilotes dans les cas suivants, savoir:

Contre tout pilote qui se sera enivré à bord du bâtiment dont la direction lui est confiée;

Contre tout pilote qui aura exigé ou accepté de la part d'un capitaine une rémunération en sus de la taxe de pilotage acquittée par celui-ci, s'il y a eu récidive.

Contre tout pilote qui aura participé à une entreprise d'allège;

Contre tout pilote qui se sera absenté de Soulina, sans avoir obtenu un congé écrit du Capitaine du port. Dans tous les cas ci-dessus, le Capitaine du port suspend de ses fonctions le pilote dé-

linquant jusqu'à ce que la Commission ait statué sur la proposition de destitution.

Il ne peut pas être accordé de congé à plus de trois pilotes titulaires simultanément et tout congé dépassant un mois de durée doit être soumis à l'approbation préalable de la Commission Européenne.

Toute condamnation pécuniaire doit être prononcée par jugement motivé, sauf l'appel devant la Commission Européenne.

§. 27.

Le service du pilotage fluvial rentre exclusivement dans les attributions de l'Inspecteur de la navigation et le Capitaine du port de Soulina n'a point, en général, à y intervenir.

Si le capitaine d'un bâtiment remontant le fleuve s'adresse au Capitanat du port pour qu'il lui soit désigné un pilote, ce pilote doit être pris parmi ceux du service fluvial et le Capitaine du port requiert le sous-chef de ce service, résidant à Soulina, pour désigner le pilote.

Les pilotes de l'embouchure ne peuvent être choisis à cet effet.

Le sous-chef du pilotage fluvial est tenu pareillement d'obtempérer à toute réquisition du Capitaine du port en ce qui concerne le service que les pilotes du fleuve peuvent se trouver dans le cas de remplir dans l'intérieur du port, et notamment pour tous renseignements et déclarations qui seraient nécessaires relativement au voyage des bâtiments pilotés à la descente.

Le Capitaine du port, de son côté, prête assistance au sous-chef du pilotage fluvial pour lui faciliter l'accomplissement de son service.

Si un bâtiment descendant le Danube arrive à Soulina sans avoir à bord un pilote immatriculé du service fluvial, et si la contravention ainsi commise contre la disposition du quatrième alinéa de l'article 85 du Règlement du 19 mai 1881 n'a pas été l'objet d'une condamnation prononcée par l'Inspecteur et notifiée, soit au Capitanat du port, soit à la Caisse de navigation, le Capitaine du port de Soulina est compétent, attendu l'urgence, pour appliquer la pénalité édictée par l'article 133 du Règlement sus-énoncé.

TITRE IV.

Du service des phares.

§. 28.

Le Capitaine du port est chargé de surveiller le service des phares des embouchures du Danube et de l'Ile des Serpents.

Le personnel de ces phares, nommé par la Commission, est placé sous la surveillance disciplinaire du Capitaine du port; la surveillance technique des phares appartient à l'Ingénieur de la Commission Européenne.

Le Capitaine du port inspecte, une fois au moins par mois, les phares de l'Ile des Serpents et de St. Georges, soit en personne, soit par l'organe d'un agent. Il s'entend avec l'Ingénieur pour tous ce qui serait exigé par les besoins de ce service.

TITRE V.

Du service des allèges.

§. 29.

Le service des allèges est placé sous la direction de l'Inspecteur de la navigation résidant à Toulcea, et le Capitaine du port de Soulina est simplement chargé de la surveillance spéciale des opérations d'allège qui s'accomplissent dans le dit port ou sur la rade. En conséquence, si la cargaison mise à bord d'une allège sur un point quelconque du fleuve doit être remise au bâtiment allégé dans le port ou en rade de Soulina, cette opération tombe sous la surveillance du Capitaine du port aussitôt que l'allège y est arrivée.

Dans le cas où une opération de cette nature est entreprise par un bâtiment employé exceptionnellement comme allège, les papiers de bord déposés en exécution du premier alinéa de l'article 95 du Règlement du 19 mai 1881, ci-dessus énoncé, entre les mains de l'Inspecteur de la navigation, sont transmis par ce dernier, directement et sans délai, au Capitaine du port de Soulina.

§. 30.

Les opérations d'allège effectuées à l'embouchure du fleuve rentrant, ainsi qu'il a été dit au paragraphe précédent, sous la sur-

veillance spéciale du Capitaine du port de Soulina, si des particuliers ou des compagnies ont l'intention d'établir dans le dit port un service d'allèges au moyen de transports à vapeur, ils sont tenus d'en donner un avis préalable au Capitaine du port, en déposant un état détaillé des bâtiments destinés à ce service, indiquant l'espèce, les noms ou numéros desdits bâtiments et leur capacité en tonnes de registre. Le Capitaine du port transcrit cet état sur un registre séparé et délivre une simple autorisation d'exercer le service d'allège avec les bâtiments qui s'y trouvent mentionnés, sans qu'il soit besoin de procéder à l'examen dont il est parlé à l'article 94 du Règlement du 19 mai 1881, ni à l'inscription des dits bâtiments sur le registre matricule des allèges tenu par l'Inspecteur de la navigation.

Le Capitaine du port transmet toutefois à l'Inspecteur un état des bâtiments admis à servir d'allège en vertu du présent paragraphe, au fur et à mesure des autorisations accordées.

Si le service d'allège est exercé par une compagnie régulièrement constituée, l'autorisation peut lui être délivrée sans qu'elle soit astreinte à fournir caution.

Les compagnies dont le siège n'est pas établi à Soulina et les propriétaires des allèges à vapeur qui ne dirigent pas en personne le service doivent être représentés à Soulina par un agent dont ils indiquent le nom au Capitaine du port, et qui est responsable vis-à-vis de ce dernier et vis-à-vis des capitaines marchands.

§. 31.

Le laisser-passer prescrit par l'article 100 du Règlement du 19 mai 1881 n'est délivré qu'après le paiement des droits dus en vertu du tarif des droits de navigation en vigueur, et après l'accomplissement des formalités suivantes:

Le capitaine du bâtiment allégé ainsi que le conducteur de l'allège se rendent ensemble au Capitanat du port et déclarent:

Le nom du bâtiment allégé, sa nationalité et le nom de son capitaine ;

Le numéro matricule de l'allège, sa capacité et le nom de son patron ;

La nature et la quantité des marchandises déchargées et, à défaut d'une quantité déterminée, les clauses spéciales du contrat d'allège ;

Le prix convenu pour le nolis, si l'une ou l'autre des parties demande qu'il en soit fait mention.

Ces déclarations sont transcrites sur un registre à ce destiné et signées par les parties intéressées.

Il est également tenu au Capitanat du port un registre sur lequel sont inscrits les bâtiments qui doivent recevoir en rade la totalité de leur chargement ; lorsque les allèges destinées à ces bâtiments se présentent au Capitanat pour obtenir les laisser-passer de sortie, l'indication de leur nom ou numéro et celle de leur tonnage sont portées en regard du nom du bâtiment dont elles transportent la cargaison. Ces indications sont données par écrit, soit par le chargeur, soit par son représentant à Soulina.

§. 32.

Si une allège est appelée vide sur la rade, soit pour recevoir des marchandises d'un navire qui n'entre pas dans le fleuve, soit pour alléger un bâtiment entrant de la totalité ou d'une partie de sa cargaison, le capitaine du navire mouillé en rade et le conducteur de l'allège se rendent au Capitanat du port et y font la déclaration prescrite par le paragraphe précédent. Après l'accomplissement de cette formalité et le paiement effectué à la Caisse de navigation de la taxe due par l'allège, en vertu du tarif en vigueur, le Capitaine du port délivre le laisser-passer à l'allège, qui rejoint sur la rade le bâtiment à alléger et, sauf le cas de force majeure, elle ne peut le quitter, s'il doit entrer lui-même dans le port, avant de lui avoir rendu la totalité de sa cargaison.

§. 33.

Pour l'exécution des articles 107 et 108 du Règlement du 19 mai 1881, relatifs aux cas de force majeure, le Capitaine du port se conforme aux dispositions ci-après :

Si après avoir franchi la passe, une allège est forcée par le mauvais temps de rentrer dans le port sans avoir pu remettre sa cargaison au bâtiment auquel elle est destinée, le patron de l'allège est tenu de se présenter immédiatement au Capitanat du port pour y faire sa déclaration, et il prend le mouillage qui lui est spécialement assigné. Si le bâtiment allégé reste en rade, le patron de l'allège est tenu de le rejoindre et de lui remettre son charge-

ment aussitôt que l'état de la mer le permet et il n'a droit, dans ce cas, à aucune augmentation de nolis, quel que soit le temps pendant lequel il a conservé à bord la cargaison du navire allégé.

Le patron d'allège est tenu d'agir de même dans le cas où le bâtiment allégé est obligé par le mauvais temps de quitter la rade de Soulina avant d'avoir repris la totalité de la cargaison mise à bord de l'allège. Aussitôt après la déclaration faite dans ce cas par le patron d'allège, après sa rentrée dans le port, le Capitaine du port ordonne les publications et toutes autres mesures nécessaires pour mettre les ayants-droit en demeure de se présenter, et pour sauvegarder les intérêts du bâtiment allégé et ceux de l'allège.

Si après l'expiration du délai de six jours fixé par l'article 108, le patron de l'allège a obtenu l'autorisation de décharger sa cargaison à terre, et si le capitaine du bâtiment allégé a effectué, avant son départ, le dépôt du nolis convenu, ce nolis est versé au patron de l'allège. S'il n'y a pas eu dépôt du nolis, le patron d'allège peut requérir, par le ministère du Capitaine du port, la vente de la cargaison débarquée jusqu'à concurrence de ce qui lui est dû.

Aussitôt que le paiement du nolis est assuré, la cargaison est délivrée aux ayants-droit, lesquels, à défaut d'autres preuves, sont admis à justifier de leur titre par une attestation écrite émanée de l'autorité consulaire compétente ; il est entendu, d'ailleurs, qu'avant d'obtenir la délivrance de la cargaison. ils sont tenus de rembourser les frais faits pour sa conservation.

Si dans le délai d'un mois, à partir de la publication faite par le Capitaine du port, aucun ayant-droit ne réclame la délivrance de la cargaison, elle est vendue aux enchères et le produit de la vente est versé, à titre de dépôt, dans la Caisse de navigation. Il ne peut, en aucun cas, être procédé à la vente partielle ou totale de la cargaison, si ce n'est trois jours après un avis donné par écrit à l'autorité consulaire de laquelle relève le bâtiment qui a délaissé les marchandises.

§. 34.

En cas de contestation entre les patrons d'allèges et les capitaines des bâtiments allégés, et si l'une ou l'autre des parties réclame son intervention, le Capitaine du port, après avoir pris les mesures de police qu'il juge nécessaires, procède à la constatation des faits litigieux et sauvegarde, par des disposition provisoires,

les intérêts des deux parties; mais son action se restreint dans ces limites et il abandonne aux autorités civiles compétentes l'examen et le jugement de la cause.

Le Capitaine du port est autorisé à recevoir en dépôt le montant du nolis dû au patron d'allège en cas de contestation, lorsque les deux parties en cause sont d'accord pour effectuer ce dépôt. Le Capitaine du port dresse, dans ce cas, acte du dépôt, et cet acte est signé par les deux parties. La somme déposée est versée à la Caisse de navigation pour être conservée par elle jusqu'à ce que le différend soit vidé. Elle est restituée à la partie ayant droit de la recevoir sur un certificat du Capitaine du port.

§. 35.

Les opérations d'allège qui se terminent dans le port ou en rade de Soulina sont l'objet d'une surveillance spéciale de la part du Capitaine du port, dans le but de prévenir ou de réprimer les détournements qui peuvent être commis sur les marchandises mises à bord des allèges. Le Capitaine du port tient, en conséquence, sévèrement la main à l'application des articles 100, 101, 102, 103, et 105 du Règlement du 19 mai 1881, et des pénalités auxquelles les contraventions commises par les patrons d'allège donnent lieu.

En cas de condamnation devenue définitive à l'amende édictée par l'article 139 du susdit Règlement, le tiers de l'amende infligée est acquis, à titre de prime, à celui qui aura désigné aux agents de la police de la navigation l'allège à bord de laquelle sera trouvé une partie de cargaison indûment conservée, ou qui sera convaincue d'un détournement de marchandises au préjudice d'un bâtiment allégé.

TITRE VI.

De l'application des dispositions spéciales édictées dans l'intérêt des travaux d'amélioration.

§. 36.

Lorsqu'une avarie quelconque est causée par un bâtiment, train de bois ou radeau, à une propriété de la Commission Européenne, dans le port ou en rade de Soulina, le Capitaine du port, de con-

cert avec le chef du service technique de la Commision, prend les mesures nécessaires, avec la plus grand diligence possible, pour constater les causes et les circonstances, et pour faire évaluer le montant du dommage.

A cet effet, les ingénieurs, surveillants ou contre-maîtres de travaux, dans le ressort desquels une avarie est survenue, de même que les capitaines ou patrons de dragues, barques ou embarcations qui auront été endommagées, requièrent immédiatement l'intervention des agents du Capitanat du port de Soulina, afin que les procès-verbaux nécessaires soient dressés.

En attendant l'arrivée des agents du Capitanat, les choses doivent être laissées en l'état où elles se trouvaient au moment de l'accident, à moins qu'il n'y ait péril en la demeure.

En cas d'urgence, le chef des travaux ou de l'embarcation avariés procède lui-même aux constatations nécessaires.

§. 37.

Lorsque les agents du Capitanat du port sont arrivés sur les lieux de l'avarie, ils constatent immédiatement, par un procès-verbal, le dommage causé et recueillent les déclarations des témoins. Les documents de cette information sont laissés par eux, en original, entre les mains de l'agent technique préposé aux travaux, ou du capitaine ou patron de l'embarcation avariée.

Les agents du Capitanat constatent, en même temps, s'il y a eu contravention aux Règlements de la part de l'auteur de l'avarie et, dans ce cas, ils en dressent procès-verbal dans la forme prescrite par les instructions en vigueur.

Les documents relatifs à l'avarie sont transmis par l'agent technique, aussi promptement que possible, au chef du service technique à Soulina, qui est chargé de provoquer le recouvrement des dommages-intérêts, après en avoir évalué le montant.

Les procès-verbaux relatifs à la contravention sont transmis, avec la même célérité, par l'agent qui l'a constatée, au Capitaine du port, lequel prononce, s'il y a lieu, l'application de l'amende édictée par l'article 145 du Règlement de navigation et de police.

Cette amende étant destinée, dans les cas ordinaires d'avarie, à compenser le montant du dommage éprouvé par la Commission, le Capitaine du port consulte préalablement le chef du service technique sur le montant du dommage, et il fixe la quotité de

l'amende, dans son jugement, en prenant en considération le degré de culpabilité du contrevenant et les circonstances atténuantes.

Le jugement rendu en cas d'avarie causée par contravention est immédiatement notifié à la Caisse de navigation et il est mis obstacle à la sortie du bâtiment condamné.

Les notifications sont faites, pour le surplus, dans la forme prescrite par les présentes Instructions et par l'article 151 du Règlement du 19 mai 1881.

En cas d'appel, le bâtiment ou radeau condamné ne peut recevoir ses expéditions de partance qu'après avoir déposé le montant de la condamnation à la Caisse de navigation. Le départ ne peut être autorisé, avant le dépôt, que par une décision spéciale de la Commission Européenne.

§ 38.

Si l'avarie n'a pas été causée par une contravention aux Règlements en vigueur, ou si le dommage éprouvé par la Commission dépasse d'une manière sensible le montant de l'amende infligée à son auteur, conformément à l'article 145 du Règlement sus-énoncé, le chef du service technique, après en avoir référé sans délai à la Commission, forme, devant le Capitanat du port, une demande en dommages-intérêts, au nom de la dite Commission, contre l'auteur de l'avarie.

Toutefois, lorsque l'avarie a été causée par un bâtiment appartenant à l'une des Compagnies publiques dont les bâtiments font des voyages périodiques, tous les documents sont transmis à la Commission, qui, dans ce cas, agit directement auprès de la Compagnie.

Sur la demande dont il est saisi par le chef du service technique, conformément au premier alinéa du présent paragraphe, le Capitaine du port propose à la partie adverse de vider le litige par voie d'arbitrage.

Si cette proposition est rejetée, il en réfère, sans délai, à la Commission; mais il ne peut, en aucun cas, se pourvoir, en son nom, devant l'autorité de la partie adverse.

Si l'arbitrage est accepté, il est procédé à la rédaction d'un compromis par lequel l'auteur de l'avarie s'engage à accepter le jugement des arbitres comme rendu en dernier ressort, et renonce à former aucune opposition, devant quelque autorité que ce soit, à l'exécution de leur sentence.

Ce compromis, dans lequel le chef du service technique agit, de même que dans toute la cause, au nom de la Commission Européenne, désigne les arbitres choisis par chaque partie et stipule qu'en cas de partage d'avis les arbitres ont le droit de s'adjoindre un tiers-arbitre, qui vide le différend en se prononçant lui-même.

La signature apposée sur le compromis par la partie adverse est légalisée par l'autorité compétente, et la minute du compromis demeure déposée dans la chancellerie du Capitanat du port, de même que la minute du jugement.

Si l'avarie a été causée par une contravention aux Règlements en vigueur, le remboursement des dommages-intérêts effectué volontairement par l'auteur lui sera compté comme circonstance atténuante dans l'application de l'article 145 du Règlement de police.

Dans tous les cas, il est entendu que les jugements de condamnation portant sur l'art. 151 ne doivent, dans leurs considérants, faire aucune mention du montant des dommages tel qu'il serait évalué par le service technique.

Le Capitanat du port prête d'ailleurs tout son concours aux arbitres pour leur fournir les moyens d'information nécessaires. Il agit, en cas de nécessité, auprès des autorités locales ou consulaires, si les arbitres demandent que la partie adverse ou les témoins produits prêtent serment.

Si la sentence arbitrale porte condamnation au profit de la Commission Européenne, elle est notifiée sans délai à la Caisse de navigation et, sauf ordre contraire de la Commission, le bâtiment condamné ne peut recevoir les expéditions de partance avant d'avoir payé à la dite Caisse le montant de la condamnation.

Si le jugement n'est pas prononcé contre un bâtiment de mer, le Capitaine du port de Soulina en poursuit l'exécution par les voies de droit.

TITRE VII.

Des rapports du Capitaine du port avec la Commission Européenne et ses organes.

§ 39.

Le Capitaine du port correspond avec la Commission Européenne pour toutes les affaires qui rentrent dans les attributions administratives et techniques de cette Commission et son devoir

est de la tenir au courant de tout ce qui touche aux intérêts du commerce et de la navigation; il lui adresse ses lettres et rapports au bureau central de Galatz, avec la simple suscription: «A la Commission Européenne du Danube, à Galatz». Le Capitaine du port correspond aussi directement avec l'agent roumain compétent pour les affaires du port.

§ 40.

Le Capitaine du port et l'Inspecteur de la navigation correspondent entre eux pour les besoins de leurs services respectifs; ils agissent, chacun dans les limites de son ressort, d'une manière entièrement indépendante, mais il est de leur devoir de se faciliter réciproquement l'accomplissement de leurs fonctions, dans l'intérêt général de la navigation, qui en constitue le commun objet. Ils ne doivent point perdre de vue que le service du Capitanat du port et celui de l'Inspection sont intimement liés entre eux, et qu'ils ne peuvent être administrés, l'un et l'autre, dans des conditions satisfaisantes, sans une entente sincère entre les agents qui les dirigent.

§ 41.

Le Capitaine du port correspond, de même, directement avec le chef du service technique de la Commission Européenne résidant à Soulina, et il lui facilite, autant qu'il dépend de lui, l'exécution des travaux d'amélioration et les études techniques entrepris à l'embouchure du fleuve ou dans le port de Soulina.

Les embarcations à vapeur affectées à la surveillance de police dans le port, et au service du pilotage, peuvent être employées autant que le permet leur destination principale, aux dits travaux et études, conformément aux règles tracées par l'instruction spéciale arrêtée pour le service de ces embarcations. Le chef du service technique s'entend directement, dans ce but, avec le Capitaine du port et il est bien entendu que pour le temps pendant lequel les embarcations sont employées dans l'intérêt des travaux ou études, les salaires de leur personnel et tous frais de combustible et autres sont mis à la charge de tel chapitre du budget ordinaire de la Commission ou de tel devis spécial qu'il appartiendra.

§ 42.

Enfin, le Capitaine du port est en rapport direct avec le Directeur de la Caisse de navigation de Soulina, auquel il est tenu de prêter toute aide et assistance, afin d'assurer la perception des droits de navigation que la dite Caisse est chargée d'opérer à l'embouchure de Soulina, conformément au Tarif arrêté par la Commission Européenne, ainsi que le recouvrement des amendes de police prononcées en vertu des Règlements arrêtés par ladite Commission.

L'assistance des agents du Capitanat du port doit être particulièrement assurée aux officiers-vérificateurs, pour leur faciliter le contrôle des mouvements et des opérations effectuées dans le port et sur la rade par les bâtiments de commerce et par les allèges. Cette assistance est réglée par l'instruction spéciale arrêtée par la Commission sur le service de la vérification.

Le Capitaine du port est spécialement tenu de veiller à ce que les déclarations faites à l'entrée par les capitaines sur la quotité du chargement de leur bâtiment soient communiquées sans aucun délai au Directeur de la Caisse de navigation, de même que tous renseignements nécessaires pour la statistique des marchandises embarquées sur les bâtiments qui prennent la mer.

Les agents du Capitanat du port et les pilotes de l'embouchure sont également tenus, sous peine d'amende disciplinaire, d'avertir les capitaines des bâtiments avec lesquels ils se trouvent en rapport de service, notamment ceux qui entrent pour la première fois dans le Danube, qu'ils n'ont pas satisfait à toutes les formalités obligatoires à Soulina, en se présentant au bureau du Capitaine du port et à l'office de la santé, mais qu'ils ont encore à se rendre, dans tous les cas, à la Caisse de navigation pour y présenter leur rôle d'équipage.

A l'expiration de chaque année, au plus tard le 25 janvier de l'année suivante, le Capitaine du port remet au Directeur de la Caisse de navigation un état de tous les bâtiments de mer mouillés dans le port de Soulina, le 31 décembre, en indiquant pour chacun le numéro de l'estampille apposée par la Caisse sur son rôle d'équipage. Il porte également sur cet état les noms et le numéro d'estampille de tous les bâtiments de mer, dont le rôle d'équipage se trouve déposé au Capitanat et qui ont été autorisés, conformé-

ment à l'article 95 du Règlement du 19 mai 1881, à servir temporairement d'allèges.

§. 43.

Les présentes Instructions entreront en vigueur le 1er. juillet 1881 et elles pourront être développées et modifiées, suivant les besoins, par la Commission Européenne.

Il est bien entendu qu'elles n'ont point pour effet d'abroger les instructions spéciales données au Capitaine du port par la dite Commission, sur les détails de son service, en tant que leurs dispositions ne sont point directement contraires à celles qui sont contenues dans les présentes Instructions.

INSTRUCTION AU CAPITAINE DU PORT

ANNEXES.

TARIF

des droits à percevoir dans les bureaux du Capitanat du port de Soulina.

No. d'ordre	Nature des actes	Bases de la perception	Taxation Fcs. cs.
1	Rédaction du manifeste de sortie, lorsqu'elle est demandée .	Droit fixe par navire : au-dessous de 20 tonneaux . . .	3,30
		de 20 à 100 tonneaux .	6 60
		au-dessus de 100 tonneaux.	8,80
2	Rapport de mer (prova di fortuna) avec ou sans audition de l'équipage et des passagers . .	Pour les 4 premières pages .	11,40
		Pour chaque page en sus . .	1,10
3	Désarmement, armement ou réarmement d'un bâtiment . .	Droit fixe	11,40
4	Ordonnance du Capitaine du port, en matière de droit civil maritime ; — Homologation d'un règlement d'avaries ; — Nomination d'experts ; — Procès-verbal de prestation de serment d'experts, dressé par l'employé du Capitanat du port, délégué ad-hoc ; — Dépôt de rapports d'experts, dressé par ceux-ci ; — Acte de délaissement d'un navire ou de marchandises	Par pièce délivrée : pour les 4 premières pages .	3,30
		pour chaque page en sus . .	» 40
5	Contrat d'affrètement ou charte-partie	Sur le prix convenu	1/8 %
6	Police de chargement (rédaction de) ou connaissement . .	Par exemplaire	» 60
7	Contrat du prêt à la grosse aventure, ou de prêt sur des marchandises	Sur la valeur du prêt, jusqu'à 22.800 francs	1/4 %
		Sur le surplus	1/8 %
8	Vente, aux enchères, de marchandises (prévue dans le cas de l'art. 234 du code de commerce), d'un bâtiment ou d'une portion de bâtiment, d'embarcations, d'agrès et autres articles d'inventaire.	Jusqu'à 1.140 francs	1 %
		Sur le surplus	1/2 %
9	Vente, par contrat, d'un bâtiment ou d'une portion de bâtiment, d'embarcations, d'agrès et autres articles d'inventaire . .	Jusqu'à 1.140 francs	1/2 %
		Sur le surplus	1/4 %
10	Droit de dépôt sur les sommes provenant de bris et de naufrages	. . . . .	1/4 %

No. d'ordre	Nature des actes	Bases de la perception	Taxation Fcs. cs.
11	Enregistrement ; copie collationnée; expédition; extrait littéral ou analytique; publication, par affiche, des procès-verbaux et autres pièces concernant la navigation et touchant aux intérêts privés	Par pièce délivrée n'excédant pas 4 pages	3,30
		Par chaque page en sus . .	» 40
12	Légalisation d'un contrat d'allège	Par légalisation	2,20
13	Toute autre légalisation .	. . . . .	3,30
14	Certificat de jaugeage pour un bâtiment d'allège . . .	Par navire	4,40
15	Tout autre certificat de jaugeage	. . . . .	8,80
16	Expédition d'un bâtiment ainsi que des papiers de bord .	. . . . .	gratis
17	Tout acte, publication, ordonnance concernant les intérêts généraux de la navigation, notamment l'exercice de la police fluviale et maritime, la direction du service de pilotage, des allèges et des phares	. . . . .	gratis
18	Diètes dues aux experts et aux officiers du Capitanat du port délégués pour une expertise :		
	a) Pour une expertise à faire dans le port ou en dedans de la barre et en amont, à la distance d'un kilomètre	A chaque expert et au délégué, y compris les frais d'embarcation.	11,40
	b) Pour une expertise à faire dans la rade, au delà de la barre, ou sur la côte de la mer . . .	A chaque expert et au délégué, les frais d'embarcation d'après le rôle:	
		Pour la première journée .	22,80
		Pour chaque journée en sus.	11,40
	c) Pour une expertise à faire dans le canal de Soulina, au delà de la distance d'un kilomètre .	A chaque expert et au délégué, par jour . . . . . (les frais de transport d'après la note).	11,40

Observation générale.

Lorsqu'il s'agit d'affaires mixtes, dont le Capitanat du port vient à être saisi sur la demande d'un Consulat, la partie intéressée, qui se trouve sous la protection consulaire, doit payer les droits fixés par le présent tarif, sur la note du Capitanat du port et par l'entremise de son Consulat.

PILOTAGE
de l'embouchure.

NUMÉRO
de la matricule.

PORT DE SOULINA

BREVET

DE PILOTE

Le Capitaine du port de Soulina certifie que le sieur.....
..... né à..... âgé de..... domicilié à.....

Après avoir satisfait à l'examen prescrit, a été admis dans le corps des pilotes de Soulina, et inscrit, en cette qualité, au registre-matricule des pilotes, sous le No.....

En foi de quoi, le présent brevet lui a été délivré, conformément à l'article 78 du Règlement, arrêté par la Commission Européenne du Danube le 19 mai 1881.

Soulina, le..... 188

Le Capitaine du port.

La taxe de pilotage, tant pour l'entrée que pour la sortie du fleuve, étant comprise dans les droits de navigation prélevés à Soulina, il est interdit aux pilotes de recevoir aucune rémunération de la part des capitaines.

(Art. 83 du Règlement du 19 mai 1881)

The pilot dues, as well for entry into the river as for departure, being comprised in the navigation dues levied ad Sulina, it is forbidden to pilots to receive any remuneration from the captains.

(Art. 83 Regulations 19th May 1881).

La tassa del pilotaggio, sia per l'entrata che per la sortita dal fiume, essendo compresa nei diritti di navigazione prelevati a Sulina, è proibito ai piloti di ricevere la benchè minima recompensa dai capitani.

(Art. 83 del Regolamento del 19 Maggio 1881).

Renouvelé pour une année.	Renouvelé pour une année.	Renouvelé pour une année.	Renouvelé pour une année.
Soulina, le.....188	*Soulina, le.....188*	*Soulina, le.....188*	*Soulina, le.....188*
Le Capitaine du port	Le Capitaine du port	Le Capitaine du port	Le Capitaine du port

PORT DE SOULINA

Service de Pilotage

TABLEAU DES SIGNAUX DES PILOTES DE SOULINA.

No. d'ordre	Indication des signaux	Explication des signaux
1	Pavillon rouge et blanc	Pavillon des pilotes.
2	Pavillon triangulaire rouge et blanc, à la tour du phare . . .	Bâtiment s'approchant de la barre.
3	Pavillon bleu à la tour du phare.	L'embarcation des pilotes ne peut traverser la barre pour aborder un bâtiment.
4	Pavillon rouge hissé par le bâtiment	Bâtiment en rade ou engagé sur la barre, demandant du secours.
5	Flamme rouge à la tour du phare.	Bâtiment de guerre s'approchant de la barre.
6	Ballon hissé à la tour du phare du côte du Sud	Vapeur en vue, venant de Constantinople.
7	Ballon hissé à la tour du phare du côte du Nord	Vapeur en vue, venant d'Odessa.
8	Ballon hissé à la tour du phare du côté de l'Ouest	Vapeur en vue venant de Galatz.
9	Deux fanaux à la tour du phare pendant la nuit	Bâtiment en rade ou engagé sur la barre, demandant du secours.

Le pilote de garde sur la tour du phare est tenu d'avertir le Capitaine du port aussitôt qu'il aperçoit un bâtiment en rade ou sur la barre, avec le pavillon hissé à la vergue de misaine.

c) Nouveau tarif des droits de navigation à prélever à l'embouchure de Soulina (19 novembre 1889). Avec les modifications jusqu'en 1902.

Vu l'article 16 du Traité de Paris du 30 mars 1856, portant que les frais des travaux exécutés pour dégager les embouchures du Danube et les parties de la mer avoisinantes des obstacles qui les obstruaient, et ceux des établissements ayant pour objet d'assurer et de faciliter la navigation, seront couverts au moyen du prélèvement de droits fixes arrêtés par la Commission;

Vu le tarif arrêté le 2 novembre 1865, pour fixer le montant

de ces droits, tel qu'il est annexé à l'Acte public, relatif à la navigation des embouchures du Danube, signé à Galatz le même jour et ratifié dans la séance de la Conférence de Paris en date du 28 mars 1866;

Vu l'article 15 du dit Acte public, portant qu'à l'expiration de chaque délai de cinq ans, et en vue de diminuer, s'il est possible, les charges imposés à la navigation, il sera procédé à une revision du sus dit tarif, et que le montant des taxes sera réduit autant que faire se pourra, tout en conservant le revenu moyen jugé nécessaire:

Arrête le tarif dont la teneur suit, et par la promulgation duquel sont abrogés tous les tarifs précédents:

ART. 1.

Tout bateau à voiles ou à vapeur, et tout transport sans aucune exception, entrant dans le port de Soulina sur lest, et en ressortant également sur lest ne paiera qu'un droit de seize centimes par tonne de registre.

Ne sont soumis à aucune taxe :

1°. Les bateaux de guerre ;

2°. Les bateaux exemptés par le chiffre de leur tonnage ;

3°. Les remorqueurs, lorsqu'ils ne sont pas employés comme allèges.

ART. 2.

Les bâtiments qui chargent ou déchargent des marchandises à Soulina ou en amont du fleuve, paient par chaque tonne de registre la taxe ci-après :

Pour les bateaux chargeant exclusivement à Soulina.

		en amont
201 à 400	0,55	1,10
401 » 600	0,75	1,30
601 » 800	1,10	1,70
801 » 1000	1,20	1,80
plus de 1000	1,25	1,90

ART. 3.

Les paquebots postaux qui feront un service régulier périodique de passagers jouiront d'une réduction de 60 % sur les taxes prévues par l'article 2.

ART. 4.

Tout bâtiment à voiles ou à vapeur, sauf les paquebots de passagers et postaux mentionnés dans l'article 3, paiera, à son premier voyage de chaque année dans le Danube, les taxes entières qui lui seront applicables aux termes des dispositions du présent tarif.

Pour chacun des voyages suivants qu'il effectuera pendant la même année, il paiera seulement 85 pour cent des taxes intégrales.

ART. 5.

Les bateaux chargeant en rade de Soulina paieront 100 francs de droit fixe et les schlepps qui leur portent leur cargaison, et ne sont pas exemptés par le chiffre de leur tonnage, paieront 0,55 centimes par tonne de registre.

ART. 6.

Tout bâtiment entrant à Soulina et n'en ressortant pas dans un délai de douze mois, est soumis à la taxe intégrale prévue par les articles 1 et 2.

Le dépôt de cette taxe peut être remplacé par la garantie d'une caution solidaire notoirement solvable, domiciliée dans le port de Soulina.

ART. 7.

Tout radeau ou train de bois, quittant le port de Soulina pour prendre la mer, paie un droit fixe de navigation, dont le montant est déterminé en francs et centimes par le tableau qui suit:

Radeaux ou trains de bois d'une largeur	Droits à payer par les radeaux ou trains de bois ayant un tirant d'eau						
	de 10 pieds ou au-dessus	DE PLUS DE					
		10 pieds à 11 pieds	11 pieds à 12 pieds	12 pieds à 13 pieds	13 pieds à 14 pieds	14 pieds à 15 pieds	15 pieds à 16 pieds
De moins de 40 pieds	80	120	160	200	240	280	320
40 à 49	160	160	200	240	280	320	360
50 » 59	240	240	240	280	320	360	400
60 » 69	320	320	320	320	360	400	440
70 et au-dessus	400	400	400	400	400	440	480

Les radeaux et trains de bois ayant un tirant d'eau de plus de 16 pieds paient, en sus de la taxe déterminée par la dernière colonne du tableau qui précède, une taxe additionnelle de quarante francs par pied ou par fraction de pied dépassant le tirant d'eau de seize pieds.

L'épaisseur des arbres formant la quille est comprise dans le mesurage du tirant d'eau, et la largeur servant de base à la taxation est la largeur maximum du radeau ou train de bois. Ces dimensions sont mesurées en pieds anglais.

ART. 8.

Les droits établis par les articles précédents comprennent:

La taxe imposée aux bâtiments pour couvrir les dépenses des travaux et autres améliorations effectuées par la Commission Européenne;

Les droits actuellement en vigueur pour l'entretien des phares composant le système d'éclairage des bouches du Danube;

Les droits destinés à couvrir les dépenses occasionnées par le service du pilotage tant dans la passe de Soulina que dans le fleuve entre Soulina et Braïla, et celles des autres établissements institués en vue de faciliter la navigation.

Indépendamment de ces droits, les bâtiments ne sont assujettis à aucune autre taxe ou redevance quelconque.

Les Compagnies postales et de passagers, qui profitent de la faculté qui leur est accordée de faire piloter leurs navires par leurs propres pilotes, jouissent d'une remise de vingt pour cent sur les droits de navigation perçus en ce qui regarde les bâtiments qui remontent le fleuve. Cette remise leur est faite lors du règlement des comptes mensuels. Elle n'est pas acquise dans le cas où un paquebot postal a été piloté par un pilote qui n'est pas attaché spécialement au service de la Compagnie à laquelle appartient ce navire.

ART. 9.

Le montant des droits est versé entre les mains du Directeur préposé à la gestion de la Caisse de navigation du port de Soulina, lequel en délivre quittance.

Un état indiquant la réduction en francs des monnaies en usage sur le Bas-Danube est constamment affiché dans le bureau de perception.

Cet état est revisé suivant les circonstances.

Les droits dont l'exigibilité est constatée ou la liquidation critiquée par les parties sont versés à la Caisse de navigation, à titre de dépôt.

Les demandes en restitution entière ou partielle des droits payés sont portées devant la Commission Européenne ou devant l'autorité internationale qui la remplacera; elles doivent être formulées par écrit, dans les trois mois du paiement ou du dépôt, à peine de déchéance.

ART. 10.

Les droits de navigation dus en vertu du présent tarif sont calculés sur le tonnage net du bâtiment ramené au système de jaugeage adopté par la Commission Européenne du Danube.

L'unité de jauge adoptée par la Commission Européenne est une capacité de 100 pieds cubes anglais, soit 2 mètres cubes 83.

Le tonnage des bâtiments est tiré des papiers de bord, mais les capitaines dont les bâtiments ont été jaugés par le bureau de vérification attaché au Capitanat du port de Soulina, suivant la règle applicable aux bâtiments vides, sont admis à payer leurs taxes sur la base du tonnage indiqué par le certificat de jaugeage délivré par le Capitaine du port.

ART. 11.

Les bâtiments entrant dans le Danube sans papiers indiquant leur tonnage sont soumis à un jaugeage approximatif effectué par les officiers-vérificateurs assermentés attachés au Capitanat du port de Soulina, et le montant des taxes à payer est calculé sur le tonnage constaté par cette opération.

Il est procédé de même si le tonnage porté sur les papiers de bord est notoirement inexact.

Ce jaugeage est effectué, dans l'un et dans l'autre cas, sur l'ordre du Capitaine du port, soit d'office, soit à la réquisition du Directeur de la Caisse de navigation et l'autorité consulaire compétente est avertie du moment où il doit y être procédé, afin qu'elle puisse assister à l'opération si elle le juge à propos.

Ces opérations faites par les officiers-vérificateurs ne donnent lieu à aucuns frais, mais elles ne peuvent être l'objet d'aucun appel ou recours quelconque.

ART. 12.

Tout bâtiment, train de bois ou radeau, qui tente, par un moyen quelconque, de se soustraire, en tout ou en partie, au paiement des droits fixés par le présent tarif, est passible, outre les droits qu'il aura à payer, conformément à ce qui précède, d'une amende du double au moins et du quadruple au plus de ces droits.

Si l'indication du tonnage portée sur les papiers de bord paraît frauduleuse, il est procédé à la vérification de la capacité du bâtiment.

L'application de l'amende est prononcée, en premier ressort, par le Capitaine du port de Soulina; la sentence de condamnation est notifiée à la partie condamnée dans les formes prescrites par l'article 151 du Règlement de navigation et de police en vigueur en aval de Galatz.

L'appel des condamnations est porté, soit devant la Commission Européenne ou devant l'autorité qui lui succèdera, soit devant le tribunal mixte, qui pourra être éventuellement institué à cet effet.

Il est interjeté dans les trois mois de la notification, à peine de nullité.

Les jugements rendus sur appel ne sont plus susceptibles d'aucun recours.

Les condamnations prononcées par le Capitaine du port sont exécutoires nonobstant l'appel; en cas de pourvoi, le montant de l'amende est consigné, à titre de dépôt, dans la Caisse de navigation, où est également versé le montant des condamnations devenues définitives.

ART. 13.

Les commandants des bâtiments de guerre stationnés aux embouchures du Danube, conformément à l'article 19 du Traité de Paris, sont appelés à assurer le paiement des droits établis par le présent tarif et des condamnations devenues définitives, vis-à-vis des bâtiments de leur nationalité et de ceux dont ils ont qualité de protéger le pavillon, soit en vertu d'une délégation générale ou spéciale.

L'action des bâtiments de guerre est demandée, en règle, par l'entremise du Capitaine du port de Soulina, sur la réquisition du Directeur de la Caisse de navigation.

A défaut d'un bâtiment de guerre ayant qualité pour exercer une action coërcitive vis-à-vis d'un bâtiment contrevenant, le Capitaine du port a recours à l'intervention du bâtiment de guerre roumain stationné à Soulina.

ART. 14.

Les taxes ci-dessus seront applicables à partir du premier janvier 1890 nouveau style, pour ce qui touche la sortie des bâtiments.

Les bâtiments entrés dans le fleuve antérieurement au premier janvier prochain, et qui reprendront la mer postérieurement à cette date, acquitteront la taxe d'entrée à laquelle ils pourraient être assujettis, sur le pied du Tarif actuellement en vigueur.

d) Guide du navigateur.

Mouillage de Portitza.

Une balise en bois, de cinquante pieds de hauteur, est placée sur le cordon littoral qui sépare le lac Razim de la mer Noire au Sud-Ouest de l'embouchure de St. Georges.

La position de cette balise, par rapport au phare de St. Georges, est Sud 81° 30′ Ouest, à la distance de vingt-un milles.

Pour signaler le banc de St. Georges et l'ancrage de Portitza, entre la balise et le phare, huit bouées ont été placées sur la ligne des sondages de cinq brasses, courant à peu près Est et Ouest. La première et la huitième de ces bouées sont rouges, les six autres noires ; la distance de l'une à l'autre est de deux milles et demi.

La bouée rouge de l'Est est située à trois milles et un quart du phare, par S 3° 30′ O ;

Et la bouée rouge de l'Ouest, à la distance de quatre milles de la balise, par S 62° E.

Deux balises ont été placées sur la marge du banc existant autour du phare de St. Georges, dans une profondeur de 3 pieds

La première balise est à tonneau et de 16 pieds de hauteur, sa position par rapport au même phare de St. Georges est S 17° E, à la distance de deux milles.

La seconde balise, qui porte deux cages, est de 40 pieds de hauteur, sa position par rapport au même phare est N 57 30° E, à la distance deux milles et demi.

La distance entre ces deux balises est de trois milles et demi.

Tous les angles sont magnétiques et les distances exprimées en milles marins.

Un système de signaux explosifs fonctionne en temps de brume au phare de St. Georges ; l'explosion a lieu toutes les cinq minutes.

Eclairage des embouchures.

Les embouchures du Danube sont actuellement éclairées par cinq phares.

PHARE DE ST. GEORGES, établi sur l'îlot situé au sud de l'île inférieure d'Olinka. Latitude, 44° 51′ 7″. Longitude E du méridien de Greenwich, 29° 36′ 52″. — Feu tournant de minute en minute, à éclats alternativement rouges et blancs, avec éclipses totales. Portée, 10 milles, 4° ordre.

PHARE DE L'ÎLE DES SERPENTS. Latitude, 45° 16′ 17″. Longitude 30° 14′ 23″. — Feu blanc tournant de trente en trente secondes, à éclipses. — Portée, 18 milles, 2e ordre.

PHARE DE SOULINA, établi sur la rive droite de l'embouchure. Latitude, 45° 9′ 37″. Longitude, 29° 40′ 37″. — Feu blanc fixe. Portée. 15 milles, 2e ordre.

PHARE DU MUSOIR DE LA DIGUE DU NORD, à l'embouchure de Soulina, Feu rouge fixe visible à 8 milles, 3e ordre.

PHARE DU MUSOIR DE LA DIGUE DU SUD, à l'embouchure de Soulina. Feu scintillant chaque seconde et demie, alternativement vert et blanc. 6e ordre.

Un second feu vert fixe Lyth, 6e ordre, se montre d'une petite maison en bois établie sur une plateforme sur pilotis, sur la digue parallèle au Sud du chenal entre le phare de Soulina et les deux phares du musoir. Ce feu sert comme feu d'alignement en conjonction avec le phare de Soulina, pour le chenal entre les digues.

La profondeur de la passe de l'embouchure est marquée, en pieds anglais, sur la tour du phare de Soulina, rive droite, au moyen de chiffres qui peuvent être lus de la rade.

Le banc qui s'étend vers le large, dans la direction prolongée de la digue du Sud, est signalé par une bouée à cloche. Le passage est par le nord de cette bouée.

Une bouée sonore «Courtenay», ou à sifflet automatique, est mouillée dans une profondeur de 6 brasses un peu au Sud de l'alignement des feux fixes du phare du musoir de la digue du Nord (dont elle est écartée d'à peu près $1^1/_3$ mille) et du phare de Soulina, pour signaler la proximité de la côte en temps de brouillards épais, quand les feux sont invisibles.

Un système de signaux explosifs fonctionne en temps de brume à l'embouchure de Soulina, sur les dunes de la plage près de la digue du Sud ; l'explosion a lieu toutes les dix minutes.

Pilotage à l'embouchure.

Le pilotage est obligatoire, pour franchir la passe de Soulina, pour tous les bâtiments chargés jaugeant plus de cent tonneaux; il est facultatif seulement pour les bâtiments sur lest ne jaugeant pas plus de cent cinquante tonneaux.

Il est exercé par les pilotes du port [1], qui sont tenus d'aller à la rencontre des bâtiments jusqu'à la distance d'un mille à partir du musoir de la digue du Nord; les bâtiments sont tenus de les attendre en ralentissant leur marche et en jetant l'ancre au besoin. Une embarcation est prête à transporter les pilotes à bord des bâtiments, qui se dirigent vers le port en venant de la mer: pendant le jour, aussitôt que la vigie du phare signale leur approche ; pen-

(1) Cette disposition, toutefois, n'est pas applicable aux bateaux à vapeur faisant des voyages périodiques, lesquels peuvent se servir de leurs propres pilotes.

BIBLIOTECA CENTRALĂ
UNIVERSITARĂ
BUCUREȘTI

dant la nuit, aussitôt qu'un bâtiment fait le signal d'usage pour demander le pilote local.

Quand, par suite de gros temps, le chenal de l'embouchure de Soulina est jugé impraticable pour les embarcations des pilotes, il est hissé un pavillon bleu sur la tour du phare de la rive droite. Dans ce cas, si l'état de la mer ou toute autre circonstance de force majeure ne permet pas au bâtiment qui arrive de rester en rade, le capitaine a la faculté d'entrer dans le port sans pilote, sous sa propre responsabilité.

Taxes.

Les droits de pilotage et de phares sont compris dans les taxes de navigation perçues par la Commission à la sortie du fleuve. Les bâtiments qui ne payent pas de droits de navigation et qui prendraient un pilote, soit volontairement, soit en vertu des dispositions du Règlement, paieront une somme fixe de 15 francs par jour pour un pilote de 1-re classe, et de 10 francs par jour pour un pilote de 2-ème classe, pendant le temps que le pilote restera à bord.

En tout état de cause, les capitaines des bâtiments qui entrent dans le fleuve sont tenus, après avoir rempli les formalités sanitaires, de se présenter à la Caisse de navigation pour y faire viser leur rôle d'équipage, formalité dont l'omission entraîne une forte amende.

Signaux pour la navigation fluviale.

Dans les passes difficiles, le chenal est signalé par des bouées rouges et par des bouées noires. Les rouges indiquent que le chenal passe entre les bouées et la rive droite ; et les noires, qu'il passe entre les bouées et la rive gauche.

La direction du passage est indiquée, en outre, par des balises d'alignement établies sur les rives.

Les poteaux portant des ancres renversées indiquent les endroits où il est défendu de jeter l'ancre, ou de s'amarrer.

Les colonnes milliaires placées sur la rive gauche indiquent la distance en milles marins, à partir de Soulina.

Les profondeurs des bas-fonds du bras de Soulina sont affichées en pieds anglais, à Soulina sur un point apparent de la rive droite, et à Toulcea sur l'un des magasins de la Commissions, en amont du port.

Assistance des agents préposés à la police de la navigation.

Le service de l'Inspection pour la police fluviale est fait par quatre surveillants, qui parcourent le fleuve entre Soulina et Braïla.

Ces agents sont tenus de donner aux capitaines qui le demandent tous renseignements concernant la navigation du fleuve et de leur prêter aide et assistance en cas de naufrage, échouement, collision ou autres accidents.

Pilotage fluvial.

Ce pilotage n'est facultatif que pour les navires d'un jaugeage inférieur à cent tonneaux, ainsi que pour les bâtiments voiliers de plus de cent tonneaux qui remontent le fleuve ayant à bord leur capitaine. Il est obligatoire, que le capitaine soit ou non à bord, pour tout bâtiment voilier de plus de cent tonneaux qui navigue à la descente.

Pour les bateaux à vapeur, quel que soit leur tonnage, le pilotage est obligatoire aussi bien à la remonte qu'à la descente.

Il y a un corps de pilotes fluviaux spécialement chargés de piloter à tour de rôle les bateaux à vapeur, et un corps de pilotes chargés de piloter, également à tour de rôle, les navires à voiles, radeaux et trains de bois. (Voir, pour plus de détails à ce sujet, les articles 84 à 88 du Règlement qui précède).

Dans les bureaux des agents de pilotage, les capitaines des bâtiments pilotés trouveront des registres sur lesquels ils pourront inscrire leurs ramarques ou leurs plaintes.

Hôpital pour les matelots malades.

Il a été établi à Soulina par la Commission Européenne un hôpital dans lequel les matelots des bâtiments mouillés dans le port, ou en cours de voyage au-dessous de Braïla, sont traités gratuitement en cas de maladie.

La Commission a également établi à Soulina un hôpital pour maladies épidémiques.

ANNEXE IX.

Convention relative à la navigation du Pruth entre l'Autriche, la Russie et la Roumanie,

Signée à Bucarest le 3/15 décembre 1866 et modifiée le 18 février (2 mars) 1895.

ART. 1.

La navigation dans tout le parcours du Pruth, en tant qu'il traverse ou sépare les Etats des Hautes Parties contractantes, sera entièrement libre et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à aucun pavillon. Les bâtiments et leurs équipages seront toutefois tenus de se conformer strictement aux Règlements de navigation à arrêter, ainsi qu'aux dispositions spéciales contenues dans les articles du présent Acte.

ART. 2.

Dans le but exclusif de couvrir les frais des travaux d'amélioration du fleuve et ceux de l'entretien de la navigabilité en général, une taxe d'un taux convenable sera imposée à la navigation et perçue soit à l'embouchure du Pruth dans le Danube, soit à Ungheni-Russe. Outre cette taxe unique, aucun autre droit, quel que soit son nom et son origine, ne pourra être prélevé sur la navigation, sauf les cas prévus à l'article 18.

ART. 3.

Les produits et les marchandises transportés par le Pruth seront entièrement libres de tout droit de passage ou de transit.

ART. 4.

Les lignes douanières suivront partout les rives du fleuve sans jamais le traverser. Il s'ensuit que les bâtiments, radeaux, etc., tant qu'ils sont en voie de navigation ou à l'ancre dans le lit du fleuve, seront entièrement en dehors de toute action des douanes; ils seront, au contraire, soumis aux règles en vigueur dans chacun des Etats riverains, pour le commerce extérieur, dès qu'ils auront accosté l'une ou l'autre des deux rives.

ART. 5.

Afin de favoriser autant que possible le développement du commerce et de la navigation, on introduira dans le Règlement de police fluviale des dispositions spéciales ayant pour but d'empêcher que les fonctions des douaniers ne deviennent une entrave ou un empêchement pour l'exercice de la navigation. On aura surtout en vue de faciliter, autant que faire se pourra, le halage des bâtiments le long des rives.

ART. 6.

En vue de faciliter les opérations du commerce et de la navigation, les Gouvernements augmenteront aussi, autant que les circonstances locales le permettront, le nombre des échelles ou stations douanières, pour l'exportation et l'importation des marchandises.

ART. 7.

Une Commission mixte permanente, composée des délégués de Russie, d'Autriche et des Principautés-Unies, sera instituée pour mettre le Pruth dans les meilleures conditions possibles de navigabilité et pour élaborer un Acte de navigation contenant les règlements de police fluviale et le tarif du péage. La mission de cette autorité internationale consistera:

a) A désigner et à faire exécuter les travaux indispensables pour améliorer le lit du fleuve;

b) A arrêter et à mettre en application le tarif des droits de navigation, destinés au remboursement des frais d'amélioration du fleuve et de ceux d'entretien des travaux;

c) A élaborer les règlements de police fluviale;

d) A veiller à l'entretien des ouvrages et à la stricte observation des dispositions des Règlements.

ART. 8.

La Commission mixte pour le Pruth nommera, d'un commun accord des trois membres qui la composent, un Inspecteur, qui aura pour tâche:

a) De surveiller l'exécution des travaux d'amélioration, en vue de leur conformité avec les projets, plans et devis approuvés par les trois Gouvernements;

b) D'exercer un contrôle exact sur l'encaissement des taxes, suivant le tarif arrêté par la Commission;

c) D'assurer la stricte application de toutes les dispositions des Règlements pour la police fluviale;

d) De veiller à l'entretien en bon état des ouvrages d'amélioration et de faire exécuter à cet effet les travaux nécessaires.

ART. 9.

L'inspecteur fonctionnera comme organe de la Commission permanente et sous sa direction. Il aura un caractère international et son autorité s'exercera indistinctement à l'égard de tous les pavillons.

ART. 10.

L'entretien de l'inspecteur sera porté annuellement sur le budget des dépenses générales pour la navigabilité du fleuve.

ART. 11.

Les travaux de correction du Pruth seront exécutés d'après un projet général pour tout son parcours navigable. Ce projet général, ainsi que les plans spéciaux et le devis qui s'y rattachent, seront soumis à l'approbation des trois Gouvernements.

ART. 12.

En considération des changements fréquents et imprévus auxquels sont généralement sujets les fleuves, il sera réservé à la

Commission mixte la faculté d'introduire dans le projet des travaux, lors de l'exécution, et si le besoin s'en présente, des modifications d'une importance secondaire. Il est entendu, toutefois, que la Commission ne pourra ni supprimer entièrement une partie des ouvrages, ni dépasser les limites des devis, sans une autorisation expresse des Gouvernements.

ART. 13.

Tous les ouvrages créés conformément aux articles précédents par la Commission mixte, avec leurs accessoires et dépendances, devront toujours rester affectés exclusivement à l'usage de la navigation du Pruth, et ne pourront être détournés de cette destination pour quelque motif que ce soit et, sous ce rapport, ils seront placés sous la garantie et la sauvegarde du droit international. La Commission permanente, à instituer en vertu de l'article 7, sera chargée, à l'exclusion de toute autre ingérence quelconque, d'administrer ces ouvrages au profit de la navigation, de veiller à leur maintien et conservation et de leur donner tout le développement que les besoins de la navigation pourront réclamer.

ART. 14.

Les Gouvernements signataires du présent Acte s'engagent à prêter à la Commission mixte et à ses organes toute l'assistance et tout le concours dont ils pourront avoir besoin pour l'exécution des travaux d'art et généralement pour tout ce qui concerne l'accomplissement de leur tâche.

ART. 15.

Des chemins pour le halage des bâtiments devront être établis sur les deux rives du fleuve.

ART. 16.

Il ne sera pas permis d'établir, dans le fleuve et près de ses rives, des moulins, des digues, des roues d'irrigation et autres constructions qui obstruent le lit du fleuve ou entravent la communication par le chemin de halage.

ART. 17.

Il ne sera construit, sur l'une ou sur l'autre des rives du fleuve, soit par une administration publique, soit par des compagnies de commerce, de navigation ou autres, soit enfin par des particuliers aucun pont, débarcadère, quai, échelle ou autres établissements de même nature, dont les plans n'auraient pas été communiqués à la Commission mixte et reconnus comme ne pouvant compromettre en rien les effets des travaux d'amélioration.

ART. 18.

Les communes urbaines et rurales riveraines, qui voudraient construire à leurs frais des travaux d'une utilité reconnue pour les navires, tels que des ouvrages d'accès, etc., seront autorisées à prélever une taxe correspondante qui, dans tous les cas, ne pourra être que l'équivalent exact du service rendu, et dont le prélèvement ne pourra s'effectuer qu'exclusivement à la charge des navires qui voudraient en profiter.

Le montant des taxes à prélever à ce titre devra être soumis à l'approbation préalable de la Commission mixte.

ART. 19.

Les conditions spéciales sous lesquelles les communications d'une rive à l'autre pourront s'effectuer à l'aide de ponts et de bacs seront réglées par la Commission mixte d'une manière convenable pour la navigation.

ART. 20.

Conformément aux articles 5 et 7 du présent Acte, la Commission mixte du Pruth arrêtera un tarif des taxes de navigation qui doivent être prélevées soit à son embouchure, soit à Ungheni-Russe pour le remboursement des frais d'amélioration. Ce tarif, après avoir reçu l'approbation des Gouvernements, sera joint à cet Acte pour avoir même force et valeur que s'il en faisait partie intégrante.

ART. 21.

Le produit du péage sera affecté :

a) Par priorité et préférence à couvrir les frais d'administration

et d'entretien des ouvrages de correction après leur achèvement;

b) Au paiement des intérêts des sommes employées pour les travaux d'amélioration;

c) A l'amortissement successif de ce capital.

ART. 22.

Après le remboursement des fonds primitivement employés pour les travaux de correction, et en vue de diminuer les charges imposées à la navigation, il sera procédé par les Délégués des Gouvernements signataires à une revision de ces dispositions, et le montant des taxes réduit autant que faire se pourra, tout en conservant le revenu moyen jugé nécessaire pour l'entretien en bon état de la navigabilité.

ART. 23.

En même temps que le tarif des taxes, il sera élaboré, par la Commission mixte, un Règlement spécial pour la perception des péages et l'administration de la caisse de navigation.

ART. 24.

Les opérations de cette caisse seront placées sous le contrôle de l'inspecteur, qui, conformément à l'article 9 ci-dessus, doit fonctionner comme organe de la Commission permanente.

ART. 25.

Un bilan détaillé des opérations de la caisse de navigation, ainsi qu'un état faisant connaître la répartition et l'emploi des produits du tarif, sera présenté annuellement par la Commission mixte aux Gouvernements contractants.

ART. 26.

La navigation du Pruth sera régie par un Règlement de navigation et de police élaboré par la Commission mixte et approuvé par les trois Gouvernements signataires : après avoir reçu la sanction des Gouvernements, le Règlement sera joint au présent Acte, pour avoir même force et valeur que s'il en faisait partie intégrante.

ART. 27.

Il est entendu que ce Règlement fera loi, non seulement en ce qui concerne la police fluviale, mais encore pour le jugement des contestations civiles qui pourront naître par suite de l'exercice de la navigation.

ART. 28.

Afin d'assurer l'exécution du Règlement de police sur tout le parcours du Pruth, les Gouvernements signataires s'obligent à prêter aide et assistance à l'Inspecteur et, en général, à tous les organes de la Commission mixte qui seront chargés de veiller au maintien de l'ordre et de la régularité sur la voie fluviale.

ART. 29.

Les bâtiments, radeaux, etc., naviguant sur le Pruth, ne seront soumis à aucune mesure sanitaire, tant qu'il ne règnera dans les provinces riveraines du Pruth ou dans celles du Danube avoisinant le Pruth, ni choléra, ni peste, ni aucune autre maladie particulièrement dangereuse par son caractère épidémique.

Tout bâtiment, radeau, etc., s'arrêtant à une escale, est tenu de produire à l'autorité locale sa patente de santé.

ART. 30.

Dans le cas où l'une des maladies épidémiques mentionnées dans l'article précédent viendrait à éclater dans les provinces riveraines du Pruth ou dans celles du Danube avoisinant le Pruth, les Gouvernements des Etats riverains — outre les mesures générales que chacun d'eux jugerait nécessaire de prendre, conformément à ses lois, à l'intérieur du pays — s'engagent à établir, suivant la nécessité, une ou plusieurs stations sanitaires dans les escales du Pruth. Le nombre de ces stations ainsi que la localité où elles seront établies seront communiqués à la Commission mixte par chaque Etat riverain.

Ces stations seront pourvues de tout le personnel et le matériel nécessaires:

1°) Pour servir à la désinfection de bateaux contaminés, des voyageurs, des équipages et de leurs effets;

2°) Pour isoler et soigner les malades atteints de maladies contagieuses et ceux qui présenteraient des symptômes suspects, que les bâteaux devraient laisser en traitement.

Des mesures seront également prises à bord des bâtiments en vue de la constatation et de l'isolement des malades et à l'effet de prévenir la contamination des eaux de la rivière.

Un règlement spécial pour l'application de ces principes sera élaboré par la Commision mixte, sous réserve de l'approbation des Gouvernements respectifs. On recommande comme base les Règlements allemands de 1892, concernant le régime sanitaire des voies fluviales.

ART. 31.

La perception des droits ne pourra s'effectuer qu'à l'embouchure du Pruth dans le Danube ou à Ungheni-Russe et elle ne devra gêner en rien le mouvement de la navigation.

ART. 32.

Un poste roumain sera placé à l'embouchure du Pruth et un poste russe sera placé à Ungheni-Russe pour prêter main-forte, en cas d'opposition, aux commissaires, à l'Inspecteur de la navigation, ainsi qu'aux agents chargés de la perception.

ART. 33.

La Commission mixte aura son siège à Bucarest ou à Galatz.

ANNEXE X.

Règlements de la navigation du Pruth.

a) Règlement de navigation et de police applicable au Pruth, du $^{1}/_{13}$ avril 1896.

TITRE I.

Dispositions générales.

ART. 1.

La navigation du Pruth est entièrement libre et ne peut sous le rapport du commerce être interdite à aucun pavillon. Les bateaux et leurs équipages sont tenus toutefois de se conformer strictement aux dispositions du présent Règlement et aux injonctions qui leur sont adressées, en exécution de ces dispositions, par les agents chargés de les appliquer. Ils sont tenus notamment de hisser leurs couleurs nationales à la première réquisition des dits agents.

ART. 2.

Les capitaines au long-cours ou au cabotage, les pilotes immatriculés à l'Inspection de la navigation du Danube ou au Capitanat du port de Soulina, et en général tous les patrons ou conducteurs de barques pratiquant la navigation fluviale ou maritime sont admis à diriger les bateaux dans le Pruth, en qualité de capitaines, patrons ou conducteurs, sans avoir à produire d'autres justifications de leur capacité que les diplômes ou brevets qui

leur ont été régulièrement délivrés par l'autorité de laquelle ils relèvent.

Les marins non munis d'un pareil document sont tenus de se faire délivrer une patente spéciale pour être admis à diriger les bateaux sur le Pruth. Cette patente leur est délivrée par leur autorité nationale, s'ils sont sujets de l'un des Etats riverains, et dans le cas contraire par l'Inspecteur de la navigation du Pruth; elle ne peut l'être qu'à des marins expérimentés, de bonne conduite et possédant les connaissances nécessaires pour l'exercice de la navigation.

Les dispositions du présent article sont applicables même aux conducteurs des bateaux construits pour un seul voyage à effectuer sur le Pruth.

ART. 3.

Les patentes délivrées en exécution du deuxième alinéa de l'article précédent peuvent être retirées par l'autorité de laquelle elles émanent, soit d'office, soit sur la réquisition de l'Inspecteur de la navigation du Pruth, aux capitaines, patrons ou conducteurs reconnus coupables de trois contraventions aux dispositions du présent Règlement.

L'exercice de la navigation sur le Pruth peut également être interdit par l'Inspecteur à tout capitaine, pilote ou marin, quelle que soit l'autorité de laquelle il tient son diplôme ou brevet, après la troisième condamnation prononcée contre lui pour contravention aux dispositions du présent Règlement.

ART. 4.

Les conducteurs de radeaux et trains de bois sont dispensés de l'obligation de se faire délivrer la patente prescrite par l'art. 2; ils sont simplement tenus de se munir des documents nécessaires pour constater leur identité.

ART. 5.

Tout bateau naviguant sur le Pruth est tenu d'avoir un rôle équipage en ordre, et les radeaux et trains de bois de se munir

des pièces nécessaires pour constater l'identité des hommes se trouvant à bord; ces documents doivent être conservés à bord aussi longtemps que le bateau, radeau ou train de bois est en cours de voyage ou sous chargement.

ART. 6.

Tout bateau naviguant sur le Pruth doit en outre être muni d'une patente ou de tout autre document délivré par son autorité nationale, constatant qu'il se trouve en bon état de navigabilité et indiquant sa jauge.

Indépendamment de ces documents, les bateaux à vapeur naviguant sur le Pruth sont tenus d'avoir un certificat constatant le résultat des épreuves auxquelles leur chaudière a été soumise.

A défaut des documents dont il est parlé dans le présent article, les bateaux à voiles, chalands de remorque ou bateaux à vapeur sont tenus, pour être admis à naviguer sur le Pruth, de se soumettre aux constatations nécessaires devant les autorités compétentes de l'un des pays riverains ou devant l'Inspecteur de la navigation, lesquelles autorités leur délivrent alors, s'il y a lieu, les patentes et certificats nécessaires.

ART. 7.

Les machinistes des bateaux à vapeur naviguant sur le Pruth doivent, en tout état de cause, être munis des certificats nécessaires pour établir qu'ils possèdent les connaissances requises pour remplir leur service d'une manière conforme aux exigences de la sécurité publique.

ART. 8.

Les embarcations d'une jauge moindre à huit tonnes, employées aux besoins locaux, sont exemptes, ainsi que leurs conducteurs, de l'obligation de porter les patentes prescrites par les articles 2 et 6 du présent Règlement.

Sont également exempts de l'obligation de porter la patente prescrite par l'article 6 les bateaux construits pour un seul voyage à effectuer sur le Pruth, soit en amont, soit en aval.

ART. 9.

Tout patron ou conducteur est tenu, avant de prendre charge, ou tout au moins avant de partir du lieu de son chargement, de se faire délivrer une lettre de voiture ou connaissement constatant:

Le lieu du chargement;

Les noms de l'expéditeur;

La nature et la quantité des marchandises et, s'il y a lieu, le nombre, le poids, les numéros d'ordre et les marques des colis;

Le lieu de destination et les noms du destinataire.

La lettre de voiture est datée et doit être signée tant par l'expéditeur que par le patron ou conducteur.

Elle est rédigée en deux originaux au moins, dont l'un doit se trouver à bord aussi longtemps que le bateau est en cours de voyage ou sous chargement.

ART. 10.

Si le même bateau charge des marchandises pour lesquelles il a été dressé plusieurs lettres de voiture ou connaissements, il est rédigé un manifeste sur lequel les différents connaissements sont portés avec leurs numéros d'ordre.

Les chargements ou déchargements partiels effectués en cours de voyage sont mentionnés sur le manifeste, lequel est signé par le conducteur ou le patron et doit se trouver à bord jusqu'au déchargement complet de la cargaison.

ART. 11.

Lorsque des radeaux ou trains de bois sont employés à transporter des marchandises sur le Pruth, leurs patrons ou conducteurs sont tenus de remplir toutes les formalités prescrites par les articles 9 et 10 qui précèdent.

Les dits patrons ou conducteurs sont tenus, en tout cas, d'être munis d'un connaissement constatant le nombre et dimension des arbres composant les radeaux ou trains de bois.

ART. 12.

Les patrons ou conducteurs de bateaux, radeaux ou trains de bois naviguant ou stationnant dans le Pruth, sont tenus de produire les documents, dont il est parlé sous les articles 1 à 6, inclusivement, et sous les articles 9, 10 et 11 du présent Règlement, à toute réquisition des agents préposés à la police de la navigation sur tout le cours de la rivière, et ces agents sont autorisés à apposer leur visa sur les rôles d'équipage et sur les manifestes.

Les machinistes des bateaux à vapeur sont également tenus de produire à ces mêmes agents les certificats dont il est parlé à l'article 7 ci-dessus.

ART. 13.

Les patrons ou conducteurs de bateaux, radeaux ou trains de bois sont tenus, même sans en être requis, de produire aux agents chargés de la perception des taxes établies à Ungheni ou au confluent du Pruth, et avant de traverser ces deux endroits, soit à la remonte, soit à la descente, la patente des bateaux ainsi que le rôle d'équipage ou le document destiné à en tenir lieu, et tous les lettres de voitures, connaissements ou manifestes dont les dits patrons ou conducteurs doivent être munis conformément aux articles précédents. Ils sont tenus, en outre, lorsqu'ils déchargent à Ungheni ou sortent du Pruth pour entrer dans le Danube, de produire aux percepteurs des taxes l'acquit des droits de douane ou autres, auquels les marchandises embarquées ou les bateaux auraient été assujettis dans le lieu d'embarquement.

L'agent respectif chargé de la perception appose son visa, avec indication de la date de l'accomplissement de cette formalité, sur le rôle d'équipage ou sur le document destiné à en tenir lieu, de tout bateau, train de bois ou radeau traversant l'échelle d'Ungheni ou le confluent du Pruth avec le Danube.

Le passage de l'échelle d'Ungheni ou celui du confluent, soit à la remonte, soit à la descente, ne peut être accordé par l'agent respectif préposé sur ce point à la police de la navigation, à aucun bateau, transport, radeau ou train de bois qui ne serait pas muni d'un laisser-passer délivré par le percepteur respectif des taxes.

TITRE II.

De la police de la navigation sur le Pruth.

CHAPITRE I.

Règles générales.

ART. 14.

Tout capitaine, patron ou conducteur d'un bateau à voiles ou à vapeur, d'un chaland de remorque, radeau ou train de bois, en cours de navigation ou stationnant, soit à l'ancre, soit amarré à la rive, est tenu de veiller à ce que son bateau ne cause ni entrave à la navigation, ni dommage, soit à d'autres bateaux, soit aux échelles, bouées, signaux, chemins de halage et autres établissements servant à la navigation, placés sur la rivière ou sur ses rives, et il doit veiller avec le même soin à se sauvegarder lui-même.

Le capitaine, patron ou conducteur ne peut s'éloigner du bateau, transport, radeau ou train de bois qu'il est chargé de diriger, aussi longtemps qu'il est en marche.

ART. 15.

La navigation du Pruth est interdite à des bateaux jaugeant plus de trois cents tonnes.

Le minimum admissible d'équipage, capitaine ou conducteur y compris, pour un bateau en marche est fixé comme suit: à la remonte, deux hommes pour des bateaux jaugeant moins de cent tonnes; trois hommes pour des bateaux jaugeant moins de quatre-vingts tonnes; cinq hommes pour des bateaux jaugeant de quatre-vingts jusqu'à cent vingts tonnes; six hommes pour des bateaux jaugeant de cent vingts à deux cents tonnes; sept hommes pour des bateaux jaugeant de deux cents à trois cents tonnes.

ART. 16.

Tout bateau naviguant sur le Pruth doit avoir un tirant d'eau inférieur d'un demi-pied au moins à la profondeur du chenal navigable.

Pour faciliter aux agents de la police de navigation le contrôle du tirant d'eau, tout bateau doit être muni de chaque côté de trois indicateurs bien visibles, l'un à la proue, le second à la moitié du bateau, le troisième à la poupe. Ces indicateurs seront divisés en pieds et pouces anglais ou en décimètres et centimètres.

Les bateaux dits «Granitza» doivent être chargés de manière à ce que leur ligne de flottaison soit au moins de cinq centimètres au-dessus de la partie la plus basse de la ligne du plat-bord.

ART. 17.

Les bateaux naviguant sur le Pruth sont tenus de porter leurs ancres sur le pont sans pouvoir les suspendre aux bossoirs ni les fixer au bordage. Ceux qui naviguent en aval sont tenus, en outre, de tenir constamment à l'arrière une ancre prête à être mouillée ou à être posée sur la rive, de façon à pouvoir s'arrêter facilement en cas de besoin.

ART. 18.

Il est expressément défendu de jeter l'ancre ou de s'amarrer dans le chenal de navigation et même le long des rives, dans les courbes de la rivière.

Il est également défendu à un bateau stationnant le long de la rive et voulant s'en tenir à distance, de poser dans le chenal navigable une ancre et par là obstruer celui-ci pour des bateaux descendants.

Il ne peut jamais y avoir, en dehors des ports, deux ou plusieurs bateaux mouillés ou amarrés bord à bord le long du chemin de halage.

ART. 19.

Lorsque, pour un motif quelconque, même pour se renflouer, un bateau ou un radeau ou train de bois est obligé de placer un câble ou une chaîne en travers du chenal, ces amarres doivent être larguées promptement, aussitôt qu'un autre bateau se présente pour passer

Il n'est permis, en aucun cas, de tenir des amarres en travers de la rivière pendant la nuit ou par un temps de brume.

ART. 20.

Les bateaux à vapeur, à aubes ou à hélice ne peuvent amarrer le long de leur bord les bateaux qu'ils remorquent sur le Pruth. Il est interdit, en général, de remorquer plus d'un bateau à la descente, ou plus de quatre séries de deux bateaux amarrés bord à bord, à la remonte.

ART. 21.

Le capitaine de tout remorqueur qui entreprend de remorquer sur le Pruth un ou plusieurs bateaux, transports, radeaux ou trains de bois, pour lesquels la force de son bateau est insuffisante, est civilement responsable de tous les dommages qui peuvent en résulter.

ART. 22.

Lorsque des bateaux ou transports conduits en remorque doivent s'amarrer ou jeter l'ancre dans le Pruth, les remorqueurs ne peuvent larguer les amarres de remorque avant que les corps remorqués n'aient fait leur évitée au courant et ne se trouvent en sécurité de mouillage.

ART. 23.

Les radeaux et trains de bois qui naviguent sur le Pruth ne peuvent être composés de plus de quatre séries d'arbres placées bout à bout dans le sens de la longueur, et ils ne peuvent avoir un tirant d'eau de plus de 60 centimètres, ni une largeur de plus de cinq mètres.

La distance entre deux radeaux se suivant en marche ne peut être moindre d'un demi kilomètre.

Tout radeau se trouvant en marche doit être conduit par deux flotteurs au moins, l'un à l'aviron d'avant, l'autre à celui d'arrière. Aucun des flotteurs ne peut, sous n'importe quel prétexte, quitter son poste avant que le radeau ne soit amarré à la rive.

Tout radeau ou train de bois échoué dans le Pruth, sur un point où il entrave le libre passage, et qui n'est pas remis à flot dans les vingt-quatre heures, peut être allégé et défait même au besoin par les agents de la police de la navigation, aux frais du propriétaire.

ART. 24.

Tout bateau à vapeur naviguant sur le Pruth pendant la nuit (entre le coucher et le lever du soleil) doit être muni d'une lumière blanche, facilement visible à la distance d'un kilomètre au moins, hissée en tête du mât de misaine, d'une lumière verte à tribord et d'une lumière rouge à babord.

Les feux de côté sont pourvus, en dedans du bord, d'écrans dirigés de l'arrière à l'avant, de telle manière que le feu vert ne puisse pas être aperçu de babord avant, ni le feu rouge de tribord avant.

Les bateaux à vapeur qui remorquent un ou plusieurs autres bateaux, trains de bois ou radeaux, portent, outre leurs feux de côté, deux feux blancs placés l'un au-dessus de l'autre en tête de mât.

Les bateaux à voiles et les chalands de remorque naviguant sur le Pruth pendant la nuit, soit à la voile, soit à la remorque ou au halage, soit enfin à la dérive, ainsi que les radeaux ou trains de bois remorqués sur le Pruth pendant la nuit, doivent porter à l'avant un feu blanc hissé à un mât, à la hauteur de quatre mètres, au moins, au-dessus de leur ligne de flottaison.

Tout bateau en marche pendant la nuit, qui s'aperçoit qu'il est rejoint par un autre bateau suivant la même route que lui, est tenu d'avertir ce bateau en lui montrant une lumière blanche à l'arrière.

ART. 25.

Tout bateau, radeau ou train de bois arrêté sur le Pruth pendant la nuit doit être muni d'un fanal éclairé à verre blanc, placé extérieurement sur le côté du chenal et à une hauteur suffisante, de telle sorte qu'il puisse être aperçu aussi bien d'aval que d'amont, même dans les courbes.

ART. 26.

Les radeaux ou trains de bois non remorqués ne peuvent naviguer sur le Pruth pendant la nuit, et la navigation de la rivière est interdite d'une manière absolue lorsque l'obscurité ne permet pas d'apercevoir simultanément les deux rives.

ART. 27.

Par un temps de brume, les bateaux à vapeur ne peuvent naviguer qu'à mouvement ralenti ; ils sont tenus, en outre, de faire tinter sans interruption la cloche du bord et de donner un coup de sifflet de cinq en cinq minutes.

Tout bateau, train de bois ou radeau arrêté pendant la brume en dehors des ports ou échelles du Pruth, est tenu de héler de la voix, et si c'est un bateau à vapeur de faire tinter la cloche du bord. Ces signaux sont répétés de cinq en cinq minutes.

ART. 28.

Le chemin qui longe les deux rives du Pruth est spécialement affecté au halage des bateaux, radeaux ou trains de bois, soit à bras d'hommes, soit au moyen de bêtes de trait.

La largeur de ce chemin est fixée au minimum de dix mètres à partir de la rive normale. Le chemin de halage doit être libre de tout objet: buissons, arbres, souches d'arbres, enclos, maisons et autres constructions, pouvant soit entraver l'usage du chemin de halage, soit, par des éboulements de rives, obstruer la voie fluviale.

ART. 29.

Il est interdit d'établir sur le Pruth ou sur les chemins de halage des moulins, des digues, des roues d'irrigation ou toutes autres constructions pouvant obstruer la voie fluviale ou faire dévier son cours, ou bien pouvant entraver la communication sur les chemins de halage.

Il est également défendu de creuser des fossés en travers du chemin de halage sans une autorisation formelle de l'autorité pré-

posée à la police de la navigation, et cette autorisation ne peut être donnée à moins que le propriétaire riverain ne s'engage à rétablir la communication au moyen d'un pont.

L'ancien article 28 est supprimé.

CHAPITRE II.

Règles pour les bateaux qui se croisent ou se dépassent.

ART. 30.

Il est interdit, en règle générale, à un bateau de dépasser le bateau qui suit la même route et à deux bateaux allant en sens contraire de se croiser, sur les points où le chenal n'offre pas une largeur suffisante.

Dans les courbes et dans les passes étroites, les bateaux à vapeur ne peuvent s'approcher à petite distance des bateaux qui les précèdent.

ART. 31.

Lorsqu'un bateau qui remonte le Pruth est exposé à rencontrer un bateau naviguant à la descente sur un point qui n'offre pas une largeur suffisante, il est tenu de s'arrêter en aval du passage, jusqu'à ce que l'autre bateau l'ait franchi. Si le bateau qui remonte est déjà engagé dans le passage étroit, au moment de la rencontre, le bateau descendant est tenu de mouiller ou de poser sur la rive l'ancre qu'il doit porter à l'arrière, conformément à l'article 17 ci-dessus, et de s'arrêter en amont jusqu'à ce que sa route soit libre.

ART. 32.

Lorsque deux bateaux à vapeur ou deux bateaux à voiles naviguant par un vent favorable se rencontrent faisant route en sens contraire, celui qui remonte doit appuyer vers la rive droite, de telle sorte qu'ils viennent tous deux sur tribord.

Il en est de même lorsque la rencontre a lieu entre un bateau à vapeur et un bateau à voiles naviguant par un vent favorable.

Le capitaine, patron ou conducteur qui s'écarte de ces règles doit prouver, en cas d'avaries, qu'il a été dans l'impossibilité de

les observer, à défaut de quoi il est responsable, devant le tribunal compétent, des accidents survenus.

En cas de rencontre et sauf les prescriptions des articles 33, 34, 35, 39 et 40 du présent Règlement, tout bateau à vapeur peut faire connaître la marche qu'il a l'intention de suivre en donnant au bateau rencontré les signaux spécifiés ci-après :

Un coup bref de sifflet pour dire : je vais sur tribord ; deux coups de sifflet pour dire : je vais sur bâbord ; trois coups de sifflet pour dire : je vais en arrière à toute vitesse.

Ces signaux sont facultatifs, mais le bateau qui les a donnés est tenu d'y conformer sa marche. Le signal du bateau naviguant à la descente fait règle.

ART. 33.

Lorsque deux bateaux à vapeur allant en sens contraire arrivent devant une courbe, ils doivent se donner les signaux prescrits par les articles 34 et 35, et celui qui est en aval s'arrête jusqu'à ce que l'autre bateau ait franchi le passage.

ART. 34.

Lorsqu'un bateau à vapeur veut devancer un autre bateau à vapeur marchant dans le même sens, il en donne le signal, avant d'être arrivé à petite distance, au moyen de cinq coups de cloche ou de sifflet.

Sur ces signaux, le bateau marchant en avant s'écarte du chenal navigable tant que son tirant d'eau et la profondeur du lit fluvial le lui permet, et livre le passage à l'autre bateau qui prend le chenal ; aussitôt que le bateau qui suit se trouve à la distance d'une demi-longueur de bateau de celui qui précède ou de la queue du convoi remorqué par lui, ce dernier doit ralentir sa marche jusqu'à ce qu'il ait été dépassé.

ART. 35.

Lorsqu'un bateau meilleur voilier rejoint un bateau à voiles et veut le dépasser, il en donne le signal en hélant à temps son devancier, lequel est tenu de lui livrer passage au vent.

Lorsqu'un bateau à vapeur veut devancer un bateau à voiles

marchant dans le même sens que lui, il lui donne les signaux prescrits par l'article 34, avant d'être arrivé à petite distance, et il passe sous le vent du bateau à voiles.

ART. 36.

Les bateaux à vapeur naviguant à la descente doivent, autant qu'il est possible, sans compromettre leur propre sûreté, ralentir leur course sur les points où la voie navigable décrit de fortes courbes, jusqu'à ce que de l'arrière du bateau l'œil puisse plonger dans le passage.

Pour avertir de loin les bateaux qui pourraient être sur le point de s'engager dans la courbe, le bateau à vapeur descendant doit signaler son approche au moyen d'un long coup de sifflet, à donner à la distance nécessaire.

ART. 37.

Tout bateau à vapeur, dans quelque sens qu'il marche, de même que tout bateau remontant le Pruth, soit à la voile, soit au halage est tenu d'éviter les bateaux, radeaux ou trains de bois marchant à la dérive qu'il rencontre, et doit laisser aux bateaux chargés descendant à la dérive, autant que faire se peut, le chenal profond.

Le bateau, radeau ou train de bois naviguant à la dérive doit, de son côté, lorsqu'il rencontre d'autres bateaux, soit à voiles, soit à vapeur, se ranger parallèlement aux rives, afin d'opposer le moins d'obstacle possible au passage.

ART. 38.

Les capitaines, patrons ou conducteurs de bateaux chargés d'une capacité inférieure à vingt tonneaux, ainsi que les conducteurs de radeaux ou trains de bois, sont tenus de s'éloigner, autant que possible, de la route des bateaux à vapeur qu'ils rencontrent ou qui les rejoignent.

Les capitaines des bateaux à vapeur, de leur côté, lorsqu'ils passent à proximité des bateaux désignés dans l'alinéa précédent, ou de bateaux mouillés ou amarrés à la rive, ou de radeaux ou trains de bois, soit en marche, soit au mouillage, doivent ralentir le jeu de leur machine et l'arrêter complètement en cas de danger

pour les dits bateaux, radeaux ou trains de bois, s'ils peuvent toutefois le faire sans danger pour eux-mêmes ou pour les bateaux qu'ils remorquent.

ART. 39.

Les capitaines ou conducteurs de remorqueurs, naviguant avec ou sans convoi, sont tenus à l'observation de toutes les dispositions qui précèdent ; ils doivent spécialement se conformer aux prescriptions des articles 34 et 35 lorsqu'un convoi veut en dépasser un autre; hors ce dernier cas, deux convois ne peuvent jamais se trouver l'un à côté de l'autre, soit au mouillage, soit en cours de voyage.

En cas de rencontre avec les bateaux à voiles ou à vapeur faisant route en sens contraire, le remorqueur, s'il remonte le Pruth, est tenu de s'écarter des prescriptions de l'article 32 ci-dessus, pour se tenir en dehors du courant et de donner les signaux prescrits par l'article 32 ci-dessus.

ART. 40.

En règle générale, tout bateau à vapeur qui ne remorque pas un convoi, de même que tout bateau à voiles naviguant par un vent favorable, doit livrer passage à un convoi de bateaux remorqués. A défaut d'espace suffisant pour ce faire, les capitaines, patrons et conducteurs, tant des remorqueurs que des bateaux remorqués, sont tenus, même dans le cas où les signaux prescrits par les articles 32, 34 et 35 ci-dessus n'ont pas été donnés, de s'écarter, conformément aux dispositions des dits articles, et de ranger sur une seule ligne les bateaux conduits à la remorque.

Les capitaines, patrons et conducteurs des remorqueurs et des bateaux remorqués doivent d'ailleurs, dans tous les cas de rencontre avec d'autres bateaux, trains de bois ou radeaux, rapprocher, autant que possible, les uns des autres, les bateaux conduits à la remorque en convoi, de manière à livrer aux autres bateaux un passage suffisamment large.

ART. 41.

Si deux bateaux, trains de bois ou radeaux halés en sens contraire se rencontrent le long de la même rive, celui qui remonte s'arrête afin de laisser passer l'autre.

Si un train de halage tiré par des animaux rejoint un train de halage à bras d'hommes, celui-ci doit lui livrer passage.

Dans le cas où un train de halage rencontre un ou plusieurs bateaux, radeaux ou trains de bois amarrés à la rive sur laquelle il se hale, les patrons ou conducteurs de ces derniers sont tenus de permettre aux hommes du train de halage de monter sur leur bord pour transporter leur corde de halage.

ART. 42.

Nul ne peut entreprendre de dépasser un train de halage, si ce n'est en appuyant vers la rive opposée à celle sur laquelle le halage s'exerce.

Les trains de halage sont tenus, de leur côté, sur les signaux prescrits par les articles 32 et 34 ci-dessus, de se ranger au plus près possible contre la rive qu'ils longent.

ART. 43.

En se conformant aux règles prescrites par les articles 30 à 42 qui précèdent, les capitaines, patrons ou conducteurs de bateaux radeaux ou trains de bois naviguant dans le Pruth doivent tenir compte de tous les dangers de la navigation et avoir égard aux circonstances particulières, qui peuvent rendre nécessaire une dérogation à ces règles, afin de parer à un péril immédiat.

Les radeaux et trains de bois et les bateaux ou transports d'un très faible tirant d'eau ou naviguant à vide sont tenus, notamment lorsqu'ils sont rencontrés ou rejoints, même en naviguant à la dérive, par des bateaux ou transports d'un tirant d'eau plus considérable, de diriger leur course, autant que faire se peut, de manière à ce que ces derniers aient le passage libre dans l'eau profonde, lorsqu'ils l'ont demandé au moyen de signaux prescrits par les articles 32 et 34 ci-dessus.

CHAPITRE III.

Des naufrages et des échouements.

ART. 44.

Tout capitaine, patron ou conducteur d'un bateau ou d'un radeau échoué dans le Pruth est tenu de placer, sur un point con-

venablement situé en amont, une vigie chargée de héler les bateaux et radeaux descendant la rivière, pour les avertir de la nature et du lieu de l'accident.

Si le bateau, train de bois ou radeau échoué naviguait sous remorque et si l'échouement est imputable à la faute du remorqueur, celui-ci ne peut continuer son voyage avant qu'il ne soit constaté que la force de son moteur est insuffisante pour remettre à flot le bateau, radeau ou train de bois échoué.

ART. 45.

Les bateaux à vapeur ne peuvent faire usage que de la moitié de leur force en traversant les passages sur lesquels un bateau ou un radeau s'est échoué ou a coulé.

ART. 46.

Si un bateau vient à faire naufrage dans le Pruth, le capitaine, patron ou conducteur doit faire tous ses efforts pour le haler immédiatement contre la rive opposée du courant, de manière à ce qu'il ne reste pas engagé dans le chenal.

Le capitaine, patron ou conducteur du bateau naufragé et son équipage restent à bord ou sur la rive, à proximité du lieu du sinistre, jusqu'à ce que le procès-verbal mentionné dans l'article 48 ci-après ait été dressé.

Il leur est interdit d'éloigner, sous un prétexte quelconque, quoi que ce soit de la cargaison, du matériel, des ancres, chaînes, câbles et autres objets compris dans les agrès du bateau.

ART. 47.

En cas de naufrage ou d'échouement d'un bateau, radeau ou train de bois, le capitaine, patron ou conducteur est tenu de donner avis de l'accident à l'agent le plus proche de la police de navigation ou au premier poste militaire qui se trouve dans le voisinage.

ART. 48.

Aussitôt que l'Inspecteur de la navigation du Pruth est averti d'un naufrage, il se rend sur les lieux de l'accident et en dresse

un procès-verbal circonstancié, dont une copie certifiée est communiquée par ses soins aux autorités locales et consulaires compétentes.

ART. 49.

Si l'Inspecteur juge nécessaire de prendre des mesures immédiates dans l'intérêt de la navigation, il requiert à cet effet le capitaine, patron ou conducteur du bateau naufragé, lequel est obligé, soit de déclarer immédiatement qu'il fera l'abandon de son bateau, soit d'agir avec son équipage sous les ordres de l'Inspecteur; celui-ci dirige le sauvetage jusqu'au point où il cesse d'être une opération d'utilité publique pour devenir une affaire d'intérêt privé.

Le bateau dont le sauvetage a été opéré par les soins des autorités préposées à la police de la navigation peut être tenu de couvrir les frais de sauvetage et d'entretien du matériel.

ART. 50.

Tous travaux entrepris par les propriétaires, assureurs et autres ayants-droit dans le but d'opérer le sauvetage des bateaux naufragés et de leur cargaison, s'effectuent sous la surveillance de l'Inspecteur ou de ses agents, et peuvent être momentanément interdits, s'ils sont de nature à causer une entrave quelconque à la navigation.

ART. 51.

Si, hors le cas d'urgence prévu par l'article 49 ci-dessus, l'enlèvement de la carcasse ou des débris du bateau naufragé est jugé nécessaire, les propriétaires, assureurs ou autres ayants-droit doivent l'effectuer dans le mois de la notification qui leur est faite à cet effet; à défaut de quoi, les travaux peuvent être exécutés d'office par l'Inspecteur dans les limites déterminées par le susdit article 49; le bateau naufragé, avec les agrès ou leurs débris, sont spécialement affectés, dans ce cas, au paiement des frais d'enlèvement.

ART. 52.

En cas d'avaries, et notamment si elles sont causées par abordage, l'Inspecteur s'il est à même de constater les faits et s'il en

est requis par l'une des parties intéressées, dresse également un procès-verbal qui est transmis à l'autorité compétente.

CHAPITRE IV.

Dispositions spéciales à observer dans l'intérêt des travaux d'amélioration à entreprendre dans le Pruth.

ART. 53.

Les règles de précaution prescrites par l'article 14 du présent Règlement aux capitaines, patrons ou conducteurs des bateaux, trains de bois ou radeaux naviguant ou stationnant sur le Pruth, s'appliquent notamment au matériel flottant, employé aux travaux d'amélioration de la rivière, ainsi qu'aux ouvrages de toute nature, tels que digues, jetées, éperons, quais, revêtement de rives, à construire par la Commission mixte permanente ou sous sa direction, ou par les autorités des ports ou échelles riverains, et aux bouées et autres signaux placés sur la voie navigable ou sur les rives

ART. 54.

Les capitaines, patrons ou conducteurs des bateaux, transports, trains de bois ou radeaux, sont également tenus de prendre les précautions nécessaires pour entraver le moins possible les travaux en cours d'exécution, notamment les travaux de curage et de dragage, ainsi que la construction des ouvrages entrepris ou à entreprendre sur le Pruth.

A cet effet, les capitaines de tous bateaux à vapeur sont tenus de ralentir leur marche, autant qu'ils peuvent le faire sans danger pour leur propre bateau ou pour les bateaux remorqués par eux, lorsqu'ils traversent une section sur laquelle des travaux de dragage ou autres sont en cours d'exécution, et ce aussi longtemps qu'ils se trouvent entre les signaux spéciaux placés sur les rives, en amont et en aval du lieu des travaux.

Pendant l'exécution de travaux de curage au milieu du fleuve et de sauvetage des mines, le passage de bateaux et de radeaux peut, temporairement, être entièrement interdit, ce qui sera signalé d'une façon spéciale et publié dans les deux bureaux de perception.

ART. 55.

Lorsque des travaux d'amélioration seront exécutés pendant la nuit sur le Pruth, le passage des endroits où s'effectueront ces travaux pourra être interdit à tout bateau et radeau, pendant le nombre d'heures qui sera jugé nécessaire et qui sera fixé par un avis que la Commission mixte fera publier à cet effet.

TITRE III.

De l'application sur le Pruth des lois sur les douanes des Etats riverains.

ART. 56.

Conformément à l'article 4 de la Convention du $^{3}/_{15}$ décembre 1866, les lignes douanières des pays riverains du Pruth suivent partout les rives, sans jamais les traverser, de telle sorte que les eaux de la rivière sont considérées, sous le rapport des douanes, comme entièrement franches, et qu'il ne peut être perçu aucun droit de transit sur les marchandises transportées par cette voie.

ART. 57.

Les bateaux, transports, radeaux ou trains de bois naviguant sur le Pruth ne peuvent être soumis à aucune action de la part des douanes des Etats riverains, aussi longtemps qu'ils sont en mouvement ou à l'ancre dans le lit de la rivière, et l'intervention des autorités douanières ne peut commencer à leur égard, sauf ce qui sera dit aux articles 59 et 62 ci-après, qu'au moment où ils accostent l'une des rives. Le halage notamment s'exerce jour et nuit sur les deux rives sans aucune entrave de la part des préposés des douanes, et il ne peut être mis aucun empêchement à la communication entre les équipages et les hommes débarqués ou les conducteurs des animaux employés au halage, sauf, bien entendu, la surveillance à exercer sur les communications de ceux-ci avec l'intérieur du pays riverain.

ART. 58.

Le chargement et le déchargement des marchandises transportées sur le Pruth ne peuvent être effectués ailleurs que dans

les ports ou échelles des Etats riverains munis de stations douanières, et dont les Gouvernements se sont engagés à augmenter le nombre, autant que le permettent les circonstances locales, conformément à l'article 6 de la Convention du $^{3}/_{15}$ décembre 1866.

Lorsque ces marchandises sont débarquées dans un port ou échelle appartenant au même pays que le lieu d'embarquement, elles sont affranchies de tout droit tant d'exportation que d'importation, et les formalités auxquelles les patrons ou conducteurs des bateaux employés au transport de ces marchandises sont tenus de se conformer sont réglées par l'autorité douanière de chaque pays riverain.

Quant aux marchandises expédiées en destination d'un port ou échelle appartenant à un autre pays que le lieu d'embarquement, il est bien entendu qu'elles sont assujetties au paiement des droits de douane, tant à la sortie qu'à l'entrée, s'il y a lieu, suivant les lois des pays de départ et d'arrivée.

ART. 59.

Les capitaines, patrons ou conducteurs de bateaux, transports, radeaux ou trains de bois qui partent des ports ou échelles du Pruth, y arrivent ou s'y arrêtent en cours de voyage, sont tenus d'acquitter les taxes spéciales régulièrement établies dans les dits ports ou échelles, conformément à l'article 18 de la Convention du $^{3}/_{15}$ décembre 1866, pourvu qu'ils aient directement profité des établissements à raison desquels ces taxes locales sont perçues.

ART. 60.

Lorsque le patron ou conducteur d'un bateau, transport, radeau ou train de bois est obligé de suspendre son voyage pour cause de force majeure, tel que mauvais temps, tempête, obscurité, manque d'eau, échouement, avarie ou naufrage, il est autorisé à amarrer son bateau ou à faire atterrir son radeau, ou enfin à débarquer tout ou partie de sa cargaison sur tout autre point que les ports ou échelles visés par l'art. 58 et muni de stations douanières, à l'exception des courbes visées par l'art. 18.

En cas de débarquement il doit prévenir immédiatement les préposés de la douane ou de l'autorité locale la plus voisine, afin que ceux-ci puissent constater les causes qui l'ont forcé à aborder

et prendre les mesures nécessaires pour surveiller les marchandises débarquées.

Si des marchandises voyageant entre deux ports ou échelles du même pays riverain, comme il est prévu au deuxième alinéa de l'art. 58 ci-dessus, étaient plombées ou scellées au moment du débarquement causé par force majeure, les plombs ou scellés sont replacés au moment du réembarquement par l'autorité douanière qui est intervenue après l'accident et les marchandises ne peuvent être soumises, pour continuer leur route, à aucun droit d'exportation, d'importation ni de transit.

Il est bien entendu que le patron ou conducteur est tenu de se soumettre, pendant le temps que tout ou partie de sa cargaison se trouve à terre, à toutes les mesures légales que l'autorité douanière du lieu juge nécessaire de prendre pour prévenir toute importation clandestine.

ART. 61.

Le service des préposés des douanes, qui dans le même cas d'un voyage s'effectuant entre deux ports ou échelles d'un même pays riverain, seraient embarqués à bord des bateaux, transports, radeaux ou trains de bois naviguant dans le Pruth, se borne à la surveillance des bateaux et des cargaisons. Les rapports de ces préposés avec les capitaines, patrons ou conducteurs des bateaux, radeaux ou trains de bois sur lesquels ils sont embarqués, sont déterminés par les Règlements et les lois qui régissent la matière dans chaque pays riverain.

ART. 62

Les dispositions de la Convention du $^{3}/_{15}$ décembre 1866 qui établissent la franchise douanière des eaux du Pruth, ne sont pas un obstacle à ce que la Commission mixte permanente fasse exercer par les agents préposés à la perception des droits de navigation, et dans l'intérêt commun des trois Etats riverains, un contrôle spécial destiné à constater si les marchandises sortant du Pruth à destination du Danube ont acquitté les droits d'exportation auxquels elles peuvent être soumises dans le pays de provenance.

Ce contrôle s'étend également sur le paiement des taxes locales dont il est parlé dans l'article 59 du présent Règlement.

Il s'exerce conformément aux instructions spéciales données aux percepteurs des droits de navigation et au moment de la perception de ces droits; il a, d'ailleurs, un caractère purement d'information et ne peut être suivi d'aucun acte de coërcition de la part des dits agents.

ART. 63.

Lorsqu'un patron ou conducteur est convaincu d'avoir fait ou tenté la contrebande, il ne peut invoquer la liberté de la navigation du Pruth pour mettre sa personne ou les marchandises qui ont été l'objet de la fraude commise ou tentée à l'abri des poursuites qui seraient dirigées par les autorités douanières, conformément aux lois de chaque pays riverain.

TITRE IV.

Des autorités préposées à la police de la navigation et à la perception des taxes sur le Pruth.

ART. 64.

L'exercice de la navigation sur le Pruth est placé sous l'autorité de l'Inspecteur nommé par la Commission mixte permanente en exécution de l'art. 8 de la Convention du $^{3}/_{15}$ décembre 1866. Cet agent est chargé d'assurer l'application des dispositions du présent Règlement. Il fonctionne sous la direction de la dite Commission mixte, devant laquelle il prête serment de remplir avec exactitude et fidélité les devoirs qui lui sont imposés par les dispositions du présent Règlement. Il est revêtu d'un caractère international, et son autorité s'exerce indistinctement à l'égard de tous les pavillons.

ART. 65.

L'Inspecteur de la navigation du Pruth a le droit de requérir directement, dans l'accomplissement de sa tâche, l'assistance des postes militaires établis sur les rives ou celle des autorités locales riveraines.

ART. 66.

Les attributions spéciales de la police de navigation sont exercées par les agents que chacun des pays riverains désigne à cet effet pour l'étendue de ses rives.

Ces agents sont chargés de constater les contraventions commises contre les dispositions du présent Règlement et d'en dresser des rapports et procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve contraire, et qui sont transmis par eux directement à l'Inspecteur de la navigation du Pruth.

Ils seront en correspondance avec l'Inspecteur pour tout ce qui concerne l'application du Règlement.

ART. 67.

Les agents chargés de la perception des taxes de navigation à Ungheni et au confluent du Pruth sont autorisés à requérir directement l'assistance des postes militaires établis à Ungheni et au confluent, lorsque cette assistance est nécessaire pour contraindre les patrons ou conducteurs des bateaux, transports, radeaux ou trains de bois au paiement des dites taxes, ainsi que des amendes auxquelles ils auraient été condamnés pour contravention aux dispositions du présent Règlement ou à celles du tarif des taxes.

ART. 68.

Les agents préposés à la perception des taxes sont revêtus, de même que l'Inspecteur de la navigation du Pruth, d'un caractère international et leur action s'exerce indistinctement à l'égard de tous les pavillons. Ils prêtent serment devant la Commission mixte du Pruth de remplir leurs fonctions avec exactitude et fidélité. Ils peuvent être astreints à fournir caution pour la sûreté de leur gestion. Ils ont le caractère d'officiers de la police judiciaire pour ce qui concerne les contraventions commises contre les dispositions du Tarif des droits de navigation.

ART. 69.

Les bateaux d'inspection fluviale ainsi que tout le matériel flottant et toutes les embarcations de la Commission portent un pavillon-signal dont la description suit :

Cinq bandes parallèles, perpendiculaires à la hampe, disposées dans l'ordre suivant de leurs couleurs:

Rouge, blanc, bleu, blanc, rouge; la bande bleue ayant une hauteur double de celle de chacune des autres bandes, et portant en blanc les lettres C. M. P.

Rouge
Blanc
Bleu, C. M. P. en blanc
Blanc
Rouge

Les organes, agents et employés de la Commission mixte portent des brassards dans les mêmes couleurs.

TITRE V.

Des contraventions.

CHAPITRE I.

Fixation des amendes.

ART. 70.

Les capitaines, patrons ou conducteurs ou machinistes des bateaux, transports, radeaux ou trains de bois naviguant dans le Pruth qui sont dépourvus de l'un ou de l'autre des documents dont ils doivent être munis aux termes des articles 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10 et 11 du présent Règlement, sont punis d'une amende de dix francs au moins et de cinquante francs au plus.

Les capitaines, patrons ou conducteurs qui refusent de produire les dits documents ou de hisser leur pavillon national sur la réquisition des agents préposés à la police de la navigation, sont punis d'une amende de vingt francs au moins et de quatre-vingts francs au plus.

ART. 71.

Tout capitaine, patron ou conducteur d'un bateau, transport, radeau ou train de bois, qui traverse l'échelle d'Ungheni ou le confluent du Pruth avant d'avoir produit ses papiers de bord à l'agent préposé à la perception des taxes, ainsi que le prescrit l'article 13 du présent Règlement, est puni d'une amende de cinquante francs au moins et de trois cents francs au plus.

ART. 72.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles 14, 15, 16, 17, 18, 19, 22, 23 et 26 du présent Règlement est punie d'une amende de dix francs au moins et de cent francs au plus.

ART. 73.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles 20 et 21 du présent Règlement est punie d'une amende de cinquante francs au moins et de deux cents francs au plus.

ART. 74.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles 24, 25 et 27 du présent Règlement est punie d'une amende de cinq francs au moins et de vingt-cinq francs au plus.

ART. 75.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles 30 à 42 inclusivement, à celles du deuxième alinéa de l'article 43 ou à l'une des dispositions des articles 44, 45, 46 et 47 du présent Règlement, est punie d'une amende de dix francs au moins et de cinquante francs au plus.

ART. 76.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles 53, 54 et 55 du présent Règlement est punie d'une amende de vingt francs au moins et de cent francs au plus.

ART. 77.

Lorsqu'une contravention commise contre l'une des dispositions des dits articles 53, 54 et 55 ou une des contraventions prévues et punies par les articles 72 à 75 inclusivement du présent Règlement est accompagnée ou suivie d'un dommage ou d'une avarie quelconque occasionné par le bateau, transport, radeau ou train de bois contrevenant, aux ouvrages exécutés pour l'amélioration de la navigation du Pruth, au matériel employé à ces travaux, ou aux bouées, signaux ou autres propriétés appartenant à la Commission mixte permanente, l'amende encourue par le contrevenant est de cent francs au moins et de mille francs au plus.

ART. 78.

Tout capitaine, patron ou conducteur trouvé en état d'ivresse pendant que le bateau, transport, radeau ou train de bois dont la direction lui est confiée est en marche, est puni d'une amende de dix francs au moins et de quarante francs au plus.

ART. 79.

Toute offense ou injure commise et toute menace proférée contre les agents préposés à la police de la navigation ou à la perception des taxes sur le Pruth, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, de même que toute injure ou offense dirigée contre l'autorité de laquelle les dits agents tiennent leur pouvoir, est punie d'une amende de vingt francs au moins et de cinquante francs au plus.

S'il y a voie de fait commise ou tentée contre les agents de la police ou de la perception des taxes, à l'occasion de l'accomplissement de leurs fonctions, le maximum de l'amende peut être porté à cent francs.

CHAPITRE II.

Règles pour l'application des amendes.

ART. 80.

Les amendes ne sont pas applicables aux contraventions occasionnées par des cas de force majeure.

ART. 81.

Le maximum de l'amende peut être doublé en cas de récidive, et il y a récidive quand la même contravention se renouvelle à la charge du même contrevenant dans l'espace de douze mois.

ART. 82.

Indépendamment des amendes auxquelles ils sont condamnés, les contrevenants peuvent être poursuivis devant les tribunaux compétents à raison de la réparation civile des dommages qu'ils ont causés.

ART. 83.

Les capitaines, patrons ou conducteurs sont personnellement responsables des contraventions commises par les gens de leur équipage.

ART. 84.

L'Inspecteur de la navigation du Pruth prononce en première instance l'application des amendes encourues à raison des contraventions commises contre les dispositions du présent Règlement.

La notification de ses sentences est faite, autant que possible, à la partie condamnée en personne, par l'intermédiaire de l'agent de perception à Ungheni ou au confluent ; en cas d'empêchement, elle est faite à Galatz, en la chancellerie de l'autorité consulaire ou locale de laquelle la partie relève.

ART. 85.

Le montant des amendes est versé entre les mains de l'agent préposé à la perception des taxes à Ungheni ou au confluent du Pruth et le paiement en est effectué, en tout état de cause, avant que le bateau, transport, radeau ou train de bois contrevenant ne puisse quitter l'échelle d'Ungheni ou sortir de la rivière pour entrer dans le Danube.

ART. 86.

L'appel contre les jugements de condamnation est porté, dans les trois mois de la notification, devant la Commission mixte permanente, mais le jugement de première instance est toujours exécutoire par provision et, en cas d'appel, le montant de l'amende est versé au percepteur des taxes du Pruth, qui le garde en dépôt jusqu'à ce que l'appel soit vidé.

L'appel n'est plus recevable après l'expiration du délai de trois mois à partir de la notification du jugement de première instance.

Le jugement rendu sur appel par la Commission mixte est définitif et ne peut plus être l'objet d'aucun recours quelconque.

Disposition finale.

ART. 87.

Le présent Règlement pourra être modifié, selon les besoins, par la Commission mixte permanente.

Fait à Galatz, le $^{1}/_{13}$ avril 1896.

b) Règlement sanitaire pour la navigation sur le Pruth, du 7 mai 1896.

ART. 1.

Au cas où dans les provinces riveraines du Pruth ou bien dans celles du Danube avoisinant le Pruth, apparaîtrait le choléra-la peste ou une autre maladie particulièrement dangereuse par son caractère épidémique, les Gouvernements des Etats riverains établiront des stations d'inspection sanitaire aux échelles sur la rivière où les dits Gouvernements le jugeront nécessaire. Chaque Etat riverain portera à la connaissance de la Commission mixte du Pruth le nom de ces stations d'inspection sanitaire.

ART. 2.

Dans les stations d'inspection sanitaire, la partie de l'échelle destinée à la halte des bateaux et des radeaux sera marquée par un pavillon blanc.

Tout bateau ou radeau naviguant sur le Pruth et passant devant une des stations d'inspection sanitaire, est obligé de s'arrêter à l'échelle, à l'endroit indiqué par le pavillon blanc, pour être soumis à l'inspection sanitaire.

ART. 3.

Chaque station d'inspection sanitaire aura comme directeur un médecin ayant son personnel subalterne (infirmier, agent-sanitaire chargé de la désinfection, etc.). Le médecin-directeur sera aidé dans l'accomplissement de ses fonctions par les autorités militaires, administratives et douanières de l'échelle du port. Il tiendra un registre où seront passés tous les radeaux et bateaux visités, ainsi que le résultat de la visite, les opérations sanitaires accomplies, le numéro et la date des certificats sanitaires délivrés.

ART. 4.

Les stations d'inspection sanitaire auront des locaux destinés à l'isolement et au traitement des malades provenant des bateaux et des radeaux et atteints par une des maladies mentionnées à l'art. 1, à abriter et à y soigner les personnes suspectes d'être atteintes par l'une de ces maladies infectieuses, à abriter les personnes saines provenant des bateaux et des radeaux, mais soumises à la désinfection et à l'observation comme s'étant trouvées sur un bateau ou un radeau où sévit l'une des maladies infectieuses énumérées ci-dessus.

Chaque station devra également être munie d'un appareil de désinfection par la vapeur bouillante (étuve) et de tout le matériel nécessaire à la désinfection.

ART. 5.

Chaque station d'inspection sanitaire sera pourvue d'une quantité nécessaire d'eau potable. Cette quantité d'eau devra être suffisante pour alimenter les bateaux et les radeaux.

ART. 6.

L'inspection sanitaire des bateaux et des radeaux se fera d'ordinaire au port à l'endroit indiqué par le pavillon blanc et destiné au contrôle sanitaire.

Le service d'inspection sanitaire ne se fera que pendant le jour. Les bateaux et les radeaux qui arrivent à la station pendant la nuit s'arrêteront et attendront jusqu'au matin; dans cet intervalle de temps ni les passagers ni les hommes de l'équipage ne pourront quitter le bateau ou le radeau, sauf pour les opérations de l'amarrage.

ART. 7.

Le médecin-directeur de la station d'inspection sanitaire, accompagné d'un fonctionnaire administratif ou d'un militaire ayant un grade, visite chaque bateau ou radeau dès l'arrivée; les bateaux et les radeaux arrivés pendant la nuit seront visités au matin à sept heures et demie au plus tard.

ART. 8.

Si, sur le bateau ou sur le radeau, il se trouve une personne atteinte par l'une des maladies mentionnées à l'art. 1 ou bien suspecte de l'être, on effectuera son transport à terre, on l'isolera et on lui procurera les soins nécessaires.

Dans ce cas les personnes saines se trouvant à bord ou bien sur le radeau seront également débarquées, le bateau ou radeau sera désinfecté radicalement dans tous ses recoins; seront également désinfectés tous les objets se trouvant sur le bateau ou radeau pouvant transmettre la contagion; la paille, les chiffons et autres objets de même nature sans valeur aucune seront brûlés; l'eau potable du bord sera désinfectée et jetée à la rivière. Toutes ces opérations seront accomplies sous la surveillance directe du médecin-directeur de la station.

Leur désinfection une fois terminée, les bateaux et les radeaux resteront en observation pendant trois jours, après lesquels on les approvisionnera d'eau potable indemne et on leur permettra d'appareiller de la façon dont le prescrit l'art. 10.

ART. 9.

Si les bateaux ou les radeaux n'ont pas à leur bord des personnes atteintes par l'une des maladies mentionnées à l'art. 1, on

délivrera immédiatement au capitaine un certificat de santé dans lequel seront passés le nombre et les noms des personnes se trouvant à bord, ainsi que leur état sanitaire.

Les personnes se trouvant sur les radeaux seront également munies d'un pareil certificat individuel portant indication de l'état de leur santé. Après réception des certificats, les bateaux et les radeaux pourront continuer leur route.

ART. 10.

De pareils certificats collectifs ou individuels seront délivrés aux capitaines des bateaux ainsi qu'au personnel des radeaux après la désinfection effectuée et observation accomplie, ainsi que l'indique l'art. 8.

Dans ce dernier cas, les certificats contiendront la mention:

a) Des mesures sanitaires auxquelles le bateau ou radeau a été soumis;

b) De la durée de l'observation;

c) De la date à laquelle ils ont été relevés de la dite observation, et

d) De l'état sanitaire des personnes ayant quitté la station.

ART. 11.

Le fait de s'être soumis à l'inspection sanitaire dans une station sanitaire ne dispense pas le bateau ou radeau, ni son personnel, d'un nouvelle inspection sanitaire dans la station sanitaire suivante, sans qu'il soit tenu compte du fait qu'elle se trouve sur la rive droite ou sur la rive gauche du Pruth. L'inspection sanitaire sera répétée dans toutes les stations d'inspection sanitaire devant lesquelles passeront les bateaux ou radeaux, sans tenir compte du fait que les stations se trouvent sur la rive droite ou sur la rive gauche du Pruth.

ART. 12.

Les stations d'inspection sanitaire se trouvent placées sous le contrôle des autorités sanitaires supérieures de l'Etat riverain auquel appartiennent les dites stations.

c) Tarif provisoire des droits de navigation à percevoir à Ungheni et à l'embouchure du Pruth, du 22 avril 1896.

La Commission mixte du Pruth :

Vu l'article 1er de la Convention conclue à Bucarest le 18 février/2 mars 1895, modifiant les articles 2 et 20 de la Convention du 3/15 décembre 1866, concernant la navigation du Pruth,

Arrête les modifications et augmentations suivantes au Tarif provisoire du 28 janvier/19 février 1871:

CHAPITRE I.

Tarif pour les bateaux à voiles et à vapeur, transports et chalands de remorque.

A. Règles générales.

ART. 1.

Tout bateau à voiles ou à vapeur et tout transport ou chaland de remorque, quelle que soit sa dénomination, naviguant sur le Pruth dans un sens ou dans l'autre, avec une charge complète ou partielle, paie un droit de navigation composé :

a) D'une taxe fondamentale de soixante-cinq centimes par tonneau de jauge, indépendamment de la distance parcourue;

b) D'une taxe additionnelle de dix centimes par tonneau de jauge calculé sur le parcours de chaque section ou fraction de section [1].

Ce droit de navigation est perçu sur le tonnage total du bateau, transport ou chaland, lorsque, d'après les connaissements ou le manifeste, la cargaison est équivalente à plus de la moitié du tonnage; dans le cas contraire, et sauf l'exemption de taxe assurée par l'art. 2 ci-après, le droit est perçu sur la moitié seulement du tonnage total [2].

---

(1) Les sections sont provisoirement les suivantes:
1-ère Section: de l'embouchure (Km. 0) à Rogojeni (Km. 98).
2-ème » : de Rogojeni (Km. 98) à Toceni (Km. 195).
3-ème » : de Toceni (Km. 195) à Drânceni (Km. 300).
4-ème » : de Drânceni (Km. 300) à Ungheni (Km. 410).
5-ème » : d'Ungheni (Km. 410) à Bivolari (Km. 503).

(2) Disposition prise le 13/25 avril 1871, voir Protocole No. 7.

Les droits dus par les bateaux à vapeur sont calculés sur le tonnage net du bateau, tel qu'il est indiqué par les papiers de bord, c'est-à-dire après déduction faite, sur le tonnage total, du poids de la machine et du combustible.

Si le nombre de tonneaux afférent au moteur n'est pas indiqué par les papiers de bord, il est déduit sur le tonnage total, 37 % pour les bateaux à aubes, et 32% pour les bateaux à hélice ; la déduction est opérée après la conversion du tonnage du bateau en tonneaux de registre anglais, effectuée conformément aux dispositions de l'article 11 ci-après.

La taxe fondamentale est perçue au premier bureau de perception rencontré par le bateau, transport ou chaland. Elle n'est perçue qu'une seule fois pour chaque voyage, sauf les cas prévus par les art. 5 et 6 lit. *d*), *e*), *f*).

La taxe additionnelle est perç de la manière suivante :

a) Les bateaux, transports et chalands remontant le Pruth payent à l'embouchure pour le nombre des sections à parcourir entre l'embouchure et Ungheni, et à Ungheni pour le nombre des sections à parcourir en amont d'Ungheni ;

b) Les bateaux, transports et chalands descendant le Pruth, payent à Ungheni pour le nombre des sections parcourues jusqu'à Ungheni, et à l'embouchure pour le nombre de sections parcourues en aval d'Ungheni.

Toute fraction de section est considérée comme section entière.

Les bateaux de passagers sont soumis aux taxes ci-dessus établies, à calculer conformément aux dispositions des alinéas 3 et 4.

Les compagnies de bateaux qui feront un service de passagers régulier, jouiront d'une réduction de 25%.

ART. 2.

Sont affranchis du paiement de toute taxe :

a) Les bateaux à vapeur naviguant sans porter aucune charge autre que le combustible destiné à la consommation de leur appareil moteur ;

b) Les bateaux à voiles ou à vapeur, transports et chalands dont, d'après les connaissements ou le manifeste, la cargaison n'excède pas une tonne de registre;

c) Les embarcations d'une portée moindre à huit tonnes, employées aux besoins locaux;

d) Les remorqueurs, même lorsqu'ils remorquent des bateaux ou transports, chargés ou vides, pourvu qu'ils ne soient pas employés à transporter une partie de la cargaison des bateaux remorqués.

B. Règles spéciales.

ART. 3.

Tout bateau à voiles ou à vapeur, transport ou chaland de remorque, qui commence sa remonte en amont de l'embouchure ou à l'échelle d'Ungheni, — de même que tout bateau, transport ou chaland, qui finit sa descente à Ungheni ou traverse l'échelle d'Ungheni à la descente, paie les droits de navigation prévus par l'art. 1, exigibles pour le parcours en amont d'Ungheni, au bureau de perception à Ungheni.

ART. 4.

Tout bateau, transport ou chaland, qui commence sa descente à Ungheni ou à une des échelles en aval d'Ungheni, — de même que tout bateau, transport ou chaland, qui entre dans le Pruth pour remonter à une de ses échelles, paie les droits de navigation prévus par l'art. 1-er, exigibles pour le parcours en aval d'Ungheni au bureau de perception à l'embouchure.

ART 5.

Lorsqu'un bateau à voiles ou à vapeur, transport ou chaland de remorque descendant le Pruth et ayant payé à Ungheni les droits requis par l'art. 2, continue sa descente jusqu'à l'embouchure, il paye au bureau de perception à l'embouchure les droits de navigation prévus par l'art. 1-er, à calculer de la façon suivante:

a) Si, sur tout son trajet, depuis l'échelle de provenance et jusqu'à l'embouchure, ce bateau, transport ou chaland n'a procédé à aucun changement de sa cargaison, il paie à l'embouchure uniquement les taxes additionnelles pour les quatre sections qu'il vient de parcourir depuis Ungheni.

b) Si, arrivé à Ungheni avec une cargaison équivalente à plus

de la moitié de son tonnage, ce bateau, transport ou chaland, a procédé à un déchargement partiel à Ungheni ou en aval d'Ungheni, sans que sa cargaison soit desendue au-dessous de la moitié du tonnage du bateau ou chaland, — et si, à Ungheni ou en aval d'Ungheni, il a complété son chargement, il paie à l'embouchure uniquement les taxes additionnelles pour les quatre sections qu'il vient de parcourir depuis Ungheni.

c) Il en sera de même si, arrivé à Ungheni avec une cargaison équivalente à moins de la moitié de son tonnnage, ce bateau, transport ou chaland, a procédé à un déchargement partiel à Ungheni ou en aval d'Ungheni et a rechargé ensuite à Ungheni ou à une échelle en aval d'Ungheni sans avoir dépassé la moitié de son tonnage.

d) Si, arrivé à Ungheni avec une cargaison équivalente à plus de la moitié du tonnage, ce bateau, transport ou chaland, a procédé à Ungheni ou en aval d'Ungheni à un déchargement partiel qui a porté sa cargaison à moins de la moitié de son tonnage, — et a rechargé ensuite à Ungheni ou à une échelle en aval d'Ungheni jusqu'au-dessus de la moitié de son tonnage, il paie à l'embouchure les droits de navigation visés par l'art. 1-er et calculés:

La taxe fondamentale — sur la moitié du tonnage; les taxes additionnelles—pour une moitié du tonnage sur les quatre sections parcourues depuis Ungheni, et pour l'autre moitié sur les sections parcourues depuis le lieu de rechargement.

e) Il en sera de même si, arrivé à Ungheni avec une cargaison équivalente à moins de la moitié de son tonnage, ce bateau, transport ou chaland, n'a pas procédé à un déchargement complet à Ungheni ou en aval d'Ungheni et a rechargé ensuite à Ungheni ou à une échelle en aval d'Ungheni jusqu'au-dessus de la moitié de son tonnage.

f) Si ce bateau, transport ou chaland, procède à Ungheni même ou en aval d'Ungheni à un déchargement complet et recharge ensuite soit à Ungheni, soit en aval d'Ungheni, il paie à l'embouchure les droits de navigation tels qu'ils sont prévus par l'art. 4.

Sera considéré comme complet tout déchargement laissant dans la cale ou sur le pont une cargaison inférieure à la vingtième partie du tonnage total de bateau, transport ou chaland.

ART. 6.

Lorsqu'un bateau à voiles ou à vapeur, transport ou chaland de remorque, remontant le Pruth et ayant payé à l'embouchure les droits requis par l'art. 4, continue sa remonte au-delà d'Ungheni, il paie au bureau de perception à Ungheni les droits de navigation prévus par l'art. 1-er à calculer analoguement aux dispositions a, b, c, d, e, f de l'art. 5, selon les changements éventuellement effectués de sa cargaison.

CHAPITRE II.

Tarif pour les radeaux et trains de bois.

ART. 7

Tout radeau ou train de bois descendant le Pruth sans transporter d'autres marchandises que les arbres dont il est composé paie au premier bureau de perception qu'il rencontre un droit de navigation fixé de la manière suivante: Si la longueur du radeau ou train de bois n'excède pas vingt-cinq mètres — cinq francs; si la longueur du radeau ou train de bois excède vingt-cinq mètres — dix francs.

Ne sera en aucun cas considéré comme formant un seul radeau ou train de bois, celui formé de plus de quatre séries d'arbres placées bout à bout.

ART. 8

Tout radeau ou train de bois descendant le Pruth et transportant soit des céréales, soit toute autre marchandise, même du bois non flottant, ne paie que les droits de navigation prévus par les art. 1er, 3 et 4, calculés sur la quantité des marchandises embarquées.

Le total des droits à acquitter dans ce cas ne peut toutefois être inférieur au droit fixe que le radeau ou train de bois aurait

à acquitter suivant ses dimensions et conformément à l'article précédent, s'il traversait l'échelle d'Ungheni ou l'embouchure du Pruth sans porter de chargement.

ART. 9.

Lorsqu'un radeau ou train de bois, après avoir passé l'échelle d'Ungheni, traverse l'embouchure du Pruth sous charge, il paie à l'embouchure les droits de navigation calculés de la manière suivante:

a) S'il n'y a pas eu de changement de cargaison — selon l'art. 5, lit. *a)*;

b) S'il y a eu changement complet, — selon l'art. 5, lit. *f)*;

c) S'il y a eu changement partiel, — pour la partie ancienne de la cargaison les taxes additionnelles pour les quatre sections, et pour la partie nouvelle la taxe fondamentale et les taxes additionnelles pour les sections parcourues depuis le lieu de rechargement.

Si le radeau ou train de bois a passé à vide par Ungheni, la taxe prévue par l'art. 7 et perçue à Ungheni est défalquée du montant des droits à payer à l'embouchure, si toutefois ce montant n'est pas inférieur à la taxe fixe.

CHAPITRE III.

Dispositions générales.

ART. 10.

Le montant des droits est versé contre quittance entre les mains des agents-comptables préposés aux caisses de navigation à Ungheni et à l'embouchure.

Un état indiquant la réduction en francs des monnaies en usage est constamment affiché dans les bureaux de perception.

Cet état est revisé suivant les besoins.

Les droits, dont l'exigibilité est contestée ou la liquidation critiquée par les parties, sont versés à la caisse de navigation, à titre de dépôt.

Les demandes en restitution entière ou partielle des droits payés sont portées devant la Commission mixte du Pruth; elles doivent être formulées par écrit, dans les trois mois du paiement ou du dépôt, à peine de déchéance.

ART. 11.

Le tonneau de jauge sur lequel sont liquidés les droits à percevoir en vertu de l'article premier du présent tarif est le tonneau de registre anglais.

Le tonnage des bateaux est tiré des papiers de bord; cependant les capitaines dont les bateaux ont été jaugés par la caisse de navigation de Soulina, suivant la loi anglaise et la règle première applicable aux bateaux vides, sont admis à payer leurs taxes sur la base du tonnage indiqué par le certificat de jaugeage délivré par le directeur de la dite caisse.

Sauf ce cas, la réduction des tonneaux des différents pays, en mesures anglaises, est faite d'après le tableau annexé au présent tarif.

Le tonneau de mer servant de base à la liquidation des taxes à percevoir sur les marchandisses transportées par les radeaux ou trains de bois, est calculé sur le pied de quatre Kilés de Galatz et quatre-vingt-deux centièmes par tonne, pour les céréales, et de neuf cents Ocques ou mille Kilogrammes ou soixante-un Pouds par tonne, pour les autres marchandises.

Les quantités sur lesquelles le calcul s'opère sont tirées des connaissements ou du manifeste dont les conducteurs de radeaux ou trains de bois chargés sont tenus de se munir aux termes de l'art. 11 du Règlement de navigation et de police applicable au Pruth, en date du 1/13 avril 1896.

ART. 12.

Les bateaux, transports ou chalands de remorque qui se présentent à Ungheni ou au confluent du Pruth, et qui sont dépourvus de papiers indiquant leur tonnage, sont soumis à un jaugeage approximatif qui est effectué par l'agent comptable préposé à la perception des taxes, et le montant des droits à payer est calculé sur le tonnage constaté par cette opération.

Il est procédé de même si le tonnage porté sur les papiers de bord est notoirement inexact par comparaison avec la quantité des marchandises portées sur les connaissements ou sur le manifeste.

Si un bateau, transport, chaland de remorque, train de bois ou radeau est dépourvu des documents nécessaires pour évaluer soit la quotité de la cargaison par rapport au tonnage total (art. 1, alinéa 2), soit la quantité, en tonneaux de mer, des marchandises transportées (art. 8, alinéa 1), l'agent préposé à la perception des taxes procède également à une évaluation approximative, dont le résultat sert de base à la liquidation des droits à payer.

Lorsqu'une opération de jaugeage ou d'évaluation s'effectue à défaut des documents nécessaires pour constater la portée du bateau ou la quantité des marchandises, ou qu'elle produit un résultat différant de plus de cinq tonneaux avec les énonciations des documents produits ou les déclarations faites, le capitaine, patron ou conducteur du bateau, radeau ou train de bois, objet du jaugeage ou de l'évaluation, est tenu d'acquitter, à titre de frais, une taxe spéciale de dix francs, sans préjudice à l'application de la pénalité édictée par l'article suivant, s'il y a eu fraude ou tentative de fraude.

Le jaugeage ou l'évaluation approximatifs faits par l'agent percepteur des taxes servent, en tout état de cause, à la liquidation de la taxe à payer, dont le montant est toujours immédiatement exigible, sauf recours ultérieur à l'Inspecteur de la navigation, dans le cas où la partie conteste l'exactitude de l'opération.

Sur ce recours, l'Inspecteur fait procéder de nouveau au jaugeage du bateau ou à l'évaluation des marchandises, par un expert qu'il désigne à cet effet une fois pour toutes. Cette opération est effectuée alors en présence de l'autorité consulaire de la partie intéressée, où elle est duement appelée, et elle ne peut plus être l'objet d'aucun recours quelconque.

Le bateau pour lequel le deuxième jaugeage ou évaluation est demandé, est tenu d'en couvrir les frais, si le résultat de l'opération n'offre pas une différence de plus de cinq tonneaux de registre ou de poids avec la quantité évaluée par le percepteur des taxes.

ART. 13.

Tout bateau, train de bois ou radeau, qui tente, par un moyen quelconque, de se soustraire, en tout ou en partie, au paiement des droits fixés par le présent tarif, est passible, outre les droits

qu'il aura à payer conformément à ce qui précède, d'une amende égale au double au moins et au quadruple au plus de ces droits.

Si l'indication du tonnage portée sur les papiers de bord, ou celles des connaissements et manifestes paraissent frauduleuses, il est procédé, dans la forme prescrite par l'article précédent, à la vérification de la capacité du bateau ou à celle de la quantité de marchandises transportée.

L'application de l'amende est prononcée en premier ressort par l'Inspecteur de la navigation du Pruth; la sentence de condamnation est notifiée à la partie condamnée, dans les formes prescrites par l'art. 84 du Règlement de navigation et de police du 1/13 avril 1896.

L'appel des condamnations est porté devant la Commission mixte, qui prononce en dernier ressort.

Il est interjeté dans les trois mois de la notification, à peine de nullité.

Les condamnations prononcées par l'Inspecteur de la navigation sont exécutoires nonobstant l'appel; en cas de pourvoi, le montant de l'amende est consigné, à titre de dépôt, dans la caisse de navigation du Pruth, où est versé également le montant des condamnations devenues définitives.

ART. 14.

Le présent tarif provisoire, qui pourra être modifié, suivant les besoins, par la Commission mixte du Pruth, entrera en vigueur le 19 juillet (31 août) prochain.

TABLEAU INDIQUANT

LA

PROPORTION QUI EXISTE ENTRE LE TONNEAU DE REGISTRE ANGLAIS ET LES MESURES ADOPTÉES

DANS LES AUTRES PAYS POUR LE JAUGEAGE DES BATEAUX DE MER

BATEAUX	FACTEUR par lequel l'unité de mesure de chaque pays doit être multipliée	
	Tonneaux	Lasts
Autrichiens	0,77	—
Français	0,94	—
Italiens	0,94	—
Ottomans	—	— (1)
Prussiens	0,98	1,50
Russes	1,08	1,89
Américains (Etats-Unis)	1,—	—
Belges	0,95	1,81
Brémois	—	1,89
Danois	1,02	1,96
Espagnols	1,—	—
Grecs { nouvelle mesure	0,97	—
Grecs { ancienne mesure	0,78	—
Hambourgeois	—	2,77
Hanovriens	0,98	2,25
Hollandais	0,89	1,75
Lübeckois	-	1,89
Mecklembourgeois	1,09	2,44
Norvégiens	0,98	2,08
Oldenbourgeois	0,96	1,50
Roumains	0,97	— (2)
Samiotes	0,78	—
Serbes	0,97	—
Suédois	1,02	1,98

(1) 1 tonneau anglais — $61^{53}/_{100}$ kilés de Constantinople
(2) 1 » » — $4^{82}/_{100}$ » » Galatz — $3^{1}/_{100}$ kilés de Braïla.

ANNEXE XI.

Convention sanitaire entre l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, la France, le Luxembourg, le Monténégro, les Pays-Bas, la Russie et la Suisse, signée à Dresde le 15 avril 1893.

Annexe II. Mesures à prendre à l'égard des navires provenant d'un port contaminé et remontant le Danube.

En attendant que la ville de Soulina soit pourvue d'une bonne eau potable, les bateaux qui remontent le fleuve devront être soumis à une hygiène rigoureuse.

L'encombrement des passagers sera strictement interdit.

I. Mesures à prendre à Soulina

Les bateaux entrant en Roumanie par le Danube seront retenus jusqu'à la visite médicale et jusqu'à parachèvement des opérations de désinfection.

Les bateaux se présentant à Soulina devront subir, avant de pouvoir remonter le Danube, une ou plusieurs visites médicales sérieuses faites de jour. Chaque matin, à une heure indiquée, le médecin s'assurera de l'état de santé de tout le personnel du bateau et ne permettra l'entrée que s'il constate la santé parfaite de tout le personnel. Il délivrera au capitaine ou au batelier un passeport sanitaire ou patente, ou certificat dont la production sera exigée aux garages ultérieurs.

Il y aura une visite chaque jour. La durée de l'arrêt à Soulina des navires non infectés ne dépassera pas trois jours. La désinfection des linges contaminés sera effectuée dès l'arrivée.

On substituera une eau potable de bonne qualité à l'eau douteuse qui pourrait être à bord.

L'eau de la cale sera désinfectée.

Les mesures qui viennent d'être indiquées ne seront applicables qu'aux provenances de ports qui sont le siège d'un foyer cholérique.

Il est bien entendu qu'un navire provenant d'un port non contaminé—c'est-à-dire d'un port qui n'est pas le siège d'un foyer — pourra, s'il ne veut pas être soumis aux mesures restrictives précédemment indiquées, ne pas accepter les voyageurs venant d'un port contaminé.

Il y a lieu de perfectionner à Soulina l'établissement sanitaire, de le pourvoir de l'outillage moderne comme moyens de désinfection et de le compléter de façon à ce qu'on puisse débarquer et isoler les malades provenant d'un navire infecté, ainsi que les autres passagers.

II. Mesures à prendre sur les bords du fleuve.

Des postes sanitaires de moindre importance devront être installés sur les bords du fleuve, de façon à pouvoir débarquer des malades s'il s'en trouve à bord ; les postes devront être pourvus de bonne eau potable et des moyens de désinfection nécessaires. Une entente doit être établie à cet égard entre le Gouvernement russe et le Gouvernement roumain.

Un médecin sera attaché à chaque poste sanitaire ou à chaque point de relâche important.

Dans chaque station, une chambre convenablement isolée devra être préparée.

Tous les bateaux subiront en passant devant ces postes la visite médical. S'il y a des malades ou des suspects, ils seront débarqués et isolés.

Les autres personnes devront être également débarquées et isolées pendant cinq jours.

Les cabines, dortoirs et autres endroits contaminés, le linge, les hardes et objets souillés seront désinfectés; il en sera de même de la cale; une bonne eau potable sera substituée à l'eau douteuse du bord.

Pour les bateaux dans lesquels n'y aura ni malade ni suspect, on désinfectera les cabinets et la cale, et on substituera une bonne eau potable à celle qui est à bord et qui pourrait être mauvaise.

Après la visite médicale, on donnera au capitaine ou au chef de l'équipage un certificat indiquant les précautions qui ont été prises et les désinfections qui ont été effectuées; ce certificat précisera en outre le nombre des passagers et des hommes de l'équipage.

Ce certificat devra être présenté dans les différents postes.

Lorsque le bateau abordera une nouvelle circonscription, il subira une nouvelle visite médicale.

La cale sera de nouveau désinfectée, à moins que l'eau ne renferme encore, d'une façon non douteuse, le mercure ou la chaux à l'état alcalin.

ANNEXE XII.

Convention sanitaire de Venise du 18 mai 1897.

Règlement sanitaire général pour prévenir l'invasion e la propagation de la peste, du 18 mai 1897,

Admis par l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, l'Espagne, la France, la Grande-Bretagne, la Grèce, l'Italie, le Luxembourg, le Montenégro, la Turquie, les Pays-Bas, la Perse, le Portugal, la Roumanie, la Russie, la Serbie et la Suisse.

CHAPITRE I.

Mesures à prendre hors d'Europe.

CHAPITRE II.

Mesures à prendre en Europe.

TITRE I

Mesures destinées à tenir les Gouvernements signataires de la Convention au courant de l'état d'une épidémie de peste, ainsi que des moyens employés pour éviter sa propagation et son importation dans les endroits indemnes.

Notification et communications ultérieures.

Le Gouvernement du pays contaminé doit notifier aux divers Gouvernements l'existence de tout cas de peste. Cette mesure est essentielle.

Elle n'aura de valeur réelle que si celui-ci est prévenu lui-même des cas de peste et des cas douteux survenus sur son territoire. On ne saurait donc trop recommander aux divers Gouvernements la déclaration obligatoire des cas de peste par les médecins.

L'objet de la notification sera l'existence de cas de peste, l'endroit où ces cas ont paru, la date de leur apparition, le nombre des cas constatés et celui des décès.

La notification sera faite aux agences diplomatiques ou consulaires dans la capitale du pays contaminé. Pour les pays qui n'y sont pas représentés, la notification sera faite directement par télégraphe aux gouvernements étrangers.

Cette première notification sera suivie de communications ultérieures données d'une façon régulière, de manière à tenir les Gouvernements au courant de la marche de l'épidémie. Ces communications se feront au moins une fois par semaine.

Les renseignements sur le début et sur la marche de la maladie devront être aussi complets que possible. Ils indiqueront plus particulièrement les mesures prises en vue de combattre l'extension de l'épidémie. Ils devront préciser les mesures prophylactiques adoptées relativement :

A l'inspection sanitaire ou à la visite médicale.

A l'insolement.

A la désinfection.

Et les mesures prescrites au point de vue du départ des navires et de l'exportation des objets susceptibles.

Il est entendu que les pays limitrophes se réservent de faire des arrangements spéciaux en vue d'organiser un service d'informations directes entre les chefs des administrations des frontières.

Le Gouvernement de chaque Etat sera tenu de publier immédiatement les mesures qu'il croit devoir prescrire au sujet des provenances d'un pays ou d'une circonscription territoriale contaminé.

Il communiquera aussitôt cette publication à l'agent diplomatique ou consulaire du pays contaminé, résidant dans sa capitale. A défaut d'agence diplomatique ou consulaire dans la capitale, la communication se fera directement au Gouvernement du pays intéressé.

Il sera tenu également de faire connaître par les mêmes voies le retrait de ces mesures ou les modifications dont elles seraient l'objet.

TITRE II.

Conditions dans lesquelles une circonscription (1) territoriale doit être considérée comme contaminée ou saine.

Est considérée comme contaminée toute circonscription où a été constatée officiellement l'existence de cas de peste.

N'est plus considérée comme contaminée toute circonscription dans laquelle la peste a existé, mais où, après constatation officielle, il n'y a eu ni décès, ni cas nouveau de peste depuis dix jours après la guérison ou la mort du dernier pesteux, à condition que les mesures de désinfection nécessaires aient été exécutées.

Les mesures préventives seront appliquées au territoire contaminé à partir du moment où des cas de peste auront été officiellement constatés.

Ces mesures cesseront d'être appliquées dès qu'il aura été officiellement constaté que la circonscription est redevenue saine.

Ne sera pas considéré comme autorisant l'application de ces mesures le fait que quelques cas importés se sont manifestés dans une circonscription territoriale, sans donner lieu à des cas de transmission.

TITRE III.

Nécessité de limiter aux circonscriptions territoriales contaminées les mesures destinées à empêcher la propagation de l'épidémie.

Pour restreindre les mesures aux seules régions atteintes, les Gouvernements ne doivent les appliquer qu'aux provenances des circonscriptions contaminées.

Mais cette restriction limitée à la circonscription contaminée ne devra être acceptée qu'à la condition formelle que le Gouvernement du pays contaminé prenne les mesures nécessaires pour prévenir l'exportation des objets susceptibles provenant de la circonscription contaminée.

Quand une circonscription est contaminée, aucune mesure res-

(1) On entend par le mot *circonscription* une partie de territoire d'un pays placée sous une autorité administrative bien déterminée, ainsi : une province, un „gouvernement", un district, un département, un canton, une île, une commune, une ville, un village, un port, un polder, etc., quelles que soient l'étendue et la population de ces portions de territoire.

trictive ne sera prise contre les provenances de cette circonscription, si ces provenances l'ont quittée cinq jours au moins avant le premier cas de peste.

TITRE IV.

Marchandises ou objets susceptibles envisagés au point de vue des défenses d'importation ou de transit et de la désinfection.

I. — *Importation et transit.*

Les objets ou marchandises susceptibles, qui peuvent être prohibés à l'entrée sont:

1. Les linges de corps, hardes et vêtements portés (effets à usage), les literies ayant servi.

Lorsque ces objets sont transportés comme bagages ou à la suite d'un changement de domicile (effets d'installation), ils sont soumis à un régime spécial.

Les paquets laissés par les soldats et les matelots et renvoyés dans leur patrie après décès sont assimilés aux objets compris dans le 1° qui précède.

2. Les chiffons et drilles, sans en excepter les chiffons comprimés par la force dydraulique, qui sont transportés comme marchandises en ballots.

3. Les sacs usés, les tapis, les broderies ayant servi.

4. Les cuirs verts, les peaux non tannées, les peaux fraîches.

5. Les débris frais d'animaux, onglons, sabots, crins, poils, soies et laines brutes.

6. Les cheveux.

Le transit des marchandises ou objets susceptibles emballés de telle façon qu'ils ne puissent être manipulés en route, ne doit pas être interdit.

De même, lorsque les marchandises ou objets susceptibles sont transportés de telle façon qu'en cours de route ils n'aient pu être en contact avec des objets souillés, leur transit à travers une circonscription territoriale contaminée ne doit pas être un obstacle à leur entrée dans le pays de destination.

Les marchandises et objets susceptibles ne tomberont pas sous l'application des mesures de prohibition à l'entrée, s'il est démontré à l'autorité du pays de destination qu'ils ont été expédiés cinq jours au moins avant le premier cas de peste.

Il n'est pas admissible que les marchandises puissent être retenues en quarantaine, aux frontières de terre. La prohibition pure et simple ou la désinfection sont les seules mesures qui puissent être prises.

II. — *Désinfection.*

Bagages. — La désinfection sera obligatoire pour le linge sale, les hardes, vêtements et objets, qui font partie de bagages ou de mobiliers (effet d'installation), provenant d'une circonscription territoriale déclarée contaminée et que l'autorite sanitaire locale considèrera comme contaminés.

Marchanaises. — La désinfection ne sera appliquée qu'aux marchandises et objets que l'autorité sanitaire locale considèrera comme contaminés, ou à ceux dont l'importation peut être défendue.

Il appartient à l'autorité du pays de destination de fixer le mode et l'endroit de la désinfection.

La désinfection devra être faite de manière à ne détériorer les objets que le moins possible.

Il appartient à chaque Etat de règler la question relative au payement éventuel de dommages-intérêts résultant d'une désinfection.

Les lettres et correspondances, imprimés, livres, journaux, papiers d'affaires, etc. (non compris les colis postaux) ne seront soumis à aucune restriction ni désinfection.

TITRE V.

Mesures à prendre aux frontières terrestres. Service des chemins de fer. Voyageurs.

Les voitures affectées au transport des voyageurs, de la poste et des bagages ne peuvent être retenues aux frontières.

S'il arrive qu'une de ces voitures soit souillée, elle sera détachée du train pour être désinfectée, soit à la frontière, soit à la station d'arrêt la plus rapprochée, lorsque la chose sera possible.

Il en sera de même pour les wagons à marchandises.

Il ne sera plus établi de quarantaines terrestres. Seules les personnes présentant des symptômes de peste peuvent être retenues.

Ce principe n'exclut pas le droit pour chaque Etat de fermer, au besoin, une partie de ses frontières.

Il importe que les voyageurs soient soumis, au point de vue de leur état de santé, à une surveillance de la part du personnel des chemins de fer.

L'intervention médicale se bornera à une visite des voyageurs et aux soins à donner aux malades.

S'il y a visite médicale, elle sera combinée autant que possible avec la visite douanière, de façon que les voyageurs soient retenus le moins longtemps possible.

Dès que les voyageurs venant d'un endroit contaminé seront arrivés à destination, il serait de la plus haute utilité de les soumettre à une surveillance de dix jours à compter de la date du départ

Les mesures concernant le passage aux frontières du personnel des chemins de fer et de la poste sont du ressort des administrations intéressées. Elles seront combinées de façon à ne pas entraver le service régulier.

Les Gouvernements se réservent le droit de prendre des mesures particulières à l'égard de certaines catégories de personnes, notamment envers :

a) Les bohémiens et les vagabonds ;

b) Les émigrants et les personnes voyageant ou passant la frontière par troupes.

TITRE VI.

Régime spécial des zones-frontières.

Le règlement du trafic-frontière et des questions inhérentes à ce trafic, ainsi que l'adoption de mesures exceptionnelles de surveillance, doivent être laissés à des arrangements spéciaux entre les Etats limitrophes.

TITRE VII.

Voies fluviales. Fleuves, canaux et lacs.

On doit laisser aux Gouvernements des Etats riverains le soin de règler, par des arrangements spéciaux, le régime sanitaire des voies fluviales.

TITRE VIII.

Partie maritime. Mesures à prendre dans les ports.

Est considéré comme *infecté* le navire qui a la peste à bord ou qui a présenté un ou plusieurs cas de peste depuis douze jours.

Est considéré comme *suspect* le navire à bord duquel il y a eu des cas de peste au moment du départ ou pendant la traversée, mais aucun cas nouveau depuis douze jours.

Est considéré comme *indemne*, bien que venant d'un port contaminé, le navire qui n'a eu ni décès ni cas de peste à bord, soit avant le départ, soit pendant la traversée, soit au moment de l'arrivée.

Les navires *infectés* sont soumis au régime suivant :

1. Les malades sont immédiatement débarqués et isolés.

2. Les autres personnes doivent être également débarquées, si possible, et soumises à une observation ou à une surveillance (1), dont la durée variera selon l'état sanitaire du navire et selon la date du dernier cas, sans pouvoir dépasser dix jours.

3. Le linge sale, les effets à usage et les objets de l'équipage et des passagers, qui, de l'avis de l'autorité sanitaire du port, seront considérés comme contaminés, seront désinfectés.

4. L'eau de la cale sera évacuée après désinfection et l'on substituera une bonne eau potable à celle qui est emmagasinée à bord.

5. Toutes les parties du navire qui ont été habitées par les pesteux devront être désinfectées. Une désinfection plus étendue pourra être ordonnée par l'autorité sanitaire locale.

Les navires *suspects* sont soumis aux mesures ci-après :

1. Visite médicale.

2. Désinfection : le linge sale, les effets à usage et les objets de l'équipage et des passagers, qui, de l'avis de l'autorité sanitaire locale, seront considérés comme contaminés, seront désinfectés.

3. Evacuation de l'eau de la cale après désinfection et substitution d'une bonne eau potable à celle qui est emmagasinée à bord.

---

(1) Le mot „observation“ veut dire: Isolement des voyageurs soit à bord d'un navire, soit dans un lazaret, avant qu'ils n'obtiennent la libre pratique.

Le mot „surveillance“ veut dire: Les voyageurs ne seront pas isolés; ils obtiennent de suite la libre pratique, mais sont suivis dans les diverses localités où ils se rendent et soumis à un examen médical constatant leur état de santé.

4. Désinfection de toutes les parties du navire qui ont été habitées par les pesteux. Une désinfection plus étendue pourra être ordonnée par l'autorité sanitaire locale.

Il est recommandé de soumettre à une surveillance, au point de vue de leur état de santé, l'équipage et les passagers pendant dix jours à dater de l'arrivée du navire.

Il est également recommandé d'empêcher le débarquement de l'équipage, sauf pour raisons de service.

Les navires *indemnes* seront admis à la libre pratique immédiate, quelle que soit la nature de leur patente.

Le seul régime que peut prescrire à leur sujet l'autorité du port d'arrivée, consiste dans les mesures applicables aux navires suspects (visite médicale, désinfection, évacuation de l'eau de cale et substitution d'une bonne eau potable à celle qui est emmagasinée à bord), sauf toutefois ce qui a trait à la désinfection du navire.

Il est recommandé de soumettre à une surveillance, au point de vue de leur état de santé, l'équipage et les passagers pendant dix jours à compter de la date où le navire est parti du port contaminé.

Il est également recommandé d'empêcher le débarquement de l'équipage, sauf pour raisons de service.

Il est entendu que l'autorité compétente du port d'arrivée pourra toujours réclamer un certificat du médecin du bord ou, à son défaut, du capitaine, et sous serment, qu'il n'y a pas eu de cas de peste sur le navire depuis le départ.

L'autorité compétente du port tiendra compte, pour l'application de ces mesures, de la présence d'un médecin et d'un appareil de désinfection (étuve) à bord des navires des trois catégories susmentionnées.

Des mesures spéciales peuvent être prescrites à l'égard des navires encombrés, notamment des navires d'émigrants ou de tout autre navire offrant de mauvaises conditions d'hygiène.

Les marchandises arrivant par mer ne peuvent être traitées autrement que les marchandises transportées par terre au point de vue de la désinfection et des défenses d'importation, de transit et de quarantaine.

Tout navire qui ne voudra pas se soumettre aux obligations imposées par l'autorité du port sera libre de reprendre la mer.

Il pourra être autorisé à débarquer ses marchandises, après que les précautions nécessaires auront été prises, à savoir:

1. Isolement du navire, de l'équipage et des passagers.

2. Evacuation de l'eau de la cale, après désinfection.

3. Substitution d'une bonne eau potable à celle qui était emmagasinée à bord.

Il pourra également être autorisé à débarquer les passagers qui en feraient la demande, à la condition que ceux-ci se soumettent aux mesures prescrites par l'autorité locale.

Chaque pays doit pourvoir au moins un des ports du littoral de chacune de ses mers d'une organisation et d'un outillage suffisants pour recevoir un navire, quel que soit son état sanitaire.

Les bateaux de cabotage feront l'objet d'un régime spécial à établir d'un commun accord entre les pays intéressés.

TITRE IX.

Mesures à prendre à l'égard des navires provenant d'un port contaminé et remontant le Danube.

En attendant que la ville de Soulina soit pourvue d'une bonne eau potable, les bateaux qui remontent le fleuve devront être soumis à une hygiène rigoureuse.

L'encombrement des passagers sera strictement interdit.

Les bateaux entrant en Roumanie par le Danube seront retenus jusqu'à la visite médicale et jusqu'à parachèvement des opérations de désinfection.

Les bateaux se présentant à Soulina devront subir, avant de pouvoir remonter le Danube, une ou plusieurs visites médicales faites de jour. Chaque matin, à une heure indiquée, le médecin s'assurera de l'état de santé de tout le personnel du bateau et ne permettra l'entrée que s'il constate que cet état est satisfaisant. Il délivrera sans frais au capitaine ou au batelier un passeport sanitaire ou patente, ou certificat, dont la production sera exigée aux garages ultérieurs.

Il y aura une visite chaque jour. La durée de l'arrêt à Soulina des navires non infectés ne dépassera pas six jours. La désinfection des linges contaminés sera effectuée dès l'arrivée.

On substituera une eau potable de bonne qualité à l'eau douteuse qui pourrait être à bord.

L'eau de la cale sera désinfectée.

Les mesures qui viennent d'être indiquées ne sont applicables qu'aux provenances des ports contaminés de peste.

Il est bien entendu qu'un navire provenant d'un port non contaminé pourra, s'il ne veut pas être soumis aux mesures restrictives précédemment indiquées, ne pas accepter les voyageurs venant d'un port contaminé.

Le régime pour les bateaux suspects et infectés sera le même que dans les autres ports d'Europe.

CHAPITRE III.

Instructions recommandées pour faire les opérations de désinfection.

1. Les hardes, vieux chiffons, pansements infectés, les papiers et autres objets sans valeur seront détruits par le feu.

2. Les linges, objets de literie, vêtements, matelas, tapis, etc., contaminés ou suspects, seront désinfectés dans des étuves fonctionnant à *la pression normale ou à la pression d'une atmosphère et demie à deux atmosphères avec ou sans circulation de vapeur saturée.*

Pour être considérées comme instruments de désinfection efficaces, ces étuves doivent être soumises à des épreuves indiquant, à l'aide du *thermomètre à signal*, le moment où la température réelle, obtenue au sein d'un matelas, s'élève au moins à 100°.

Pour être certain de l'efficacité de l'opération, cette température doit être maintenue réelle pendant dix à quinze minutes.

3. Solutions désinfectantes:

a) Solution de sublimé à 1 pour 1000, *additionnée de 10 grammes de chlorure de sodium.*

Cette solution sera colorée avec du *bleu d'aniline ou du bleu d'indigo.* Elle ne sera pas mise dans des vases métalliques;

b) Solution d'acide phénique pur cristallisé à 5% *ou d'acide phénique brut, impur, du commerce à 5% dans une dissolution chaude de savon noir;*

c) Le lait de chaux fraîchement préparé (1).

(1) Pour avoir du lait de chaux très actif, on prend de la chaux de bonne qualité, on la fait se déliter en l'arrosant petit à petit avec la moitié de son poids d'eau. Quand la délitescence est effectuée, on met la poudre dans un récipient soigneusement bouché et placé dans un endroit sec. Comme un kilogramme de chaux qui absorbe 500 gr. d'eau pour se déliter a acquis un volume de 2 litres 200, il suffit de la délayer dans le double de son volume d'eau, soit 4 kgr., 400 gr., pour avoir un lait de chaux qui soit environ à 20 pour 100.

4. Recommandations spéciales à observer dans l'emploi des solutions désinfectantes.

On plongera dans la solution de sublimé les linges, vêtements, objets souillés par les déjections des malades. La solution d'acide phénique pur et la solution savonneuse phéniquée conviennent parfaitement pour le même usage. Les objets resteront dans la solution six heures au moins.

On lavera avec la solution de sublimé les objets qui ne peuvent supporter sans détérioration la température de l'étuve (100°), les objets en cuir, bois collé, feutre, velours, soie, etc.; les pièces de monnaie pourront être désinfectées par la solution phénique savonneuse.

Les personnes qui donnent des soins aux malades se laveront les mains et le visage avec la solution de sublimé ou une des solutions phéniquées.

Les solutions phéniquées serviront surtout pour désinfecter les objets qui ne supportent ni la température de 100° cent., ni le contact du sublimé, tels que les métaux, les instruments, etc.

Le lait de chaux est spécialement recommandé pour la désinfection des déjections et des vomissements. Les crachats et les matières purulentes doivent être détruits par le feu.

5. Désinfection des bateaux occupés par des malades atteints de peste.

On videra la ou les cabines et toutes les parties du bâtiment occupées par des malades ou des suspects; on soumettra tous les objets aux prescriptions précédentes.

On désinfectera les parois à l'aide de la solution de sublimé de 10% d'alcool. La pulvérisation se fera en commençant par la partie supérieure de la paroi suivant une ligne horizontale; on descendra successivement, de telle sorte que toute la surface soit couverte d'une couche de fines gouttelettes.

Les planchers seront lavés avec la même solution.

Deux heures après, on frottera et on lavera les parois et le plancher à grande eau.

6. Désinfection de la cale d'un navire infecté.

Pour désinfecter la cale d'un navire on injectera d'abord, afin de neutraliser l'hydrogène sulfuré, une quantité suffisante de sulfate de fer, on videra l'eau de la cale, on la lavera à l'eau de mer, puis on injectera une certaine quantité de la solution de sublimé.

L'eau de la cale ne sera pas déversée dans un port.

CHAPITRE IV.

Mesures de préservation qu'il est recommandé de prendre à bord des navires au moment du départ, pendant la traversée et lors de l'arrivée.

NOTA. — La transmission de la peste paraît se faire par les excrétions des malades (crachats, déjections), les produits morbides (suppuration des bubons, des anthrax, etc.) et, par suite, par les linges, les vêtements et les mains souillés.

I. — Mesures à prendre au point de départ.

1. Le capitaine veillera à ne pas laisser embarquer les personnes suspectes d'être atteintes de la peste. Il refusera d'accepter à bord des linges, hardes, objets de literie et en général tous objets sales ou suspects.

Les objets de literie, vêtements, hardes, etc., ayant appartenu à des malades atteints de peste ne seront pas admis à bord.

2. Avant l'embarquement, le navire sera mis dans un état de propreté parfaite ; au besoin, il sera désinfecté.

3. Il est indispensable que l'eau potable embarquée à bord soit prise à une source qui soit à l'abri de toute contamination possible.

L'eau n'expose à aucun danger si elle est distillée ou bouillie.

II. — Mesures à prendre pendant la traversée.

1. Il est désirable que, dans chaque navire, un endroit spécial soit réservé pour isoler les personnes atteintes d'une affection contagieuse.

2. S'il n'en existe pas, la cabine ou tout autre endroit dans lequel une personne est atteinte de peste sera mis en interdit.

Seules les personnes chargées de donner des soins aux malades y pourront pénétrer. Elles-mêmes seront isolées de tout contact avec les autres personnes.

3. Les objets de literie, les linges, les vêtements qui auront été en contact avec le malade, seront immédiatement et dans la chambre même du malade plongés dans une solution désinfectante. Il en sera de même pour les vêtements des personnes qui leur auront donné des soins et qui auraient été souillés.

Ceux de ces objets qui n'ont pas de valeur seront brûlés ou

jetés à la mer, si le navire n'est pas dans un port ou dans un canal. Les autres seront portés à l'étuve dans des sacs imperméables lavés avec une solution du sublimé, de façon à éviter tout contact avec les objets environnants.

S'il n'y a pas d'étuve à bord, ces objets resteront plongés dans la solution désinfectante pendant *six* heures.

4. Les excrétions des malades (crachats, matières fécales, urine) seront reçues dans un vase dans lequel on aura préalablement versé un verre d'une solution désinfectante indiquée plus haut.

Ces excrétions seront immédiatement jetées dans les cabinets. Ceux-ci seront rigoureusement désinfectés après chaque projection.

5. Les locaux occupés par les malades seront rigoureusement désinfectés suivant les règles indiquées plus haut.

6. Les cadavres, préalablement enveloppés d'un suaire imprégné de sublimé, seront jetés à la mer.

7. Toutes les opérations prophylactiques exécutées pendant la traversée seront inscrites sur le journal du bord, qui sera présenté à l'autorité sanitaire au moment de l'arrivée dans un port.

8. Ces prescriptions devront être appliquées à tout ce qui a été en contact avec les malades, quelles qu'aient été la gravité et l'issue de la maladie.

III. — Mesures à prendre lors de l'arrivée.

1. Si le navire est infecté, les personnes atteintes seront débarquées et isolées dans un local spécial.

Seront considérés comme douteux, les individus ayant été en contact avec les malades.

2. Tous les objets contaminés et les objets tels que les objets de literie, matelas, tapis et autres objets qui ont été en contact avec le malade, les vêtements de ceux qui lui ont donné des soins, les objets contenus dans la cabine du malade et dans les cabines, le pont ou les parties du pont sur lesquelles le malade aurait séjourné, seront désinfectés.

ANNEXE XIII.

Conventions entre la Roumanie et les pays riverains pour la pêche dans le Danube.

1. Convention entre la Roumanie et la Russie concernant la pêche dans les eaux du Danube et du Pruth, signée le 9 février 1901.

ART. I.

La pêche, dans tous les bras du Delta du Danube, tant roumains que russes, et dans la mer territoriale qui s'étend devant ses embouchures, ainsi que dans la portion du Danube et du Pruth qui forme la frontière entre la Roumanie et la Russie, sera soumise aux dispositions suivantes:

ART. II.

Il est interdit de faire usage d'engins et instruments de pêche en fil ou autres matières textiles, dont les mailles, mesurées après leur séjour dans l'eau, auraient des dimensions moindres que 4 ctm. de côté.

Pour la partie du filet qui forme le sac du grand filet trainant (năvod), les mailles pourront être réduites jusqu'à $2^1/_2$ ctm. de côté.

La mesure des mailles est admise avec une tolérance de $^1/_{10}$.

Les Gouvernements respectifs, à la suite d'une entente entre leurs délégués, peuvent réduire les dimensions des mailles de certains appareils et à des époques déterminées, mais seulement pour des espèces de poissons de petite taille.

ART. III.

Les bourdigues et les barrages fixes, en bois ou en roseaux, doivent être construits de manière que les espaces entre claies ne soient pas moindres que 3 ctm.

ART. IV.

Est interdite la pêche à la dynamite ou à toute autre matière explosive, toxique ou narcotique.

ART. V.

Il est défendu d'installer, sur un cours d'eau, n'importe quels appareils de pêche, fixes, (cordes aux hameçons, filets traînants, etc.) qui barrent plus de la moitié du chenal ou traversent le Thalweg et empêchent, ainsi, le libre passage des poissons migrateurs.

La distance entre deux pareils instruments, posés des deux côtés du fleuve, sera d'au moins 50 mètres.

Ces mesures ne s'appliquent pas aux canaux (gârle) qui conduisent aux marais et aux lacs.

Les instruments de pêche devront être installés de manière à ne pas empêcher la navigation.

ART. V bis.

Pour la pêche des :
Acipenser huso,
Acipenser Guldenstädtii, et
Acipenser glaber,
Il est défendu d'employer des hameçons qui pèsent moins de 24 kilogrammes par mille pièces, et la distance entre les hameçons, sur la corde, ne doit pas être moindre de 30 centimètres.

ART. VI.

La pêche des espèces suivantes est interdite du 1-er avril au 1-er juin, v. st., en vue de protéger la reproduction:

Acipenser huso L. (Morun en roum.; Bielluga en russe).

Acipenser Guldenstädtii (Nisetru en roum.; Ossjótr en russe).

Acipenser stellatus Pall. (Păstruga en roum.; Sewrijuga en russe).

Acipenser Schypa Guld. (Viză en roum.; Schyp en russe).

Acipenser ruthenus L. (Cegă en roum.; Sterljadj en russe), et toutes les espèces du genre Acipenser.

Lucioperca Sandra et L. Volgensis (Sandre, Şalău en roum.; Sudac et Sekret en russe).

Cyprinus Carpio L. (Carpe, Crap en roum.; Korop en russe), et toutes les espèces du genre Cyprinus.

Tinca vulgaris Cuv. (Tanche, Lin en roum.; Lin en russe).

Barbus fluviatilis Agass. (Barbeau; Mreana en roum.; Marena en russe), et toutes les espèces du genre Barbus.

Nasus (Chondostroma nasus).

Brêmes (Abramis brama et abramis ballerus).

Brêmes bordilières (Blicca argyroleuca et Blicca Björkna).

Carassius (Carassius vulgaris).

Leuciscus virgo et rutilus (Văduviţa et băbuşca en roumain).

Rotengle (Băbuşca ou Roşióra en roumain. Scardinius erythrophtalmus).

Astacus fluviatilis et leptodactylus (Ecrevisse).

Les Gouvernements respectifs, après entente de leurs délégués, pourront établir des époques de prohibition aussi pour d'autres espèces que celles qui ont été énumérées.

ART. VII.

La pêche des espèces ci-dessous indiquées sera interdite, si elles n'ont pas au moins les dimensions minimales suivantes :

Acipenser glaber	60 ctm.
Acipenser huso	100 »
Acipenser Guldenstädtii	60 »
Acipenser stellatus	60 »
Acipenser ruthenus	35 »
Acipenser Schypa	60 »
Luciperca Sandra et L. Volgensis	30 »
Cyprinus Carpio et autres variétés du genre Cyprinus	30 »
Tinca vulgaris	20 »
Barbus fluviatilis	25 »
Astacus fluviatilis et leptodactylus	9 »

Les dimensions des poissons seront prises en mesurant la distance qui va de l'œil à l'extrémité de la queue. La tolérance admise est de $^1/_{10}$.

Les Gouvernements respectifs, après entente de leurs délégués, pourront, s'ils le jugent utile, établir des dimensions minimales également pour d'autres espèces que celles ci-dessus indiquées.

ART. VIII.

Les poissons qui n'auront pas les dimensions indiquées dans l'art. VII, ainsi que ceux qui seraient pêchés à une époque interdite par l'art. VI, devront être immédiatement jetés à l'eau.

ART. IX.

La vente des poissons prohibés à cause de leurs dimensions est rigoureusement interdite, sous n'importe quelle forme. De même est interdite, pour la région du Danube, la vente des poissons prohibés, ainsi que du caviar frais, pendant l'époque de prohibition.

ART. X

Dans l'intérêt de la pisciculture et de l'astaciculture, de même que dans le but d'expériences scientifiques, la pêche des poissons et des écrevisses peut, malgré l'interdiction établie à l'art. VI et à l'art. VII, être accordée exceptionnellement, en vertu d'une permission délivrée par l'autorité compétente, qui pourra aussi, pour les mêmes motifs, autoriser l'emploi des appareils et engins prohibés par l'art. II.

ART. XI

Pour ne pas empêcher le libre passage des poissons migrateurs dans le fleuve, il sera établi, en face de chaque embouchure des bras du Danube, une zone de prohibition (Schonrevier) dans laquelle la pêche sera interdite pendant toute l'année.

Dans la mer territoriale devant l'embouchure du bras de Stari-Stamboul, cette zone aura la forme brisée en deux parties ; la partie du nord sera définie ainsi :

On déterminera, d'après les plans de 1894, le point du milieu de l'embouchure du bras; ce point, situé sur la droite qui unit le 6-ème milliaire de la base mesurée en 1894, entre Soulina et Mussura, et le point trigonométrique No. 7, de la triangulation russe de 1894, est distant de 150 sagènes (320 mètres) du point trigonométrique No. 7, ou bien de 1645 sagènes (3500 mètres) du 6 ème milliaire.

Une droite sera tracée à partir de ce point et sera dirigée vers le large suivant le rhumb SE 25° 45′ (S 25° 45′ E). Sur une perpendiculaire à cette droite on mesurera, d'un côté et de l'autre, des distances de 2 kilomètres, et à ces distances on tracera parallèlement, c'est-à-dire suivant le rhumb SE 25° 45′ (S 25° 45′ E), deux droites qui limiteront cette partie de la zone respectivement du côté roumain et russe.

Ces deux droites limites seront prolongées jusqu'à leur intersection avec la courbe de niveau représentant, sur les plans de 1894, les profondeurs de 24 pieds anglais.

A partir de cette courbe, commencera la partie Sud de la zone, qui sera déterminée ainsi:

Aux points extrêmes des droites limitant la partie Nord, on tracera deux autres droites parallèles entre elles, qui feront, avec les prolongements au Sud des premières, des angles aigus de 29 degrés, mesurés dans le sens du Sud vers l'Est. Ces deux nouvelles droites formeront, respectivement, les limites des côtés roumain et russe de la partie Sud de la zone de prohibition, et seront prolongées, au large, jusqu'aux limites extrêmes de la mer territoriale.

Des poteaux d'une hauteur suffisante et placés dans les meilleures conditions de visibilité du large, seront bâtis par le soin des deux Gouvernements dans le but de déterminer au large, par leur alignement, les directions des quatre droites limitant la zone de prohibition devant l'embouchure de Stari-Stamboul. Au-dessus des profondeurs de 24 pieds, on mouillera des bouées qui marqueront les points d'intersection des droites limitant la zone, respectivement du côté roumain et du côté russe.

Cette zone de prohibition s'étendra également dans l'intérieur du bras de Stari-Stamboul, sur la distance de 1 kilomètre, mesuré, vers l'amont, à partir du point trigonométrique No. 7.

Dans la mer territoriale des autres embouchures du Danube, à savoir: les embouchures de St. Georges, Olinka, Soulina, Vos-

tochnoe, Novoe-Stamboul, Otnojnoe, Otchakoff, Prorva et Belgorod, ces zones de prohibition auront une largeur de 2 kilomètres devant chaque embouchure, et s'étendront, au large, jusqu'aux profondeurs de 24 pieds.

En amont de ces embouchures, les zones prohibées s'étendront également sur une distance de 1 kilomètre.

ART. XII

Les Gouvernements respectifs prendront, chacun de son côté, toutes les mesures nécessaires pour la mise en application de cette Convention. Ils puniront toutes les contraventions des pénalités prévues dans les lois respectives, et auront le personnel nécessaire pour la surveillance.

Cette Convention n'empêche pas les Hautes Parties contractantes de prendre librement, sur leurs territoires, des mesures même plus sévères, si elles le jugent nécessaire.

ART. XIII

Chaque Gouvernement des Etats contractants aura un délégué spécial. Ces délégués se communiqueront les mesures que leurs Gouvernements prendront en ce qui concerne la pêche dans les eaux sur lesquelles s'étendent les dispositions de la présente Convention et, de temps en temps, se réuniront pour étudier et proposer de nouvelles mesures.

ART. XIV

La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Bucarest le plus tôt possible.

Elle sera exécutoire dès le jour de la promulgation, faite la dernière, dans les formes prescrites par les lois en vigueur dans les deux pays et restera en vigueur pour une durée de cinq années.

Si, après cette période, aucune des Puissances contractantes ne l'a dénoncée une année d'avance, elle continuera à rester en vigueur jusqu'à ce que l'un des Gouvernements contractants l'ait dénoncée 12 mois d'avance.

2. Convention entre la Roumanie et la Bulgarie, concernant la pêche dans les eaux du Danube, du 29 novembre 1901.

ART. I.

La pêche dans toutes les parties du Danube appartenant à la Roumanie et à la Bulgarie sera soumise aux dispositions suivantes:

ART. II.

Il est interdit de faire usage d'engins et instruments de pêche en fil ou autres matières textiles, dont les mailles, mesurées après leur séjour dans l'eau, auraient des dimensions moindres que 4 centimètres de côté.

Pour la partie du filet qui forme le sac du grand filet traînant (năvod), les mailles pourront être réduites jusqu'à $2^1/_2$ centimètres de côté.

Pour la pêche du hareng du Danube (Clupea pontica) les dimensions des mailles pourront être réduites jusqu'à $3^1/_2$ centimètres de côté.

La mesure des mailles est admise avec une tolérance de $^1/_{10}$.

Les Gouvernements respectifs, à la suite d'une entente entre leurs délégués, peuvent réduire les dimensions des mailles de certains appareils et à des époques déterminées, mais seulement pour des espèces de poissons de petite taille.

ART. III.

Est interdite la pêche à la dynamite ou à toute autre matière explosible, toxique ou narcotique.

ART. IV.

Les bourdigues et les barrages fixes, en bois ou en roseau doivent être construits de manière que les espaces entre claies ne soient pas moindres que 3 centimètres.

ART. V.

Il est défendu d'installer, sur un cours d'eau, tous appareils de pêche, fixes ou mobiles (cordes aux hameçons, filets traînants,

trémails, grands filets, etc.), qui barrent plus de la moitié du courant et empêchent ainsi le libre passage des poissons migrateurs.

Cette distance sera déterminée en prenant le milieu de la ligne la plus courte qui unit les deux rives pendant les eaux basses.

Cette mesure ne s'applique pas aux canaux (gârla) qui conduisent aux marais et aux lacs.

ART. VI.

La pêche des espèces suivantes est interdite du 1-er avril au 1-er juin, vieux style, en vue de protéger la reproduction :

Acipenser huso L. (Morun en roumain, Morouna en bulgare) ;

Acipenser Guldenstädtii (Nisetru en roumain, Esetra en bulgare);

Acipenser stellatus Pall. (Păstruga en roumain et en bulgare) ;

Acipenser Schypa Guld. (Viza en roumain et en bulgare) ;

Acipenser glaber (Viza en roumain et en bulgare);

Acipenser ruthenus L. (Cega en roumain et Tchiga en bulgare et toutes les espèces du genre Acipenser.

Luciuperca sandra et volgensis (Sandre, Șalău en roumain, Smadog ou Béla ryba en bulgare) ;

Cyprinus Carpio L. (Carpe, Crap en roumain, Scharan en bulgare);

Tinca vulgaris Cuv. (Tanche, Lin en roumain, Kalinik en bulgare);

Barbus fluviatilis Agas. (Barbeau, Mreană en roumain et en bulgare) et toutes les espèces du genre Barbus.

Astacus fluviatilis et leptodactylus (écrevisse, rac en roumain et en bulgare).

Les Gouvernements respectifs, après entente de leurs délégués, pourront établir des époques de prohibition aussi pour d'autres espèces que celles qui ont été énumérées.

Exceptionnellement la pêche dans le Danube sera permise deux jours avant le dimanche des Rameaux.

ART. VII.

La pêche des espèces ci-dessous indiquées sera interdite si elles n'ont pas au moins les dimensions minimales suivantes:

Acipenser Huso	100 ctm.
Acipenser Guldenstädtii	60 »
Acipenser stellatus	60 »

Acipenser ruthenus	35 ctm.
Acipenser Schypa et Glaber	60 »
Lucioperca Sandra et L. volgensis	30 »
Cyprinus Carpio et autres espèces du genre Cyprinus.	30 »
Tinca vulgaris	20 »
Barbus fluviatilis	25 »
Astacus fluviatilis et Astacus leptodactylus	9 »

Les dimensions des poissons seront prises en mesurant la distance de l'œil à l'extrémité de la queue.

La tolérance admise est de 10%.

Les Gouvernements respectifs, après entente de leurs délégués, pourront — si on le trouve nécessaire — établir des dimensions minimales aussi pour d'autres espèces que celles qui ont été indiquées.

ART. VIII.

Les poissons qui n'auront pas les dimensions indiquées dans l'art. VII, ainsi que ceux qui seraient pris à une époque interdite par l'art. VI, doivent être immédiatement jetés à l'eau, même s'ils ont morts.

ART. IX.

La vente des poissons prohibés soit à cause de leurs dimensions, soit à cause de leur époque de reproduction, est rigoureusement interdite, ainsi que la vente de leur caviar.

ART. X.

Dans l'intérêt de la pisciculture et de l'astaciculture, de même que dans le but d'expériences scientifiques, la pêche des poissons et des écrevisses peut, malgré l'interdiction établie par les articles VI et VII, être accordée exceptionnellement en vertu d'un permis, délivré par l'autorité compétente, qui pourra aussi, pour les mêmes motifs, autoriser l'emploi des appareils et engins prohibés par l'article II.

ART. XI.

Les Gouvernements des Parties contractantes prendront toutes les mesures nécessaires pour la mise en application de cette Con-

vention, puniront toutes les contraventions des peines prévues par les lois respectives et auront le personnel nécessaire pour la surveillance.

Cette Convention n'empêche pas les Parties contractantes de prendre librement, sur leur territoire, des mesures même plus sévères, si elles le jugent nécessaire.

ART. XII.

Chaque Gouvernement des Etats contractants aura un délégué spécial. Ces délégués se communiqueront réciproquement les mesures que leurs Gouvernements prendront en ce qui concerne la pêche dans les eaux auxquelles s'étendent les dispositions de la présente Convention, et, de temps à autre, ils se réuniront pour étudier et proposer de nouvelles mesures, ainsi que pour veiller à l'application stricte du texte de la Convention.

ART. XIII.

Cette Convention sera mise en application dès le jour de son approbation par les deux Gouvernements et restera en vigueur pour une durée de cinq ans.

Si, après cette période, aucune des Puissances contractantes ne l'a dénoncée une année d'avance, elle continuera à rester en vigueur jusqu'à ce que l'un des Gouvernements l'ait dénoncée douze mois d'avance.

3. Convention entre la Roumanie et la Serbie concernant la pêche dans les eaux du Danube, du 15 janvier 1902.

ART. I.

La pêche, dans la partie du Danube qui forme la frontière entre la Roumanie et la Serbie, sera soumise aux dispositions suivantes :

ART. II.

Il est interdit de faire usage d'engins et instruments de pêche en fil ou autres matières textiles, dont les mailles, mesurées après

leur séjour dans l'eau, auraient des dimensions inférieures à 4 centimètres de côté.

Pour la partie du filet qui forme le sac du grand filet traînant («năvod» en roumain, «alov» en serbe), les mailles pourront être réduites jusqu'à $2^1/_2$ centimètres de côté.

Pour la pêche du hareng du Danube (Clupea pontica), les dimensions des mailles pourront être réduites jusqu'à $3^1/_2$ centimètres de côté.

Les engins servant exclusivement à la pêche des petits poissons dont la taille ne dépasse jamais 20 ctms., tels que: ablettes communes et spirlins, goujons, vérons, chabots, loches franges d'étang et de rivière, grémilles, gardons et tout le menu frétin, pourront avoir des mailles ne mesurant que $2^1/_2$ ctms. de chaque côté, mais en aucun cas la dimension totale des filets de ce genre ne pourra dépasser 10 mètres carrés.

La mesure des mailles est admise avec une tolérance de $^1/_{10}$.

ART. III.

Les Gouvernements respectifs, à la suite d'une entente entre leurs délégués, peuvent réduire les dimensions des mailles de certains appareils et à des époques déterminées, mais seulement pour des espèces de poissons de petite taille.

ART. IV.

Est interdite la pêche à la dynamite ou à toute autre matière explosible, toxique ou narcotique.

ART. V.

Les bourdigues et les barrages fixes, en bois ou en roseaux, doivent être construits de manière que les espaces entre claies ne soient pas inférieurs à 3 centimètres.

ART. VI.

Il est défendu d'installer, sur un cours d'eau, tous appareils de pêche, fixes ou mobiles (cordes à hameçons, filets traînants, trémailles, grands filets, etc.), qui barrent plus de la moitié du fleuve et empêchent ainsi le libre passage des poissons migrateurs.

Cette moitié du fleuve sera déterminée en prenant la moitié

de la ligne la plus courte qui unit les deux rives pendant les eaux basses.

Cette mesure ne s'applique pas aux canaux (gârla) qui conduisent aux marais et aux lacs, qui pourront être barrés par des bourdigues et des barrages fixes en bois ou en roseaux, construits d'après les prescriptions de l'article V.

ART. VII.

La pêche des espèces suivantes est interdite du 1-er avril au 1-er juin, vieux style, en vue de protéger la reproduction:

Acipenser Huso L. (Morun en roumain et en serbe);

Acipenser Güldenstädtii (Nisetru en roumain, Yessetra en serbe);

Acipenser stellatus Pall. (Păstruga en roumain et en serbe);

Acipenser Schypa (Viza en roumain, Yessetra en serbe);

Acipenser glaber (Viza en roumain, Sim en serbe);

Acipenser ruthenus (Cega en roumain, Ketchiga en serbe) et toutes les espèces du genre Acipenser.

Lucioperca sandra et volgensis Cuv. (Sandre, Șalău en roumain, Smondj en serbe);

Cyprinus carpio (Carpe, Crap en roumain, Charane en serbe);

Tinca vulgaris Cuv. (Tanche, Lin en rouman, Lignac en serbe);

Barbus fluviatilis Agass. (Barbeau, Mreană en roumain, Mrena en serbe) et toutes les espèces du genre Barbus.

Astacus fluviatilis et leptodactylus (Ecrevisse, Rac en roumain et en serbe).

Les Gouvernements respectifs, après entente de leurs délégués pourront établir des époques de prohibition pour d'autres espèces encore que celles qui ont été énumérées.

Exceptionnellement, la pêche dans le Dannbe sera permise deux jours avant le dimanche des Rameaux («Florii» en roumain, «Tsveti» en serbe).

ART. VIII.

La pêche des espèces ci-dessous indiquées sera interdite si elles n'ont pas au moins les dimensions minimales suivantes:

Acipenser Huso	100 ctm.
Acipenser Güldenstädtii	60 »
Acipenser stellatus.	60 »

Acipenser ruthenus	35 ctm.
Acipenser Schypa et glaber	60 »
Lucioperca sandra et Lucioperca volgensis	30 »
Cyprinus carpio et autres espèces du genre Cyprinus	30 »
Tinca vulgaris	20 »
Barbus fluviatilis	25 »
Astacus fluviatilis et Astacus leptodactylus	9 »

Les dimensions des poissons seront prises en mesurant la distance de l'œil à l'extrémité de la queue.

La tolérance admise est de 10 %.

Les Gouvernements respectifs, après entente de leurs délégués, pourront — si on le trouve nécessaire — établir des dimensions minimales pour d'autres espèces encore que celles qui ont été indiquées.

ART. IX.

Les poissons qui n'auront pas les dimensions indiquées dans l'art. VIII, ainsi que ceux qui seraient pris à une époque où la pêche en est interdite par l'art. VII, doivent être immédiatement jetés à l'eau, même s'ils sont morts.

ART. X.

La vente des poissons prohibés soit à cause de leurs dimensions, soit à cause de leur époque de reproduction, est rigoureusement interdite, ainsi que la vente de leur caviar.

ART. XI.

Dans l'intérêt de la pisciculture et de l'astaciculture, de même que dans le but d'expériences scientifiques, la pêche des poissons et des écrevisses peut, malgré l'interdiction établie par les articles VII et VIII, être autorisée exceptionnellement en vertu d'un permis délivré par l'autorité compétente, qui pourra aussi, pour les mêmes motifs, autoriser l'emploi des appareils et engins prohibés par l'article II.

ART. XII.

Les Gouvernements des Parties contractantes prendront toutes les mesures nécessaires pour la mise en application de cette Con-

vention, puniront toutes les contraventions des peines prévues par les lois respectives et auront le personnel nécessaire pour la surveillance.

Cette Convention n'empêche pas les Parties contractantes de prendre librement, sur leur territoire, des mesures même plus sévères, si elles le jugent nécessaire.

ART. XIII.

Chaque Gouvernement des Etats contractants aura un délégué spécial. Ces délégués se communiqueront réciproquement les mesures que leurs Gouvernements prendront en ce qui concerne la pêche dans les eaux auxquelles s'étendent les dispositions de la présente Convention, et, de temps à autre, ils se réuniront pour étudier et proposer de nouvelles mesures, ainsi que pour veiller à l'application stricte du texte de la Convention.

ART. XIV.

La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Belgrade, le plus tôt possible.

Elle sera exécutoire immédiatement après l'échange des ratifications et restera en vigueur pour une durée de cinq années.

Si aucune des Puissances contractantes ne l'a dénoncée une année avant l'expiration de cette période, elle restera en vigueur et ne prendra fin que douze mois après avoir été dénoncée par l'un des Gouvernements contractants.

4. Convention entre la Roumanie et la Hongrie concernant la pêche dans les eaux du Danube, du 31 (18) janvier 1903.

ART. I.

La validité de la présente Convention s'étend exclusivement aux parties roumaine et hongroise du Danube, ainsi qu'à tous les bras latéraux qui forment une unité avec le Danube. Elle s'étend aussi aux bras morts des dites sections en tant qu'ils se trouvent en communication directe avec le lit du fleuve (Danube).

La pêche, dans les eaux ci-dessus mentionnées, sera soumise aux restrictions suivantes :

ART. II.

Il est interdit de faire usage d'engins et instruments de pêche en fil ou autres matières textiles dont les mailles, mesurées après eur séjour dans l'eau, auraient des dimensions moindres que 4 centimètres de côté.

Pour la pêche du hareng du Danube (Clupea pontica) les dimensions des mailles pourront être réduites jusqu'à $3\,^1/_2$ centimètres de côté.

La mesure des mailles est admise avec une tolérance de $^1/_{10}$ Les Gouvernements respectifs, à la suite d'une entente entre leurs délégués, peuvent réduire les dimensions des mailles de certains appareils et à des époques déterminées, mais seulement pour des espèces de poissons de petite taille.

ART. III.

Est interdite la pêche à la dynamite ou à toute autre matière explosible, toxique ou narcotique.

ART. IV.

Il est défendu d'installer, sur un cours d'eau, tous appareils de pêche, fixes ou mobiles, qni barrent plus de la moitié du courant et empêchent ainsi le libre passage des poissons migrateurs.

Cette distance sera déterminée en prenant le milieu de la ligne la plus courte qui unit les deux rives pendant les eaux basses.

Il est interdit également de se servir, en même temps, de plusieurs engins similaires, à moins que la distance entre eux, le long du courant, ne soit au moins de 50 mètres.

Ces mesures ne s'appliquent pas aux canaux (gârla) qui conduisent aux marais et aux lacs.

Les bourdigues et les barrages fixes, en bois ou en roseau, doivent être construits de manière que les espaces entre claies ne soient pas moindres que 3 centimètres.

ART. V.

La pêche des espèces suivantes est interdite pendant leur époque de reproduction :

1) Acipenser Huso L. (Morun en roumain, Viza en hongrois);

2) Acipenser Güldenstädtii (Nisetru en roumain, Vágotok en hongrois);

3) Acipenser stellatus Pall. (Păstruga en roumain, Csillagostok en hongrois);

4) Acipenser Schypa et glaber Güld. (Viza en roumain, Fajtok en hongrois);

5) Acipenser ruthenus L. (Cega en roumain, Kecsege en hongrois) et toutes les espèces du genre Acipenser;

6) Lucioperca sandra et volgensis (Sandre, Șalău en roumain, Fogassüllö en hongrois);

7) Cyprinus Carpio L. (Carpe, Crap en roumain, Ponty en hongrois);

8) Tinca vulgaris Cuv. (Tanche, Lin en roumain, Czompó en hongrois);

9) Barbus fluviatilis Agass. (Barbeau, Mreană en roumain, Barbe márna en hongrois) et toutes les espèces du genre Barbus;

10) Astacus fluviatilis et leptodactylus. (Ecrevisse, Rac en roumain, Rák en hongrois);

L'époque de reproduction pendant laquelle la pêche de ces espèces est interdite est fixée, pour la Roumanie, du 14 avril au 14 juin, pour la Hongrie du 10 avril au 10 juin.

Les Gouvernements respectifs, après entente de leurs délégués, pourront établir des époques de prohibition aussi pour d'autres espèces que celles qui ont été énumérées.

ART. VI.

La pêche des espèces ci-dessous indiquées sera interdite si elles n'ont pas au moins les dimensions minimales suivantes :

Acipenser Huso	100 ctm.
Acipenser Güldenstädtii	60 »
Acipenser stellatus	60 »
Acipenser ruthenus	35 »
Acipenser Schypa et glaber	60 »
Lucioperca sandra et L. volgensis	30 »
Cyprinus Carpio et autres espèces du genre Cyprinus	30 »
Astacus fluviatilis et Astacus leptodactylus	9 »

Chez les espèces du genre Acipenser et chez les écrevisses, les dimensions seront calculées en mesurant la distance de l'œil à

l'extrémité de la queue. Pour les autres espèces de poissons on mesurera du commencement de la tête à l'extrémité de la queue. La tolérance admise est de 10%.

Les Gouvernements respectifs, après entente de leurs délégués, pourront — si on le trouve nécessaire — établir des dimensions minimales aussi pour d'autres espèces que celles qui ont été indiquées.

ART. VII.

Les poissons qui n'auront pas les dimensions indiquées dans l'art. VI, ainsi que ceux qui seraient pris à une époque interdite par l'art. V, doivent être immédiatement jetés à l'eau, même s'ils sont morts.

ART. VIII.

La vente des poissons prohibés, soit à cause de leurs dimensions, soit à cause de leur époque de reproduction, est rigoureusement interdite, ainsi que la vente de leur caviar frais.

ART. IX.

Dans l'intérêt de la pisciculture et de l'astaciculture, de même que dans le but d'expériences scientifiques, la pêche des poissons et des écrevisses peut, malgré l'interdiction établie par les articles V et VI, être accordée exceptionnellement en vertu d'un permis délivré par l'autorité compétente, qui pourra aussi, pour les mêmes motifs, autoriser l'emploi des appareils et engins prohibés par l'art. II.

ART. X.

Les Gouvernements des Parties contractantes prendront, chacun de son côté, toutes les mesures nécessaires pour la mise en application de la présente Convention.

Ils puniront toutes les contraventions par les pénalités prévues dans les lois respectives et auront le personnel nécessaire pour la surveillance.

D'autre part, ils se réservent mutuellement le droit de prendre librement, sur leur territoire, des mesures même plus rigoureuses, s'ils le jugent nécessaire.

ART. XI.

Chaque Gouvernement des Parties contractantes aura un délégué spécial. Ces délégués se communiqueront réciproquement les mesures que leurs Gouvernements prendront en ce qui concerne la pêche dans les eaux auxquelles s'étendent les dispositions de la présente Convention et, de temps à autre, ils se réuniront pour étudier et proposer de nouvelles mesures, ainsi que pour veiller à l'application stricte du texte de la Convention.

ART. XII.

La présente Convention sera exécutoire trois mois après l'échange des ratifications et restera en vigueur pendant cinq ans à partir de ce jour.

Dans le cas ou aucune des Parties contractantens n'aurait notifié douze mois avant la fin de ladite période son intention d'en faire cesser les effets, elle demeurera obligatoire jusqu'à l'expiration d'une année, à partir du jour ou l'une ou l'autre des Parties contractantes l'aura dénoncée.

ART. XIII.

La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Budapest aussitôt que faire se pourra.

ANNEXE XIV.

Traité de navigation entre l'Autriche-Hongrie et la Serbie signé à Belgrade le 10 (22) février 1882.

ARTICLE I.

Les sujets de chacune des Parties contractantes pourront transporter des marchandises et des voyageurs sur toutes les voies navigables, soit naturelles, soit artificielles, du territoire de l'autre Partie, entre tous les lieux de débarquement, et jouiront en tout ce qui concerne la navigation fluviale, et tout en observant les Règlements en vigueur à ce sujet, des mêmes droits, avantages et exemptions et seront soumis aux mêmes conditions que les propres sujets et les sujets de la nation la plus favorisée.

Les entrepreneurs de navigation appartenant à une des Parties contractantes, voulant étendre leur industrie sur le territoire de l'autre Partie, ne seront assujettis dans ce territoire, pour l'exercice de cette industrie, à aucun impôt industriel ou spécial.

ARTICLE II.

Aucun privilège exclusif de navigation ou droit forcé, tel que droit d'étape, de rompre charge, de premier achat ou autre de même nature, ne pourra subsister sur les cours d'eau navigables qui forment la frontière entre le territoire serbe, d'une part, et le territoire de la Monarchie austro-hongroise, de l'autre, et nul conducteur de bâtiment ne pourra être contraint, pour un tel motif, d'aborder, de décharger ou de transborder sur aucun point des dits cours d'eau, ni de s'arrêter un certain temps dans un endroit quelconque.

Les dispositions précédentes ne s'appliquent pas au droit postal ni aux bacs.

Les Parties contractantes se réservent une entière liberté à l'égard des concessions de touage qui se rapportent aux fleuves situés dans l'intérieur du pays et aux canaux. Quant aux parties

communes des fleuves frontières, les Parties contractantes s'engagent à n'accorder des concessions de touage qu'après une entente préalable et avec assentiment réciproque.

ARTICLE III.

Il est permis à chaque entrepreneur de navigation, appartenant à l'une des Parties contractantes, de faire enregistrer sa raison sociale dans le territoire de l'autre, tout en observant les Règlements respectifs, d'y établir des agences de navigation, d'y disposer les bureaux, et établissements nécessaires à l'entreprise, d'acquérir dans ce but des biens-fonds aux lieux de débarquement et d'y élever des constructions. Les entrepreneurs de navigation appartenant à l'une des deux Parties contractantes ne pourront être empêchés de décharger leurs cargaisons sur le territoire de l'autre, pourvu qu'ils se conforment aux Règlements douaniers et aux Règlements de police en vigueur. Ils auront de même le droit d'utiliser les établissements publics et les lieux de débarquement sous les mêmes conditions que les indigènes et les sujets de la nation la plus favorisée.

Les Règlements d'exploitation publiés par les entrepreneurs seront déposés auprès des autorités compétentes. Ces Règlements auront, en cas de différends, force probante relativement à l'interpellation des conditions sous lesquelles l'entrepreneur de navigation s'était chargé du transport des voyageurs et de l'expédition des marchandises et s'était engagé à l'effectuer.

ARTICLE IV.

Pour qu'un bâtiment soit reconnu comme appartenant à une des Parties contractantes, il doit être la propriété soit d'un sujet de ce pays, soit d'une Compagnie ou Société d'actionnaires assujettie aux lois de ce même pays et y ayant son siège. Les bâtiments et les radeaux doivent, de plus, être munis des papiers prescrits par l'article V et être soumis à la direction spéciale d'un conducteur légitime par celle de flotteur, prescrite à l'article VI. Ce conducteur est en première ligne responsable de la stricte observation des dispositions contenues dans la présente Convention et dans les Règlements de police fluviale. Les patentes du navire, du batelier et du flotteur doivent être exhibées à chaque réquisition des autorités fluviales chargées de la surveillance de la navigation.

Les bâtiments de chacune des Parties contractantes devront arborer le pavillon prescrit par la loi de leur pays dans les eaux de l'autre Partie, ainsi que là où le cours d'eau est limité d'un côté par le territoire de l'autre Partie.

Les bâtiments construits de manière à ne servir qu'à un seul voyage en aval sont exempts de la patente de navire, et assimilés, sous ce rapport, aux radeaux.

Les bateaux qui ne transportent que des produits à destination des marchés voisins sont exempts et de la patente de navire et de celle de conducteur.

ARTICLE V.

La patente exigée pour qu'un bâtiment soit reconnu apte à la navigation fluviale sera délivrée par les autorités compétentes de la Partie contractante dont il relève. La patente doit contenir le nom et le domicile du propriétaire, une mention indiquant si le bâtiment est un bâteau à rames, à voiles ou à vapeur, éventuellement son nom et son numéro, l'année dans laquelle il a été construit, son tonnage, la constatation qu'il a été examiné dans toutes ses parties et dans tout son armement par des experts commis et assermentés à cet effet et qu'il a été reconnu bon et apte à naviguer, enfin l'indication des eaux sur lesquelles on l'a trouvé apte à naviguer.

La patente du navire perd sa validité du moment où celui-ci cesse d'appartenir à un sujet du pays dont elle émane, ou à une Compagnie relevant du même pays. L'autorité compétente du pays où cette patente a été délivrée doit la retirer aussi bien dans le cas susmentionné que dans celui où le bâtiment ne se trouverait plus dans les conditions voulues pour la navigation.

Les radeaux (trains de bois) ne sont pas tenus de produire une patente. Chaque flotteur doit cependant être muni de papiers, constatant le propriétaire ou l'expéditeur, ainsi que la provenance et la destination du radeau.

ARTICLE VI.

La patente nécessaire à tout conducteur pour qu'il soit reconnu apte à diriger des bâtiments ou des radeaux lui sera délivrée par l'autorité compétente d'une des Parties contractantes. La patente doit contenir le nom du porteur, puis celui de la com-

mune à laquelle il appartient, la constatation qu'il ait justifié des connaissances et aptitudes nécessaires pour conduire un bateau à vapeur, à voiles, à rames, ou un radeau, et qu'il ait en conséquence obtenu l'autorisation, soit pour une, soit pour plusieurs de ces catégories de bâtiments, enfin l'indication des eaux pour lesquelles le porteur a été trouvé apte à conduire les dits bâtiments. Cette patente ne sera accordée qu'à des personnes expérimentées, de bonne conduite et ayant donné, dans des examens spéciaux subis devant des experts publics, des preuves suffisantes de leur capacité. La patente ainsi délivrée autorise le porteur à conduire tous les navires qui rentrent dans la catégorie indiquée dans cet acte de légitimation et qui relèvent du pays où sa patente lui a été délivrée.

Il est réservé à chaque Partie contractante d'admettre ou non, à la direction de ces navires, les conducteurs munis d'une patente de l'autre Partie.

La patente de batelier ou de flotteur sera retirée par les autorités compétentes du pays qui l'ont délivrée dans le cas où ces autorités auraient été convaincues de l'incapacité du porteur ou auraient reconnu, dans l'intérêt du maintien de l'ordre et de la sûreté publique, la nécessité de lui interdire la faculté d'exercer soit la navigation, soit le flottage.

Article VII.

Outre la patente prescrite à l'article V, les bateaux à vapeur seront munis d'un certificat constatant le résultat des épreuves auxquelles la chaudière aura été soumise de la part de l'autorité compétente. De plus, la soupape de sûreté de la chaudière, ainsi que les leviers, s'il y en a, seront munis, par les soins de l'autorité compétente, d'un timbre frappé en caractères visiblse.

Article VIII.

Il ne sera perçu, sur les cours d'eau qui forment la frontière entre le territoire serbe, d'une part, et le territoire de la Monarchie austro-hongroise, de l'autre, aucun péage basé uniquement sur le fait de la navigation, ni aucun droit sur les marchandises qui se trouvent à bord des navires.

Seront exceptés toutefois les droits que les navires devront

acquitter en passant les cataractes entre Moldova et Turn-Severin, quand les travaux destinés à faire disparaître les obstacles que celles-ci opposent à la navigation auront été exécutés.

Ne pourront être perçus en outre que :

a) Les droits de douane et de consommation fixés par la loi interne ou par des dispositions conventionnelles pour l'importation ou l'exportation; toutefois, le transport sur eau ne pourra être soumis à des conditions moins favorables que si les marchandises prenaient la voie de terre:

b) Les droits pour l'usage de certains établissements publics, tels que grues, balances, quais et autres constructions de débarquement, magasins, etc., ou pour certains services rendus, tels que pilotage, ouverture des ponts et écluses, etc.

Quant au prélèvement des droits mentionnés sous le § *b)*, les navires et marchandises des deux Parties contractantes doivent être traités d'après des tarifs fixes et publics, sur le pied d'une parfaite égalité et en aucun cas moins favorablement que ceux de la nation la plus favorisée.

Ces péages, cependant, seront perçus pour autant seulement qu'on aura fait usage de ces établissements ou de ces services.

Lorsqu'il s'agit d'établissements nouveaux ou d'améliorations essentielles et coûteuses, les péages à prélever pour leur usage ne seront pas plus élevés qu'il n'est nécessaire pour couvrir approximativement les frais d'entretien, de même que les intérêts et l'amortissement graduel du capital dépensé. Le chiffre de ces droits ne pourra être fixé que sur un accord intervenu entre les deux Gouvernements. Un laps de temps convenable sera fixé pour l'amortissement du capital dépensé. L'amortissement une fois opéré, les droits ne représenteront plus que la quotité nécessaire à l'entretien.

Les paquebots-poste et les bâtiments faisant le service des voyageurs, ainsi que les bâtiments de l'Etat sont exempts de ce péage.

Il est entendu que l'usage des endroits qui, par leurs conditions naturelles et sans avoir subi d'améliorations essentielles et coûteuses, sont propres au débarquement, ne pourra être frappé d'aucun droit.

ARTICLE IX.

En ce qui concerne la procédure douanière à appliquer à la navigation fluviale, les Gouvernements des deux Parties contractantes

aviseront aux moyens d'éviter au commerce toute entrave et tout obstacle que ne demandent pas absolument les circonstances, et ils se réservent, au besoin, de prendre d'un commun accord des mesures pour faciliter la procédure douanière à appliquer au commerce fluvial.

Dans les stations les plus importantes pour le commerce fluvial, l'expédition douanière des marchandises aura lieu tous les jours durant un espace de temps à fixer conformément aux Règlements douaniers, mais non inférieur à dix heures (excepté toutefois les jours de Pâques, de la Pentecôte et de Noël).

Sur les sections fluviales qui forment la frontière entre les territoires des Parties contractantes, les droits d'entrée ne seront perçus que lorsque les marchandises seront débarquées sur la rive.

Les marchandises cependant qui, à la suite d'un événement de force majeure, ont dû être débarquées et qui seront ultérieurement réexportées, n'acquitteront aucun droit d'entrée, pourvu que les Règlements respectifs aient été observés.

Dans les cas où des mesures de précaution auront été reconnues nécessaires pour garantir la perception des droits de douane et d'autres revenus publics, il suffira de mettre sous les scellés de la douane les endroits servant de dépôt aux marchandises, ou de placer des gardiens de douane à bord du navire.

Les scellés apposés, dans le territoire de l'une des Parties contractantes, aux pièces de chargement ou aux écoutilles, seront reconnus valables pour le transport dans le territoire de l'autre Partie, pourvu qu'on ait satisfait aux exigences du contrôle.

Les bateaux à vapeur qui font le service régulier de transport pourront, aux endroits où les Règlements douaniers permettent, en général, les chargements et déchargements, opérer, même pendant la nuit les chargements et déchargements sans retard quelconque. Les capitaines de ces bâteaux ou leurs représentants remettront, à leur arrivée, aux bureaux ou organes de douane, une déclaration spécifiant les marchandises déchargées.

Si le nombre des colis déchargés est inférieur à celui inscrit dans la déclaration présentée, aucune pénalité ne sera infligée au capitaine du bateau, pourvu que celui-ci ou qui de droit en ait prévenu le bureau de douane immédiatement après avoir effectué le déchargement et en tout cas avant que la douane n'ait constaté cette différence.

ARTICLE X.

Les deux Gouvernements établiront à des endroits convenables aux bords des eaux frontières, le Gouvernement serbe surtout à Belgrade, des lieux d'embarquement et de débarquement, ainsi que des magasins de dépôt pour la marchandise transportée par des bateaux, ou bien ils permettront à d'autres personnes l'établissement de pareils magasins, et ils leur prêteront aide et appui à cet effet.

Les marchandises passibles d'un droit de douane pourront être déposées en franchise de droits dans ces magasins pour être réexportées.

En ce qui concerne les taxes à payer pour l'usage des dits établissements, on appliquera les principes établis à l'article VIII.

ARTICLE XI.

En ce qui concerne la rive serbe, respectivement la section serbe des eaux frontières en amont des Portes-de-Fer, les Règlements de ports, de navigation et de police fluviale à appliquer, de même que les Règlements pour la désinfection des bateaux de rivière et les autres mesures à prendre, par rapport à la navigation fluviale, contre la propagation des maladies d'infection d'hommes et d'animaux devront être en harmonie, autant que possible, avec les Règlements et mesures de même nature en vigueur sur la rive hongroise.

Jusqu'à la mise à exécution en Serbie des nouvelles dispositions à cet égard, on procèdera suivant les us et coutumes en vigueur.

Dans le cas où il aurait été reconnu nécessaire d'introduire des changements dans les Règlements visés par le 1-er alinéa de cet article, ou d'émettre de nouveaux Règlements sur ces matières, les Parties contractantes se mettront d'accord à ce sujet.

Il est entendu que les dispositions précédentes ne pourront aucunement déroger aux engagements pris par la Convention vétérinaire conclue, le 24 avril (6 mai) 1881, entre la Serbie et l'Autriche-Hongrie.

Les fonctionnaires des deux Parties contractantes se prêteront mutuellement, dans l'exercice de la police fluviale, aide et appui

de toute manière, se communiqueront, s'ils en sont dûment requis, les résultats de leurs enquêtes et se donneront, en général, tous les renseignements désirés.

ARTICLE XII.

Chacune des deux Parties contractantes s'engage à tenir en tout temps les chemins de halage en bon état.

Les moulins, les ponts, les barrages et autres établissements pareils seront construits de façon à ce qu'ils ne puissent entraver le libre passage des bateaux.

Dans tous les endroits convenables des fleuves frontières navigables, il sera établi des échelles fluviales et l'on fera des observations régulières sur la hauteur des eaux.

ARTICLE XIII.

Des bacs ne pourront être établis qu'à la suite d'une concession spéciale, donnée par l'autorité compétente. Ils doivent fonctionner de manière à ce que les douaniers des deux Parties contractantes puissent les surveiller sans difficulté.

Si les bacs existants ne répondent pas à ces conditions, ils seront mis hors d'usage.

Les Gouvernements des parties contractantes se communiqueront mutuellement des listes indiquant les bacs qui fonctionnent actuellement dans les conditions précitées. De nouvelles concessions pour l'établissement des bacs ne seront accordées qu'après entente réciproque.

ARTICLE XIV.

Les fonctionnaires consulaires des deux Parties contractantes auront le droit de se rendre à bord des navires nationaux qui se trouvent dans les eaux frontières; d'y procéder à l'interrogatoire des sujets de leur pays; d'examiner les papiers de bord; de règler les contestations survenues entre les conducteurs, les officiers et l'équipage; de leur prêter appui devant les autorités du pays et, si les conducteurs le désirent, de prendre toutes les mesures nécessaires pour le sauvetage des navires nationaux naufragés ou échoués, de même que de leur chargement.

Les autorités locales, si la demande leur en est adressée, sont

tenues de prêter appui aux autorités consulaires dans l'exercice de ces fonctions.

Si des navires appartenant à des sujets d'une des Parties contractantes se trouvent dans les eaux frontières — soit qu'ils y naviguent ou qu'ils stationnent près la rive de l'autre Partie — les autorités locales de cette même Partie leur devront prêter assistance sur la demande du conducteur ou de son lieutenant.

Les autorités locales pourront, même sans en avoir été requises, intervenir spontanément sur ces navires:

1. Dans le cas où un crime aurait été commis sur le bâtiment;
2. S'il y est survenu un désordre qui compromet la sûreté des personnes et des propriétés;
3. S'il y est survenu un désordre d'autre nature, propre à troubler la tranquillité et l'ordre public en dehors du navire;
4. Pour empêcher la contrebande;
5. Si une autorité du pays, dont relève le bâtiment, réclame l'intervention.

En d'autres cas que ceux ci-dessus spécifiés, les autorités locales ne pourront intervenir dans l'exercice du pouvoir de police ou dans une affaire pénale à bord des bâtiments de l'autre pays qui se trouvent dans les eaux frontières que d'un commun accord avec le Représentant consulaire compétent de ce dernier.

Dans tous ces cas l'autorité intervenante a le droit de procéder aux arrestations nécessaires et même de faire saisir le navire entier.

Si les personnes mises en état d'arrestation ne peuvent être laissées sous la garde du conducteur du navire, elles doivent être remises à l'autorité la plus voisine de l'autre Partie contractante:

a) Sans égard à leur nationalité, quand l'intervention de l'autorité locale a lieu sur des bâtiments appartenant à des sujets de l'autre Partie contractante et naviguant dans les eaux frontières ou étant stationnés à une certaine distance de la rive du pays de l'autorité locale.

b) De même sans égard à leur nationalité, mais à l'exception des propres sujets lorsque l'intervention de l'autorité locale a lieu sur des bâtiments appartenant à des sujets de l'autre Partie et stationnés dans la proximité de la rive du pays de l'autorité locale intervenante.

Dans les cas définis sous les §§ *a)* et *b)*, le bâtiment qui aurait été séquestré sera également remis à l'autorité la plus voisine de l'autre Partie contractante.

L'extradition n'a pas lieu en cas de contrebande.

Lorsqu'une perquisition doit avoir lieu sur un navire à la suite d'une pareille intervention des autorités locales, le représentant consulaire compétent du pays auquel appartient le bâtiment devra être préalablement invité, avec indication de l'heure à y intervenir; si le Représentant consulaire néglige de comparaître, on pourra procéder en son absence.

Les dispositions de l'article XIV ne s'appliquent point aux petits bateaux qui, d'après l'article IV, ne sont point tenus d'avoir des patentes.

ARTICLE XV.

En cas de naufrage ou d'autres accidents, les autorités locales prendront les mesures de sauvetage et de sûreté demandées par les circonstances.

Il est entendu que tout droit de bris et de naufrage reste aboli à jamais.

ARTICLE XVI.

La présente Convention s'étend à tous les pays qui appartiennent à présent ou appartiendront à l'avenir à l'union douanière de la Monarchie austro-hongroise.

ARTICLE XVII.

La présente Convention entrera en vigueur un mois après l'échange des ratifications et restera obligatoire pendant six ans.

Dans le cas où aucune des Parties contractantes n'aurait notifié douze mois avant la fin de la dite période son intention d'en faire cesser les effets, la dite Convention continuera à être en vigueur jusqu'à l'expiration d'une année à partir du jour où l'une ou l'autre des Parties contractantes l'aura dénoncée.

En foi de quoi les Plénipotentiaires ont signé la présente Convention et l'ont revêtue du cachet de leurs armes.

ANNEXE XV.

Traité entre la Belgique et la Hollande, relatif à la séparation de leurs territoires, signé à Londres, le 19 avril 1839.

ART. 9. — §. 1-er.

Les dispositions des art. 108 jusqu'au 117 inclusivement de l'Acte général du Congrès de Vienne, relatives à la libre navigation des fleuves et rivières navigables, seront appliquées aux fleuves et rivières navigables qui séparent ou traversent à la fois le territoire belge et le territoire hollandais.

§. 2.

En ce qui concerne spécialement la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, il est convenu que le pilotage et le balisage, ainsi que la conservation des passes de l'Escaut en aval d'Anvers, seront soumis à une surveillance commune et que cette surveillance commune sera exercée par des Commissaires nommés à cet effet de part et d'autre; des droits de pilotage modérés seront fixés d'un commun accord, et ces droits seront les mêmes pour les navires de toutes les nations.

En attendant, et jusqu'à ce que ces droits soient arrêtés, il ne pourra être perçu des droits de pilotage plus élevés que ceux qui ont été établis par le tarif de 1829, pour les bouches de la Meuse, depuis la pleine mer jusqu'à Helvoet, et de Helvoet jusqu'à Rotterdam, en proportion des distances. Il sera au choix de tout navire se rendant de la pleine mer en Belgique, ou de la Belgique en pleine mer par l'Escaut, de prendre tel pilote qu'il voudra; et il sera loisible d'après cela aux deux pays d'établir, dans tout le cours de l'Escaut et à son embouchure, les services de pilotage qui seront jugés nécessaires pour fournir les pilotes. Tout ce qui est relatif à ces établissements sera déterminé par le Règlement à intervenir conformément au §. 6 ci-après. Le service de ces établissements sera sous la surveillance commune mentionnée au commencement du présent paragraphe. Les deux Gouvernements s'engagent à conserver les passes navigables de l'Escaut et de ses

embouchures, et à y placer et y entretenir les balises et bouées nécessaires, chacun pour sa partie du fleuve.

§. 3.

Il sera perçu par le Gouvernement des Pays-Bas, sur la navigation de l'Escaut et de ses embouchures, un droit unique de florin 1,50 par tonneau, savoir florin 1,12 pour les navires qui, arrivant de la pleine mer, remonteront l'Escaut occidental pour se rendre en Belgique par l'Escaut ou par le canal de Terneuse; et de fl. 0,38 par tonneau des navires qui, arrivant de la Belgique par l'Escaut ou par le canal de Terneuse, descendront l'Escaut occidental pour se rendre dans la pleine mer. Et afin que les dits navires ne puissent être assujettis à aucune visite, ni à aucun retard ou entrave quelconque dans les rades hollandaises, soit en remontant l'Escaut de la pleine mer, soit en descendant l'Escaut pour se rendre en pleine mer, il est convenu que la perception du droit sus-mentionné aura lieu par les agents néerlandais à Anvers et à Terneuse. De même les navires arrivant de la pleine mer pour se rendre à Anvers par l'Escaut occidental, et venant d'endroits suspects sous le rapport sanitaire, auront la faculté de continuer leur route sans entrave ni retard, accompagnés d'un garde de santé, et de se rendre ainsi au lieu de leur destination. Les navires se rendant d'Anvers à Terneuse, et *vice versâ*, ou faisant dans le fleuve même le cabotage ou la pêche (ainsi que l'exercice de celle-ci sera réglé en conséquence du §. 6 ci-après), ne seront assujettis à aucun droit.

§. 4.

La branche de l'Escaut, dite l'Escaut oriental, ne servant point, dans l'état actuel des localités, à la navigation de la pleine mer à Anvers et à Terneuse, et *vice versâ*, mais étant employée à la navigation entre Anvers et le Rhin, celle-ci ne pourra être grevée, dans tout son cours, de droits ou péages plus élevés que ceux qui sont perçus, d'après les tarifs de Mayence, du 31 mars 1831, sur la navigation de Gorcum jusqu'à la pleine mer, en proportion des distances.

§. 5.

Il est également convenu que la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, pour arriver d'Anvers au Rhin,

et *vice versâ*, restera réciproquement libre, et qu'elle ne sera assujettie qu'à des péages modérés, qui seront les mêmes pour le commerce des deux pays.

§. 6.

Des Commissaires se réuniront de part et d'autre à Anvers, dans le délai d'un mois, tant pour arrêter le montant définitif et permanent de ces péages, qu'afin de convenir d'un Règlement général pour l'exécution des dispositions du présent article, et d'y comprendre l'exercice du droit de pêche et du commerce de pêcherie dans toute l'étendue de l'Escaut, sur le pied d'une parfaite réciprocité en faveur des sujets des deux pays.

§. 7.

En attendant, et jusqu'à ce que le dit Règlement soit arrêté, la navigation de la Meuse et de ses embranchements restera libre au commerce des deux pays, qui adopteront provisoirement, à cet égard, les tarifs de la Convention, signée le 31 mars 1831, à Mayence, pour la libre navigation du Rhin, ainsi que les autres dispositions de cette Convention en autant qu'elles pourront s'appliquer à la dite rivière.

§. 8.

Si des événements naturels ou des travaux d'art venaient, par la suite, à rendre impraticables les voies de navigation indiquées au présent article, le Gouvernement des Pays-Bas assignera à la navigation belge d'autres voies aussi sûres et aussi bonnes et commodes en remplacement des dites voies de navigation devenues impraticables.

ART. 10.

L'usage des canaux qui traversent à la fois les deux pays continuera d'être libre et commun à leurs habitants.

Il est entendu qu'ils en jouiront réciproquement, et aux mêmes conditions, et que, de part et d'autre, il ne sera perçu sur la navigation des dits canaux que des droits modérés.

ANNEXE XVI.

Traité entre la Belgique et les Pays-Bas au sujet de leurs limites et de la navigation des eaux intérieures, signé à la Haye le 5 novembre 1842.

CHAPITRE II. — Navigation.

SECTION PREMIÈRE. — *Escaut.*

ART. 16.

Les navires se rendant de la pleine mer en Belgique, et *vice-versâ*, ne seront assujettis à aucune formalité, par rapport aux douanes néerlandaises, durant le trajet de l'Escaut occidental et de ses embouchures ou pendant le temps qu'ils y séjourneront.

La surveillance contre la fraude pourra être exercée par le Gouvernement des Pays-Bas, tant sur les rives qu'au moyen d'embarcations sur le fleuve même.

Si, après une expérience de deux années, l'insuffisance de ces moyens était démontrée, les deux Gouvernements s'entendraient pour aviser, d'un commun accord, à un mode de surveillance plus efficace, par l'adoption d'autres mesures, les plus propres à mettre cette surveillance en harmonie avec les intérêts de la navigation, laquelle ne pourra, dans aucun cas, être exposée, de ce chef, à des entraves, frais ou retards.

ART. 17.

Il est entendu que, moyennant le droit unique de fl. 1, 50 mentionné au §. 5 de l'art. 9 du Traité du 19 avril 1839, il ne pourra, directement ni indirectement, être établi, sur la navigation de la pleine mer en Belgique, par l'Escaut occidental et *vice versâ*, d'autres droits, péages ou indemnités quelconques, sous quelque titre que ce soit, sauf ce qui sera réglé pour le pilotage et les fanaux.

ART. 18.

Le Gouvernement des Pays-Bas s'engage à établir de nouveaux fanaux à Terneuzen et à Bath, comme aussi à entretenir ces deux feux et ceux déjà existants à Flessingue et à Westcappelle, le tout ainsi que cela sera arrêté de commun accord par la Commission mixte d'Anvers.

D'un autre côté, le Gouvernement belge, en compensation des dépenses que les Pays-Bas supporteront de ce chef et surtout en considération de l'établissement de nouveaux feux, consent à la perception d'un droit de 3 cents des Pays-Bas par tonneau à la remonte, et 3 cents des Pays-Bas par tonneau à la descente, lequel sera recouvré de la même manière et par les mêmes agents que le droit unique de navigation mentionné au §. 3 de l'art. 9 du Traité de 19 avril 1839.

Toutefois, il sera loisible au Gouvernement belge de payer une somme annuelle de fl. 10.000, en remplacement du droit établi par le paragraphe ci-dessus.

Ce droit ou cette indemnité ne sera payable qu'après l'échange des ratifications des Règlements à faire en vertu du présent Traité et après l'établissement des nouveaux feux susmentionnés.

ART. 19.

Sans préjudice aux droits des deux hautes parties contractantes, résultant de l'art. 9, §. 2, du Traité du 19 avril 1839, le Gouvernement belge pourra établir une administration de pilotage à Flessingue et en détacher à Terneuzen tel nombre de pilotes que les besoins de cette station lui paraîtront réclamer pour les navires allant de la mer à Anvers ou à Gand et *vice versâ*.

De son côté, le Gouvernement des Pays-Bas pourra établir une station de pilotes à Anvers, pour le service des navires à la descente.

Ces établissements seront légalement reconnus par les Gouvernements respectifs, qui leur accorderont aide et protection.

SECTION II. — *Canal de Terneuzen.*

ART. 20.

L'écoulement des eaux belges par le canal de Terneuzen aura lieu conformément aux dispositions à arrêter entre les Commis-

BIBLIOTECA CENTRALĂ
UNIVERSITARĂ

saires nommés de part et d'autre pour règler l'écoulement des eaux des Flandres, sans que, de ce chef, la Belgique paie aucune redevance aux Pays-Bas.

Ce Règlement sera établi sur les bases suivantes, savoir :

a. A l'expiration des deux années qui suivront la signature du présent Traité, la partie du canal de Gand à Terneuzen comprise entre les Sas-de-Gand et l'Escaut occidental, ne recevra plus d'autres eaux que celles amenées par la partie supérieure dudit canal et par le canal de la Langeleede ;

Il est toutefois stipulé que l'écoulement, par ce dernier canal, sera réglé de telle manière que les eaux ne s'élèvent pas à plus de 1 m. 50 cm. au-dessus du radier de l'écluse du Vieux-Bourg, du côté du polder Canisvliet ;

b. Le Gouvernement des Pays-Bas fera exécuter, par ses soins et à ses frais, les travaux nécessaires pour obtenir le résultat ci-dessus et créer de nouveaux écoulements à toutes les eaux qui se jettent actuellement dans la partie inférieure du canal de Gand à Terneuzen et venant soit de la Belgique, soit des Pays-Bas, à l'exception de celles dont il a été parlé au paragraphe *a* ci-dessus;

c. Pendant les deux années qu'exigera l'exécution des susdits travaux, les ouvrages d'art établis sur le canal de Gand à Terneuzen seront manœuvrés dans l'intérêt des deux pays et de la même manière que la chose avait eu lieu avant 1830.

Après l'achèvement des travaux, ces manœuvres, tant pour l'écoulement des eaux que pour la navigation, seront réglées d'après les indications des agents à ce préposés par le Gouvernement belge.

ART. 21.

Le Gouvernement belge pourra faire endiguer, à ses frais, la plage de Sluiskille, conformément au projet à approuver, de commun accord, par les deux Gouvernements.

ART. 22.

Le Gouvernement néerlandais s'oblige à entretenir en bon état le canal et ses dépendances, l'avant-port de Terneuzen, l'endiguement de la plage de Sluiskille et les ouvrages exécutés en vertu du §. *b* de l'art. 20. Il s'engage également à faire effectuer les manœuvres nécessaires pour la décharge des eaux et pour la navigation.

ART. 23.

En considération des dépenses que les Pays-Bas supporteront de ce chef et du chef des travaux désignés dans le §. *b* de l'art. 20, la Belgique s'oblige à payer aux Pays-Bas une somme annuelle fixée à fl. 25.000 pendant le temps qui s'écoulera entre la date du présent Traité et le moment où tous les ouvrages mentionnés dans le §. *b* de l'art. 20 seront complètement en état de satisfaire à leur destination, et à fl. 50.000 à partir de cette époque.

ART. 24.

La somme ci-dessus mentionnée sera versée par le Gouvernement belge, à l'expiration de chaque année, entre les mains de l'agent néerlandais à Anvers, chargé de la recette du droit sur la navigation de l'Escaut.

ART. 25.

Dans le cas où la Belgique déclarerait renoncer à l'usage du dit canal, tant comme moyen d'évacuation des eaux que comme voie de navigation, le paiement de l'indemnité mentionnée dans l'art. 23 cesserait de plein droit, comme le Gouvernement des Pays-Bas serait alors déchargé des obligations contractées à l'art. 22 ci-dessus.

ART. 26.

Les navires venant de la mer pour se rendre en Belgique par le canal de Terneuzen, ou *vice versâ*, ne seront assujettis, pour le parcours de ce canal et la manœuvre des ponts et des écluses, au paiement d'aucun droit, péage ou rétribution, quelle qu'en puissent être la dénomination et l'espèce, soit au profit des Pays-Bas, soit au profit de la Belgique.

ART. 27.

Les navires non mentionnés à l'article ci-dessus ne seront assujettis, pour le parcours du canal de Terneuzen, à aucun autre péage ou rétribution, qu'aux droits dont il sera parlé dans les articles ci-après.

ART. 28.

Les tarifs et arrêtés réglementaires de la navigation sur le canal de Terneuzen seront revisés de commun accord dans leur application à la navigation intérieure de ce canal.

Jusqu'à ce que cette revision ait eu lieu, la perception se fera d'après le mode en vigueur.

Dès à présent, les droits de navigation sont réduits aux deux tiers du tarif actuel et à moitié pour les barques et bateaux à vapeur faisant un service public périodique pour transport de voyageurs ou de marchandises. Les bâtiments et embarcations exclusivement chargés de poisson frais, engrais, pierres, chaux, charbon de terre et tourbes, ne payeront également que la moitié des droits fixés par le tarif précité.

ART. 29.

Le tonnage des bâtiments et embarcations sera calculé à raison de 1 m. cube, conformément aux règles tracées par la décision du 20 octobre 1819, encore en vigueur dans les deux pays.

Le même mode sera suivi pour les bateaux à vapeur, mais leur tonnage imposable ne sera calculé que sur les parties de la cale destinées à recevoir un chargement de marchandises.

ART. 30.

Le pilotage, s'il y a lieu, soit pour l'entrée ou pour la sortie de Terneuzen, soit pour le parcours du canal, ne pourra être rendu obligatoire et aucun droit de pilotage ne pourra être exigé des capitaines de navires qui ne feraient pas usage de pilotes.

ART. 31.

Lorsque le tirant d'eau d'un navire ne lui permettra pas de naviguer sur le canal ou qu'il y aura, pour tout autre cause, nécessité de l'alléger, tout ou partie de son chargement pourra être transbordé sur des allèges, après en avoir préalablement averti les employés des douanes au poste le plus voisin de l'endroit où l'allègement devra avoir lieu.

Le transbordement s'effectuera sous la surveillance des douanes du pays où il aura lieu, conformément aux lois en vigueur.

ART. 32.

Les allèges dont il est parlé à l'article ci-dessus n'auront à supporter le payement d'aucun droit de navigation, sous quelque dénomination que ce puisse être.

Il en sera de même pour les bois amenés par les navires allégés, que ces navires traîneront en radeau à la remorque, le tout pour autant que les allégés et les bois en radeau passeront simultanément avec le navire dont le chargement a été allégé.

ART. 33.

Les navires allant de la Belgique à la mer par le canal de Terneuzen et l'Escaut occidental, et *vice versâ*, seront exempts de toutes visite et formalités de la douane néerlandaise à leur entrée, à leur sortie et pendant le parcours du canal de Terneuzen, sauf l'apposition des plombs ou scellés aux écoutilles et aux autres issues, ou la mise à bord de gardiens, dont le nombre ne dépassera pas celui de deux.

Les gardiens participeront au feu, à la lumière et à la nourriture de l'équipage, mais il leur est défendu de recevoir aucune rétribution, indemnité ou salaire des capitaines.

ART. 34.

Les formalités de douane sur le territoire néerlandais, en ce qui concerne les navires se rendant de Gand à un autre port de la Belgique, et *vice versâ*, seront déterminées par la Commission mixte d'Anvers. Ces formalités ne pourront pas être plus rigoureuses que celles admises pour la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

ART. 35.

Les navires chargés de marchandises destinées en transit de Gand pour le Rhin et *vice versâ* par le canal de Terneuzen ne seront assujettis, quant aux douanes, sur le territoire néerlandais ou le territoire belge, qu'aux formalités stipulées pour la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

ART. 36.

Les marchandises destinées soit au transit ordinaire, soit à la consommation ou à destination des entrepôts seront régies respectivement par les lois en vigueur dans les deux pays.

ART. 37.

Tout fait ou tout tentative de fraude sera constaté et puni suivant les dispositions des lois en vigueur dans le pays où le délit aura eu lieu.

SECTION III. — *Eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.*

ART. 38.

La navigation des eaux intermédiaires des Pays-Bas, entre l'Escaut occidental et le Rhin, sera, pour arriver de la Belgique au Rhin, et *vice versâ*, réciproquement libre; bien entendu que l'on se conformera aux Règlements de police exigés pour le maintien de la sûreté générale et aux dispositions à arrêter par le Règlement à intervenir.

ART. 39.

Toutes les voies navigables communiquant de l'Escaut occidental au Rhin, y compris le Sloe, l'Escaut oriental et la Meuse, seront considérées comme eaux intermédiaires entre ces deux fleuves, et il sera ainsi loisible aux patrons ou conducteurs de navires de se servir de celles de ces voies navigables qui leur paraîtront le plus convenables.

ART. 40.

Les navires employés à la navigation entre l'Escaut et le Rhin appartenant aux sujets des hautes parties contractantes ne seront point obligés de transborder ou de rompre charge en passant des eaux de l'Escaut dans celles du Rhin, et *vice versâ*, par le royaume des Pays-Bas.

ART. 41.

Les navires belges ainsi que leurs cargaisons jouiront sur le Rhin néerlandais de tous les droits et avantages stipulés par la convention de Mayence du 31 mars 1831 en faveur des sujets des Etats riverains du Rhin en général. Aussi longtemps que les susdits navires faisant la navigation précitée ou leurs cargaisons ne jouiront ni sur le Rhin et ses confluents régis par ladite convention, ni d'Anvers à Bath ou de Gand au Sas-de-Gand, d'avantages autres ou plus grands que ceux accordés aux navires néerlandais ou à leurs cargaisons, les navires belges et leurs cargaisons ne paieront sur le Rhin néerlandais, depuis Gorcum ou Krimpen jusqu'à Lobith, tant à la remonte qu'à la descente, que les droits auxquels sont soumis les navires des Pays-Bas et leurs cargaisons qui se rendent de ce royaume au Rhin, et *vice versâ*.

ART. 42.

Toutes les marchandises qui seront transitées de la Belgique vers le Rhin, et *vice versâ*, par les eaux indiquées à l'art. 39, paieront, en remplacement de tous droits de transit, de péages et autres de cette nature, un droit fixe comme suit : treize cents et un quart argent des Pays-Bas, en remonte de l'Escaut occidental au Rhin ; neuf cents, argent des Pays-Bas, à la descente du Rhin à l'Escaut occidental, par quintal de 50 kilog. L'augmentation et la réduction de ce droit, stipulées dans les tarifs 1 et 2 de la liste A de la Convention de Mayence du 31 mars 1831, seront également appliquées à la navigation des eaux intermédiaires.

Le droit fixe sur le bois de charpente et de construction se paiera au mètre cube des Pays-Bas, en suivant les proportions fixées par l'addition au tarif *litt. C* annexé à la dite Convention de Mayence.

Il sera néanmoins facultatif aux intéressés d'opter en faveur du droit de transit ordinaire pour celles de ses marchandises pour lesquelles ce droit serait moins élevé que le droit fixe, sous condition d'en faire la déclaration au *premier* bureau, à l'entrée du territoire des Pays-Bas, et de remplir les formalités de douane, conformément à la législation générale sur la matière.

Les navires exerçant la navigation sur les eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin y seront assujettis au paiement des droits

de pilotage, de balisage et fanaux, ainsi qu'aux droits spéciaux établis sur les canaux et jonctions artificielles dont ils feraient usage, sans que, toutefois, les bâtiments des Pays-Bas puissent être traités plus favorablement que ceux de la Belgique, et sans que les tarifs en vigueur au 19 avril 1839 sur ces eaux puissent être augmentés.

Si, par suite de l'ouverture de voies nouvelles, soit artificielles, soit naturelles, il était nécessaire d'établir sur ces voies des droits de pilotage, balisage ou fanaux, ces nouveaux droits ne pourront être autres, ni plus élevés, que ceux compris aux tarifs précités.

ART. 43.

Les marchandises venant de la Belgique ou du Rhin, par les eaux intermédiaires, seront admises dans les entrepôts de Dordrecht Rotterdam et Amsterdam.

Celles de ces marchandises qui seraient ultérieurement déclarées à destination soit du Rhin, soit de la Belgique, par les eaux intermédiaires, seront de même affranchies des droits ordinaires de transit, qui seront, dans ce cas, remplacés par le droit fixe déterminé à l'article précédent et par ceux portés aux tarifs qui y sont, mentionnés, quel que soit le lieu de l'entrepôt que l'on aurait choisi parmi ceux dénommés ci-dessus, sauf les formalités de douane prescrites par la législation générale des Pays-Bas, comme garantie contre la fraude, et par les Règlements locaux de la police des ports.

Les marchandises entreposées, ainsi qu'il vient d'être dit, comme appartenant au commerce entre la Belgique et le Rhin, ne paieront pour tout droit de magasin, de quai, de grue et de balance, et pour autant qu'il aura été fait usage de ces établissements, que les quotités indiquées comme *maximum* dans l'art. 69 de la Convention de Mayence.

Il ne pourra y avoir, quant à la hauteur des dits droits de quai, de grue, de balance et de magasin, aucune distinction entre les navires belges et leurs cargaisons, se rendant de la Belgique au Rhin, et *vice versâ*, et les navires des Pays-Bas et leurs cargaisons qui se rendent de ce royaume au Rhin, et *vice versâ*.

ART. 44.

La perception des péages stipulés à l'art. 42 se fera :

a. Pour le transit direct d'Anvers au Rhin, en amont à Bath, en aval à Gorcum.

b. Idem, de Gand au Rhin, en amont au Sas-de-Gand, en aval à Gorcum.

c. En cas de transit par les entrepôts des Pays-Bas, au bureau de paiement dans les dites places entrepositaires au moment de la sortie de ces entrepôts.

ART. 45.

Les navires employés à la navigation de la Belgique au Rhin, ou *vice versâ*, pourront rompre charge dans les ports de Dordrecht, Rotterdam ou Amsterdam, y décharger les marchandises qui seront destinées soit pour les entrepôts, soit pour la consommation des Pays-Bas, ou bien y compléter leur cargaison, après avoir acquitté soit le droit ordinaire de transit, soit le droit fixe mentionné à l'art. 42, conformément aux manifestes vérifiés dont les patrons ou conducteurs doivent être porteurs, et en se conformant, pour les marchandises destinées à être déchargées ou chargées dans les ports de mer susdits, aux dispositions de la loi générale des Pays-Bas concernant les droits d'entrée, de sortie et de transit.

ART. 46.

Dans le cas où les patrons ou conducteurs de navires feraient usage de la faculté, qui leur est laissée par l'article précédent, de rompre charge soit partiellement, soit en totalité, les marchandises jouiront, tant pour la mise à quai que pour le transbordement ou la mise en entrepôt, s'il y a lieu, de tous les avantages accordés ou qui pourraient être accordés à la navigation des Pays-Bas vers le Rhin, et *vice versâ*.

ART. 47.

Si, par la suite, le droit fixe établi sur la navigation de la mer à Gorcum, et *vice versâ*, venait à être diminué, remboursé en tout ou en partie, ou entièrement aboli, celui sur la navigation de l'Escaut au Rhin, et *vice versâ*, serait également diminué de plein droit dans la même proportion ou entièrement aboli, de telle sorte que les conditions de navigation et de transit restent constamment, et sous tous les rapports, les mêmes pour le commerce des deux pays.

ART. 48.

Les formalités à observer, par rapport aux douanes, pour le transit par les eaux intermédiaires sans chargement, ni déchargement, seront celles prescrites par l'art. 39 de la Convention de Mayence, conformément à ce qui se pratique à l'égard de la navigation directe de la pleine mer à Gorcum, et *vice versâ*.

Ainsi, les patrons ou conducteurs d'embarcation munis de manifestes en bonne et due forme, et ayant rempli les autres conditions prescrites par le Règlement sur la navigation du Rhin, ne pourront être arrêtés en route sous prétexte d'impôts de l'Etat à percevoir ou de recherches à faire à cette fin sur les chargements, si ce n'est à un des bureaux de perception établis par les Règlements ou dans les cas prévus par l'art. 41 de la Convention de Mayence.

Il n'y aura donc lieu à l'application des formalités de douane, suivant les lois générales des Pays-Bas, que par rapport aux navires qui chargeront ou déchargeront, soit entièrement, soit partiellement, dans les ports de Dordrecht, Rotterdam ou Amsterdam, conformément aux art. 5 et 6 de la susdite Convention.

ART. 49.

L'exercice de la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin, conformément au Règlement à intervenir, aura lieu aux conditions prescrites par la Convention de Mayence pour l'exercice de la navigation du Rhin, et ce, tant sous le rapport du contrôle sur le péage, que sous celui concernant les obligations à remplir par les patrons ou conducteurs, quant à leurs personnes et à leurs navires.

La fraude, en matière de droits de navigation, sera punie d'après les dispositions de la même Convention, le tout pour autant que ces conditions et dispositions pourront s'appliquer aux dites eaux intermédiaires.

SECTION IV. — *Meuse.*

ART. 50.

En conformité des dispositions de l'Acte de Vienne, les péages sur la Meuse, depuis la frontière de France jusqu'à Gorcum, seront

réglés suivant le décret du Gouvernement français du 10 brumaire en XIV, sauf que le droit établi à raison de la largeur des bateaux sera calculé suivant leur capacité sur le pied de quatre cinquièmes de centime, argent de Belgique, par distance de 5 kilomètres et par tonneau d'un mètre cube.

Le mesurage par tonneau en sera fait d'après le Règlement sur cette matière du 20 octobre 1819, no. 1, actuellement en vigueur dans les deux pays.

ART. 51.

Les bateaux à vide ne paieront que la moitié du droit.

Les bateaux à vapeur ne paieront également que la moitié du droit, et seulement pour les parties de la cale destinées à recevoir un chargement de marchandises.

ART. 52.

Sont exempts de tous droits :

1. Les bateaux chargés d'approvisionnement pour les armées et effets militaires appartenant à l'un ou l'autre des deux Gouvernements respectifs ;

2. Les bateaux pêcheurs, ceux servant à traverser la Meuse d'une rive à l'autre, les batelets contenant les agrés des bateaux et ceux servant à transporter les chevaux de halage d'un bord à l'autre.

3. Les bateaux chargés d'engrais, de grains en gerbes et de fourrages pour le compte des fermiers dans l'étendue de leurs exploitations et ces mêmes bateaux allant ou revenant à vide dans la même entendue.

ART. 53.

Les bateaux qui, soit à la descente, soit à la remonte, auront choisi la voie du Waal entre Rossum et Gorcum, au lieu de suivre celle de la basse Meuse, ne seront néanmoins assujettis qu'aux péages à raison de la dernière voie.

ART. 54.

Les bateaux naviguant sur la Meuse jouiront, tant pour la consommation que pour le transit, des entrepôts néerlandais admis

pour la navigation rhénane par rapport aux marchandises expédiées de ou pour la Belgique, avec faculté d'opter entre le paiement des droits fixés par le tarif des Pays-Bas et celui du droit mentionné à l'art. 4 de la Convention de Mayence.

En retour, le Gouvernement belge ouvrira l'entrepôt public de Liège aux marchandises appartenant à la navigation de la Meuse. Ces marchandises pourront y être déclarées tant en transit qu'en consommation, conformément aux lois et tarifs du pays ; celles qui continueront le transit ne paieront d'autre droit (sauf ceux d'entrepôt, de quai, de grue et de balance, et pour autant qu'il aura été fait usage de ces établissements) que celui mentionné à l'art. 50 ci-dessus.

Les navires passeront librement, en se conformant aux lois du pays, avec leurs cargaisons en transit direct les Pays-Bas en France et *vice versâ*, sans être obligés de rompre charge et en ne payant d'autre droit que celui mentionné à l'art. 50 ci-dessus.

Il sera facultatif au commerce d'opter entre ce droit et celui de transit suivant le tarif belge.

Il y aura lieu à l'application des formalités de douane, suivant les lois générales belges, pour les navires qui chargeront des marchandises ou en déchargeront, soit entièrement, soit partiellement dans le port de Liège.

ART. 55.

Les Règlements et les tarifs établis pour tout le parcours du canal de Zuid Willems-Vaart et la Dieze, considérée comme sa continuation jusque dans la basse Meuse à Crèvecœur, ne pourront être revisés que de commun accord entre les deux Gouvernements. Néanmoins, les droits sont, dès à présent, réduits d'un tiers dans la direction de Maestricht à Bois-le-Duc, et de moitié dans la direction de Bois-le-Duc à Maestricht, sans qu'aucun autre droit ou péage puisse être établi.

En considération de ces réductions, toutes les exemptions accordées par suite de privilèges particuliers sont annulées, ainsi que ces privilèges eux-mêmes.

ANNEXE XVII.

Convention entre la Belgique et la Hollande sur l'exécution du traité du 5 novembre 1839, signée à Anvers, le 20 mai 1843.

CHAPITRE VII.

De la surveillance commune.

ART. 67.

La surveillance commune, ainsi qu'elle se trouve définie au §. 2 de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839, sera applicable tant à ce qui existe qu'à ce qui sera établi ultérieurement. Elle sera exercée, soit conjointement, soit séparément, par les Commissaires institués à cette fin, et de la manière déterminée ci-après.

ART. 69.

Les deux Gouvernements, s'étant engagés à conserver les passes navigables de l'Escaut et de son embouchure et à y placer et y entretenir les balises et bouées nécessaires, chacun pour sa partie du fleuve, les Commissaires, dans leurs inspections à faire toutes les fois qu'ils le jugeront convenable, soit conjointement après s'être concertés à cet effet, soit individuellement, observeront avec soin tous les changements qui pourraient s'être opérés dans les fonds et passes ordinaires, en examinant si, par suite de ces changements, les bouées et balises se trouvent encore placées convenablement et en nombre suffisant.

Ils s'assureront également si, par d'autres causes, des bouées ou balises ne se trouvent plus à leur place, ou pourraient être mieux et plus sûrement établies.

Lorsque les Commissaires des deux Gouvernements se trouveront

réunis, il sera dressé procès-verbal en double expédition du résultat de leur inspection et, s'il y a lieu, ils y consigneront leurs propositions relatives aux améliorations à introduire dans ce service, après avoir, pour autant que de besoin, consulté à cet égard les chefs ou les pilotes les plus expérimentés de l'un et de l'autre pilotage.

En cas de désaccord entre les Commissaires des deux Gouvernements sur leur manière de voir, ainsi que sur les mesures à prendre, il sera fait mention au procès-verbal de l'opinion des uns et des autres. Si les Commissaires du Gouvernement auquel il incombe l'obligation d'entretenir les bouées et balises reconnaissent qu'il est urgent de prendre des mesures, ils auront soin d'y faire procéder le plus promptement possible, soit par l'administration du pilotage appartenant audit Gouvernement, soit par l'entrepreneur du balisage. S'il n'y a point d'urgence, les Commissaires en référeront respectivement à leur Gouvernement.

Les Commisssaires des deux Gouvernements, dans leurs inspections individuelles, trouvant quelque dérangement dans le balisage ou des changemens dans les fonds et passes navigables, en informeront, sans délai, leurs collègues et, en cas de besoin, se réuniront, afin de reconnaître le fait signalé et d'agir de concert pour les mesures à prendre, ainsi qu'il est prescrit ci-dessus et dans l'art. 68.

ART. 70.

Tous les changements que les Commissaires conviendront d'opérer dans le système de l'établissement des bouées ou balises, en aval d'Anvers jusqu'en pleine mer, seront par eux marqués sur le plan de relevé qu'ils en ont fait conjointement, afin que ce plan indique toujours la situation existante des bouées et balises. Ce plan, fait en double et signé par les Commissaires respectifs, sera de part et d'autre gardé en dépôt.

ART. 71.

La surveillance commune du pilotage ne s'étendra pas au delà du service actif des pilotes; en conséquence, cette surveillance aura seulement pour but de s'assurer que les pilotes de l'un et de

l'autre Gouvernements remplissent leur devoirs conformément aux dispositions règlementaires communes aux deux pays.

Les Commissaires s'entendront pour faire conjointement les enquêtes nécessaires à l'effet, s'il y a lieu, de constater l'inconduite, les négligences, l'impéritie, les délits et toutes contraventions des pilotes au présent Règlement.

Il sera dressé procès-verbal de ces enquêtes, en y consignant, s'il y a lieu, les dépositions des témoins sur les faits à constater.

Si ces faits sont de nature à n'attirer aux pilotes qu'une punition disciplinaire, les Commissaires de leur nation auront soin qu'il en soit fait l'application par l'administration du pilotage auquel appartiennent ces pilotes. Si, au contraire, la punition des délits ou contraventions excède le pouvoir ou la compétence de la dite administration, il en sera référé par elle à son Gouvernement.

Les Commissaires de l'un ou de l'autre Gouvernement, ayant pris isolément connaissance d'une contravention ou d'un fait quelconque contraire aux devoirs des pilotes qui n'appartiennent point à leur nation, établiront, pour autant que de besoin, le fait par des preuves et dénonceront officiellement les pilotes coupables aux commissaires de leur nation, pour leur faire infliger les peines ou punitions qu'ils auraient méritées, ou pour en rendre compte au Gouvernement qui doit en connaître, sauf à ces derniers Commissaires le droit de requérir au préalable une enquête par les Commissaires réunis des deux pays.

ANNEXE XVIII.

Note sur les travaux de la Commission Européenne du Danube de 1856 à 1902.

A. Aperçu des travaux de 1856 à 1902.

La Commission Européenne du Danube a été instituée par le Traité de Paris du 30 mars 1856.

Désireuses d'établir sur le Bas-Danube un état de choses aussi profitable que possible à la navigation, les Puissances signataires (Autriche-Hongrie, France, Grande-Bretagne, Prusse, Russie, Sardaigne et Turquie) convinrent de créer une Commission composée de représentants de chacune d'elles et «chargée de désigner et de «faire exécuter les travaux nécessaires, depuis Isakcea, pour dé«gager les embouchures du Danube, ainsi que les parties de la «mer y avoisinantes, des sables et autres obstacles qui les obstruent, «afin de mettre cette partie du fleuve et lesdites parties de la mer «dans les meilleures conditions de navigabilité». (Traité de Paris 1856, article 16). Pour couvrir les frais de ces travaux ainsi que des établissements destinés à assurer et à faciliter la navigation, la Commission était autorisée à prélever des taxes sur les bateaux, sans distinction de pavillon. A cette restriction près, et sans parler des cas de quarantaine, spécifiés à part, la navigation du fleuve ne devait être assujettie à aucune entrave ou redevance.

Le Traité de Paris stipulait que la Commission devrait avoir accompli sa tâche dans l'espace de deux ans. Mais on se rendit bientôt compte qu'un temps beaucoup plus long serait nécessaire

et la Conférence internationale tenue à Paris en août 1858, en conformité du Traité de Paris, prolongea le délai primitif jusqu'à l'achèvement des travaux. Une seconde Conférence, réunie à Paris en mars—juin 1866, fixa au 24 avril 1871 l'expiration de ce délai. Les pouvoirs de la Commission furent encore prolongés par le Traité de Londres du 13 mars 1871 pour une nouvelle période de douze ans et, par le Traité de Londres, du 10 mars 1883 jusqu'au 24 avril 1904; cette période écoulée, ils seront renouvelés par tacite réconduction de trois en trois ans, sauf dénonciation de la part de l'une des Puissances contractantes un an à l'avance.

L'article 53 du Traité de Berlin du 13 juillet 1878 dispose que «la Commission Européenne du Danube, au sein de laquelle la «Roumanie sera représentée, est maintenue dans ses fonctions et «les exercera dorénavant jusqu'à Galatz, dans une complète indé«pendance de l'autorité territoriale».

Le fonctionnement de la Commission est régi par l'Acte public du 2 novembre 1865 et l'Acte additionnel du 28 mai 1881.

Aux termes de l'article 19 du Traité de Paris de 1856, chacune des Puissances contractantes a le droit de faire stationner, en tout temps, deux bâtiments légers à l'embouchure du Danube, afin d'assurer l'exécution des Règlements.

*

La Commission Européenne s'est réunie à Galatz pour la première fois le 4 novembre 1856.

Le mouvement annuel de la navigation à l'embouchure de Soulina était alors, en moyenne, de 2.340 navires, avec un tonnage total de 334.813 tonnes de registre. Le tonnage moyen de 1856 à 1859 était de 143 tonnes de registre.

Les navires avaient à surmonter de graves et nombreuses difficultés. Presque tous devaient soit compléter leur chargement, soit le prendre tout entier en rade. Quand survenait le mauvais temps, fréquent en ces parages, les allèges ne pouvaient plus se tenir le long du bord des bateaux, elles essayaient de se réfugier dans le port et beaucoup se perdaient. Les navires eux-mêmes étaient souvent jetés à la côte. C'est ainsi qu'en 1855, un coup de vent du Nord-Est avait jeté à la côte 24 navires à voiles et 60 allèges, et que 300 hommes s'étaient noyés.

En 1856, la profondeur moyenne des trois embouchures était:

	Pieds anglais	Mètres
Embouchure de Soulina	9′0″	= 2.74
» » St. Georges	7′0″	= 2.13
» » Kilia (Otchakoff) . . .	5′0″	= 1.52

De mémoire d'homme, à cause de sa profondeur supérieuer, l'embouchure de Soulina était presque exclusivement utilisée par la navigation. Et l'eau y tombait souvent à 7′0″ (2m13).

Les frais d'allège dans le fleuve étaient en moyenne:

	Tonnage de registre net	Francs
Pour un navire de	90 à 140	1.125
» » » »	140 à 200	2.250
» » » »	200 à 400	3.750

Pour le bras de Soulina, la profondeur moyenne était de 8 pieds anglais (2m44), mais on ne pouvait compter sur ce chiffre. L'automne, précisément l'époque de l'exportation des céréales, était la saison des eaux basses. La navigation présentait les plus grandes difficultés. Ainsi, le navire arrivé à un banc, aux Argagnis, par exemple, devait souvent alléger toute sa cargaison ou la décharger sur la berge, pour la reprendre à bord en aval du banc. Il fallait répéter plusieurs fois à la descente cette opération, au cours de laquelle la marchandise courait toutes sortes de risques. Les coudes du fleuve étaient si prononcés que, même dans les meilleures conditions, les navires devaient forcément rencontrer le vent contraire dans un ou plusieurs tournants, d'où de grandes pertes de temps, des encombrements dans les coudes et une confusion générale. Les remorqueurs étant rares et le prix des remorquages très élevé, on préférait attendre un vent favorable ou envoyer l'équipage à terre pour haler le navire le long de la berge.

*

La Commission avait à s'occuper, en premier lieu, du choix de l'embouchure à améliorer par des travaux de curage.

En attendant l'achèvement des études préparatoires, on fit en 1857, pendant l'été, des essais de dragage sur la barre de Soulina; on traîna aussi le rateau turc au travers de la barre, sans obtenir de résultat favorable.

Dans le bras de Soulina, des dragages furent entrepris la même année et suivis par des travaux de curage.

Une ligne télégraphique reliant Soulina avec Toulcea et Galatz, de 200 kilomètres de longueur, fut établie en novembre 1857.

Les études techniques (1856—1857) démontrèrent que le volume entier du Danube passait à la mer dans les proportions suivantes, par les différentes embouchures :

Bras de Soulina . . . 7 %
Bras de St. Georges . 30 %
Bras de Kilia . . . . 63 %.

Le bras de Kilia était le plus puissant et le plus droit des trois. De ses diverses embouchures, celle d'Otchakoff était la meilleure. Mais devant les embouchures de Kilia, la mer est beaucoup moins profonde que devant St. Georges. L'énorme quantité d'alluvions apportée par le fleuve et déposée en mer dans les eaux peu profondes produit de grands changements dans la configuration de la côte. Celle-ci se trouve ainsi être la moins stable et, par conséquent, elle se prête mal à des travaux d'amélioration. De plus, la barre d'Otchakoff est située en mer à une très grande distance de la côte.

En présence de ces inconvénients, et comme l'embouchure d'Otchakoff se trouve à 36 milles marins (67 kilomètres) plus loin du Bosphore que celle de St. Georges, comme, enfin, la côte est basse et dangereuse (sous le vent) pour les navires à voiles, on laissa de côté l'amélioration du bras de Kilia.

Des projets et devis pour le curage des embouchures de St. Georges et de Soulina et des bras respectifs du fleuve au moyen de jetées furent présentés en octobre 1857.

L'embouchure de St. Georges fut considérée comme la plus avantageuse, à cause de sa position favorable quant à l'action du courant littoral de la mer Noire, ainsi que de sa plus grande proximité du Bosphore.

Le bras de St. Georges était de même favorable, vu sa largeur et sa profondeur, quoique de grandes sinuosités le rendissent plus long.

Le bras de Soulina était considéré comme un simple pis-aller; son seul avantage était d'avoir le plus profond chenal à l'embouchure. Le bras lui-même était étroit et tortueux.

Les Délégués, appelés à se prononcer, ne purent tomber d'accord sur le choix de l'embouchure et la question fut renvoyée devant une Commission technique, qui se réunit à Paris au printemps de 1858. Cette Commission adopta le bras de St. Georges. Seulement, elle se montra contraire à la construction de jetées à l'embouchure et recommanda le creusement d'un canal latéral au Nord, entre le fleuve et la mer; le canal devait être à écluses, avec une profondeur de 5 mètres sur le radier.

*

Sur les réclamations du commerce et des navigateurs, qui se plaignaient de la perte de temps causée par ces débats, la Commission Européenne du Danube décida, au printemps de l'année 1858, d'exécuter des travaux d'essai, à titre provisoire, à l'embouchure de Soulina, afin de donner quelque satisfaction aux intéressés. Son intention était de consacrer 1 million de francs à cet objet. Toutefois, comme cette somme n'était pas suffisante pour atteindre la barre avec les jetées provisoires, on vota une somme de 2 millions de francs avec le dessein d'approfondir le chenal de l'embouchure de 2 pieds anglais (0^{m}61) en 5 ou 6 années.

Ces travaux furent commencés le 21 avril 1858 et achevés le 31 juillet 1861. La jetée du Nord avait 4631 pieds anglais (1412^{m}) de longueur; celle du Sud, 3000 (915^{m}). Au cours même des travaux, la Commission technique de Paris avait émis l'avis suivant:

«Quant aux projets de travaux proposés pour l'amélioration «provisoire du cours de la Soulina et de son embouchure, il n'y «a pas lieu d'y donner suite; leur succès est très incertain; ils

«exigeraient pour leur exécution probablement le même temps que «les ouvrages définitifs proposés par la Commission. Ils ne pour-«raient donc avoir aucune utilité réelle ; ils feraient employer en «pure perte des sommes très considérables et entraveraient même «la navigation actuelle..... La Commission pense que ce serait «bien à tort que l'on donnerait suite à ce projet et que les travaux «doivent être immédiatement abandonnés, s'ils sont commencés».

Quoique certains Délégués eussent reçu des instructions conformes à l'avis de la Commission technique, les travaux n'en avaient pas moins été poursuivis en raison du vote antérieur de la Commission Européenne et de l'opinion contraire des autres Délégués. L'événement, d'ailleurs, donna raison à la Commission Européenne. Lors de l'inauguration des jetées, le 3 septembre 1861, on constata une profondeur de 17 pieds anglais sur la passe (5^m18), soit huit pieds de plus qu'en 1856.

La profondeur de la passe de l'embouchure a varié :

En 1862	entre	17	pieds	[5^m18]	et	$15^3/_4$	[4^m80].
» 1863	»	$16^1/_2$	»	[5^m03]	»	$13^1/_2$	[4^m11].
» 1864	»	17	»	[5^m18]	»	$14^1/_2$	[4^m42].
» 1865	»	$18^1/_2$	»	[5^m64]	»	17	[5^m18].
» 1866	»	$17^3/_4$	»	[5^m41]	»	14	[4^m27].
» 1867	»	17	»	[5^m18]	»	16	[4^m87].
» 1868	»	18	»	[5^m48]	»	$16^1/_2$	[5^m03].
» 1869	»	$16^1/_2$	»	[5^m03]	»	15	[4^m57].

Ces fluctuations résultent de l'extension du banc du Sud, qui se formait sous la protection de la digue du Nord en travers du chenal aussitôt que le fleuve était en crue et surchargé de sables, d'alluvions et de débris végétaux.

La jetée du Nord faisait saillie de 661 pieds anglais (201^m53) sur la jetée du Sud.

La digue du Sud a été prolongée en 1869—70 de 457 pieds. (139^m33).

La profondeur de la passe a varié :

En 1870	entre	$19^1/_2$	pieds anglais	[5^m94]	et	$16^1/_2$	[5^m03].
» 1871	»	$19^3/_4$	»	[6^m02]	»	$19^1/_2$	[5^m94].

Les jetées ont été consolidées en béton de 1866 à 1871.

L'Acte public du 2 novembre 1865 portait qu'il demeurait «réservé à la Commission Européenne d'entreprendre l'amélioration «de la bouche et du bras de Saint-Georges, arrêtée d'un commun «accord et simplement ajournée quant à présent» (art. 3).

Mais la consolidation des jetées de l'embouchure de Soulina transformées en ouvrages permanents, l'amélioration de la profondeur du chenal de la passe, conséquence naturelle de ces travaux, ainsi que le prolongement de la digue du Sud ont fait abandonner le projet d'amélioration de l'embouchure de St. Georges. Après tant d'efforts et d'argent dépensés pour améliorer l'embouchure et le bras de Soulina, il n'est plus guère possible de reprendre la question du St. Georges.

La profondeur de la passe de Soulina a été:

	Pieds anglais	
Du 1-er janvier 1872 au 31 mai 1872	de $19^1/_2$	— 5^m94.
Du 31 mai 1872 au 12 mai 1873	de 20	— 6^m09.

En 1873 on enleva par le dragage un petit banc entre les jetées, consistant en lest et en pierres à l'endroit où se trouvait l'ancienne barre.

La profondeur a été:

	Pieds anglais	
Du 12 mai 1873 au 22 mars 1876	— $20^1/_2$	— 6^m25.
Du 22 mars 1876 au 14 avril 1876	— $19^1/_2$	— 5^m94.
Du 14 avril 1876 au 1-er mai 1876	— 20	— 6^m09.
A partir du 1-er mai 1876	— $20^1/_2$	— 6^m25.

Pour empêcher entre les musoirs des digues la formation du petit banc qui avait causé la perte de profondeur entre le 22 mars et le 1-er mai 1876, la jetée du Sud fut de nouveau prolongée en 1876—77, de 204 pieds cette fois (62^m20), ce qui portait le musoir de la digue du Sud exactement en face de celui de la digue du Nord.

Du 1-er mai 1876 au 24 juillet 1879 la profondeur a été . . . . . de $20^1/_2$ p. a. — 6^m25;
Du 24 juillet 1879 au 25 juillet 1879 » 20 » — 6^m09;
Du 25 juillet 1879 au 1-er août 1879 » $19^1/_4$ » — 5^m87;
Du 1-er août 1879 au 26 août 1879 » 20 » — 6^m09;
Au 26 août il y avait de nouveau » $20^1/_2$ » — 6^m25.

La baisse survenue du 24 juillet au 26 août 1879 était causée par la crue extraordinairement forte de cette année. La violence du courant ayant creusé de grandes profondeurs auprès des deux musoirs des digues, 32 pieds (9m75) Sud — 27 pieds (8m23) Nord, qui attiraient le courant, un petit banc s'était formé au centre du chenal. Un seuil de fond, d'une largeur de 100 pieds (30m5), consistant en pierres et en gravier, fut construit à la fin de 1879 entre les musoirs des digues, de manière à réduire la profondeur uniformément à 25 pieds anglais (7m62) au-dessous de zéro.

A partir du 26 août 1879 jusqu'au 12 janvier 1895, pendant quinze années, la profondeur de 20 1/2 pieds anglais (6m25) s'est maintenue sans changement.

L'érosion de la côte au Nord de la digue du Nord par les vagues produites par les vents régnants et les tempêtes de N. à NE. a nécessité le prolongement de la digue, du point d'enracinement original vers la terre :

De 694	pieds	anglais	(211m6)	en 1871
De 150	«	»	(45.8)	en 1873
De 200	»	»	(61.0)	en 1876
De 56	»	»	(17.1)	en 1883
De 30	»	»	(9.2)	en 1892 et
De 370	»	»	(112.8)	en 1893

Au total, de 1.500 pieds anglais (457m0).

De 1880 à 1888, 1100 pieds (335m0) de ce prolongement ont été consolidés en béton, et 400 pieds (122m) en 1902.

C'est grâce aux travaux de dragage dans la passe de Soulina (Voir le chapitre Dragage) que la profondeur de 24 pieds (7m31) a pu être atteinte pour la première fois le 11 septembre 1895. Elle a été maintenue à 24 pieds par le dragage jusqu'à aujourd'hui, à l'exception d'une courte période, du 6 mars au 17 avril 1897, pendant laquelle elle a été de 23 1/2 pieds seulement (7m16).

*

Travaux dans le fleuve.

Les travaux dans le bras de Soulina furent entrepris en 1857 alors qu'il n'y avait qu'une profondeur de 8 pieds anglais (2m44) à l'étiage. On commença par le dragage aux Argagnis — 41-42 milliaires — le 6 août 1857, et par des travaux de correction.

Des travaux furent aussi exécutés:

Au tchatal de St. Georges . . . . . 45e milliaire
Aux Petits Argagnis. . . . . 40e »
A Gorgova . . . . . 29e »
Et à Batmiche-Kavac . . . . . 19e »

jusqu'à l'année 1865.

En même temps, on fit sauter les carcasses des navires perdus dans le bras de Soulina qui avaient obstrué le chenal. On installa un service de bouées et de balisage, ainsi que des poteaux milliaires le long de la rive gauche. Les berges furent garnies de poteaux d'amarrage et le chemin de halage pourvu des ponts nécessaires pour établir une communication ininterrompue.

En 1865, afin d'augmenter la profondeur du fleuve de deux pieds anglais (0m61), jusqu'à 13 pieds (3m96) à l'étiage, on vota toute une nouvelle série de travaux, qui fut achevée en 1871.

Des travaux de rectification furent exécutés aux endroits suivants:

1) Au tchatal de St. Georges. . . . . 45e milliaire
2) A la coupure du petit M. . . . . 23—24e »
3) A Gorgova . . . . . 28—31e »
4) A Kaloayros . . . . . 32e »
5) Aux Petits Argagnis . . . . . 40—41e »
6) A Batmiche-Kavac supérieur. . . . 22e »
7) A Monodendri . . . . . 34e »
8) A Austria . . . . . 25—26e »

De 1872 à 1879, on s'occupa principalement du bon entretien du chenal navigable dans le bras de Soulina, afin de maintenir la profondeur; on se trouva dans la nécessité d'exécuter des travaux aux endroits suivants:

1) Au tchatal d'Ismaïl
Bifurcation du grand Danube avec le bras de Toulcea . 54e milliaire.
2) A Austria inférieur. . . . . 24e »
3) A Tchoban-Girla . . . . . 35e »
4) A Veniko . . . . . 37e »
5) A Masourale . . . . . 39e »
6) Au bas-fond du barrage. . . . . 43e »

En 1880 commença une nouvelle période, pendant laquelle on chercha à porter la profondeur à l'étiage à 15 pieds (4m57). En 1886: cette profondeur fut atteinte, grâce aux nouveaux travaux suivants,

1) A Tchamourli . . . . . 17e milliaire
2) A Batmiche Kavac . . . . . 20—21e »
3) Extension des travaux aux anciens bas-fonds;
4) Construction de revêtements dans les courbes;
5) Trois coupures: 1° Du tchatal de St. Georges, 2° Du 36e milliaire «Papadia», 3° Du 42e au 43e milliaire «Argagnis», coupures destinées à supprimer les coudes aigus de ces parties du fleuve.

Depuis 1887, une nouvelle série de coupures a été entreprise afin de supprimer d'autres coudes aigus, qui empêchaient les très longs bateaux de naviguer dans le bras de Soulina, et pour porter la profondeur à l'étiage à 17 pieds (5m18) et, en eaux moyennes, de 20 pieds (6m10) à 21 pieds (6m40). (Pour les détails, voir le chapitre 1887—1902).

A présent, presque tout le bras de Soulina, en amont du 6e milliaire, est artificiel, avec éperons, revêtements et coupures, jusqu'au tchatal de St. Georges.

La longueur du fleuve a, en même temps, été raccourcie de $^5/_6$èmes de mille marin (1.562m) par la coupure du petit M, en 1869, et de 11 milles marins (20.368 mètres) additionnels, par les coupures achevées depuis 1880.

La profondeur minimum dans le bras de Soulina a été:

	Pieds anglais		Mètres
En 1861	10′1/4	=	3.12
62	10′0	=	3.05
63	11′0	=	3.35
64	11′0	=	3.35
65	11′3/4	=	3.58
66	11′1/4	=	3.43
67	10′3/4	=	3.28
68	11′1/4	=	3.43
69	12′1/4	=	3.73
1870	13′0	=	3.96
71	13′0	=	3.96
72	13′1/2	=	4.11
73	12′0	=	3.66
74	13′1/4	=	4.04
75	13′1/4	=	4.04
76	14′0	=	4.27
77	guerre	=	—
78	14′3/4	=	4.49
79	13′1/4	=	4.04
1880	12′0	=	3.66
81	14′0	=	4.27

	Pieds anglais		Mètres
En 1882	13′0	=	3.96
83	14′1/4	=	4.34
84	14′0	=	4.27
85	15′1/2	=	4.72
86	15′1/2	=	4.72
87	15′3/4	=	4.80
88	16′3/4	=	5.10
89	17′1/4	=	5.26
1890	16′1/2	=	5.03
91	17′0	=	5.18
92	16′3/4	=	5.10
93	17′1/4	=	5.26
94	17′1/4	=	5.26
95	16′3/4	=	5.10
96	17′3/4	=	5.41
97	17′3/4	=	5.41
98	17′1/2	=	5.33
99	17′3/4	=	5.41
1900	17′3/4	=	5.41
01	18′0	=	5.48
02	18′1/2	=	5.64

Aujourd'hui, avec 18′ (5^{m}48) aux eaux basses, la profondeur dans le bras de Soulina est de 20 à 21 pieds (6^{m}09 à 6^{m}40) en eaux moyennes, et va jusqu'à 24 pieds (7^{m}31) à l'époque des hautes crues.

*

Travaux divers et additionnels.

1) La Commission Européenne a construit le phare de St. Georges, afin de signaler l'extrémité du promontoire formé par la côte des embouchures du Danube avec la côte de Portitza.

2) Elle a complété le système des phares à l'embouchure de Soulina.

3) Elle a installé un système de bouées et de balises à Portitza, à l'embouchure de St. Georges et à l'embouchure de Soulina, avec signaux de brume à détonation auprès des deux embouchures, ainsi qu'un système de bouées et de balises dans le fleuve, jusqu'à Galatz.

4) Elle a construit des quais, des revêtements et des embarcadères en bois, avec chaussée, trottoir et reverbères dans le port de Soulina.

5) Elle a installé les chantiers et les ateliers nécessaires pour l'entretien des travaux et la réparation des dragues et des bateaux à Soulina.

6) Elle a construit un Hôtel administratif, des maisons d'habitation pour les employés, un hôpital de la marine et un hôpital pour les maladies épidémiques à Soulina.

7) Elle a construit pour les surveillants de la police fluviale dans le bras de Soulina trois stations desservies par une ligne télégraphique sur poteaux de fer, entre Soulina et Toulcea.

8) Elle a construit les bâtiments nécessaires pour l'Inspection de la navigation (police fluviale) à Toulcea et pour le dépôt technique de Toulcea.

9) Elle a construit un Hôtel administratif à Galatz.

10) Les bateaux nécessaires pour les différents services, ainsi que des barques de sauvetage pour l'embouchure de Soulina ont été achetés au fur et à mesure des besoins.

*

Pour l'exécution des travaux de la Commission Européenne de 1857 à 1902, y compris les digues et les travaux de Soulina, 248 éperons et 330.302 pieds courants (100.674^{m}) de revêtements dans le fleuve, 119,232 stingènes (865,284$^{m.c.}$) de pierres et 14,148 stingènes (102.731$^{m.c.}$) de fascines ont été employés.

La quantité draguée dans la même période est de 29.755.542 mètres cubes, pour l'entretien du chenal à l'embouchure et dans le fleuve, ainsi que pour les coupures.

On a dépensé pour ces travaux:

De 1857 à 1871	8.109.936,39
De 1872 à 1886	7.520.570,74
De 1887 à 1902	19.802.801,32
Total francs .	35.433.308,45

1857—1902.

Répartition des travaux.

Travaux à l'embouchure	9.9.0.579,21
Travaux divers et additionnels	1.505.710,27
Travaux dans le fleuve	20.431.344,97
Différents services auxiliaires, levés, bouées, etc. 1872—1902	1.193.705,54
Direction, etc. 1887—1902	2 331.968,46
Total francs . .	35.433.308,45

Outre la somme de 35.433.308,45 francs pour les travaux proprement dits et les services auxiliaires techniques, la somme de francs . . . . . 6.423.823,37 a été dépensée pour les études préparatoires concernant le Bas-Danube et le choix de l'embouchure, pour l'établissement des chantiers installés dès le commencement à Toulcea, pour la direction du Service technique, la construction et l'entretien des bâtiments administratifs à Soulina, etc., etc. . . . . .

Total général francs . . 41.857.131,82

*

Les effets des travaux de la Commission Européenne sur la navigation du Bas-Danube ont été considérables.

Avant la construction des digues ou jetées à Soulina, les petits navires à fond plat ayant jusqu'à 200 tonnes de registre ne pouvaient traverser la barre, pour entrer dans le Danube ou pour en sortir, sans alléger. Le but et l'espoir de la Commission consistaient uniquement, au début, à augmenter la profondeur de quelques pieds, afin de permettre le passage aux navires de 500 tonnes de registre.

Maintenant, avec 24 pieds (7m31), dans la passe de l'embouchure, des bateaux de 3.500 tonnes de registre net, c'est-à-dire portant jusqu'à 6.500 tonnes de charge, naviguent sur le Bas-Danube.

	Nombre des navires	Tonnage	Tonnage moyen
En 1861 il y avait	3.084	450,770	146
» 1897 »	1.324	1.397,917	1.056
» 1902 »	1.579	2.302,980	1.458

L'année 1902 a été la plus favorable. On peut dire que, depuis 1861, le tonnage total a quintuplé et le tonnage moyen décuplé.

L'exportation des céréales par l'embouchure de Soulina a été:

		Quarters		Hectolitres
En	1867	2.300,000	ou	6.693,000
Guerre 1877	1876	5.488,664	ou	15.972,012
Ancien	1887	8.203,290	ou	23.871,574
Ancien Maximum	1893	14.392,340	ou	41.881,709
Mauvaise récolte	1897	9.691,468	ou	28.202,172
Maximum	1902	17.545,070	ou	51.017,555

Le montant de l'exportation, en céréales seules, a donc plus que sextuplé de 1867 à 1902.

Nolis moyens entre les ports du Danube — Galatz, Braïla, etc., et l'Angleterre ou le Continent.

Avant l'achèvement des travaux à Soulina.

1856 à 1860 . . . Francs 61,25 par tonne de poids de céréales.

Après l'achèvement des jetées à Soulina.

1861 à 1870 . . . Francs 52,50 par tonne de poids de céréales.
1871 à 1880 . . . » 36,95 » » » » » »
1881 à 1890 . . . » 23,32 » » » » » »
1891 à 1990 . . . » 16,19 » » » » » »

Le nolis moyen de l'année 1901 a été de francs 13,77
et de l'année 1902 de francs 14,59.

*

Administration. Taxes, etc.

L'article 16 du Traité de Paris du 30 mars 1856 dispose:

«Pour couvrir les frais de ces travaux, ainsi que des établis-«sements ayant pour objet d'assurer et de faciliter la navigation «aux bouches du Danube, des droits fixes d'un taux convenable, «arrêtés par la Commission à la majorité des voix, pourront être

«prélevés, à la condition expresse que, sous ce rapport ommec «sous tous les autres, les pavillons de toutes les nations seront «traités sur le pied d'une parfaite égalité».

Les Délégués représentant les Puissances au sein de la Commission Européenne du Danube sont rétribués par les Etats qu'ils représentent.

Toutes les autres dépenses, sans exception, sont couvertes par les taxes prélevées sur la navigation :

1) Pour l'Administration centrale de la Commission, à Galatz;

2) Pour l'Inspection de la navigation, c'est-à-dire la police du fleuve, le pilotage fluvial, le service de sondages journaliers et l'éclairage dans le fleuve;

3) Pour le Capitanat du port de Soulina, le bureau de jaugeage, le service et l'éclairage des phares de Soulina, de l'embouchure de St. Georges et de l'île des Serpents, ainsi que pour le pilotage à l'embouchure ;

4) Pour la Caisse de navigation à Soulina ;

5) Pour l'Hôpital de la marine et pour l'Hôpital des maladies épidémiques ;

6) Pour la Direction technique, le Service hydrographique, la construction et l'entretien des travaux et des différents établissements, les Services du balisage et des bouées, des poteaux d'amarrage, etc.

Tarif.

Aux termes de l'ancien tarif maximum, les bateaux de plus de 300 tonnes de registre qui remontaient le fleuve pour charger dans un des ports intérieurs payaient par tonne de

registre net	frs.	3,30
plus la taxe de pilotage fluvial de	»	0,45
Francs . . .		3,75

Les bateaux qui chargeaient à Soulina, sans remonter le fleuve, payaient . . . . . frs. 2,80

Il était accordé une réduction si la profondeur de l'embouchure était moindre de 15 pieds (4^m57).

Les bateaux allant seulement entre les ports de Soulina ou du Danube, et les ports de la mer Noire ou le Bosphore, jouissaient d'un réduction de taxe.

Une taxe d'entrée était imposée aux bateaux portant plus du tiers de leur chargement maximum.

Les taxes ont été réduites notablement à diverses reprises. Le tarif maximum actuel, est :

1) Pour les bateaux chargeant en amont, y inclus le pilotage fluvial . . . . . frs. 1,70.

2) Pour les bateaux chargeant à Soulina . . . . » 1,10.

Les bâtiments de moins de 200 tonnes sont exempts de taxes, tandis que l'ancien tarif frappait tout bâtiment de plus de 30 tonnes. En outre, une réduction de 20% est accordée, à partir du second voyage, aux bateaux qui font plusieurs voyages pendant la même année.

Les paquebots postaux qui font un service régulier périodique de passagers jouissent d'une réduction de 60%.

La taxe d'entrée a été supprimée.

En résumé, la Commission Européenne du Danube, malgré les obstacles et les difficultés de toute nature qu'elle a rencontrés, a rempli intégralement la mission qui lui avait été confiée par les Puissances signataires du Traité de Paris.

Pour employer les expressions mêmes de l'article 16 de ce Traité, les embouchures du Danube, ainsi que les parties de la mer y avoisinantes, sont dégagées des sables et autres obstacles qui les obstruaient et sont dans les meilleures conditions possibles de navigabilité.

Le Bas-Danube est ouvert à la grande navigation maritime ; il est libre, les navires de toutes nations y naviguent dans des conditions de parfaite égalité.

Si les Puissances, en créant la Commission Européenne du Danube, lui avaient assuré des ressources suffisantes pour la prémunir contre les difficultés financières qu'elle a éprouvées pendant la première moitié de son existence, des résultats plus immédiats auraient pu être obtenus.

Néanmoins, la Commission a réussi à faire face à toutes les dépenses occasionnées pour ses grands travaux et le fonctionnement régulier d'une administration très complète, uniquement à l'aide de taxes modérées prélevées sur la navigation. Tous les emprunts et avances ont été liquidés depuis longtemps et un fonds de réserve d'un million a été créé.

Il n'y avait dans la passe de l'embouchure de Soulina que 9

pieds anglais (2m74) en 1858. La profondeur est maintenant de *24 pieds anglais (7m31).*

Il n'y avait que *8 pieds anglais (2m44)* aux eaux basses dans le bras de Soulina. La profondeur minimum est maintenant de *18 pieds anglais (5m48)* à l'étiage. Elle va encore en augmentant au fur et à mesure de l'avancement des travaux en cours d'exécution.

Soulina, avec la profondeur actuelle de sa passe, est devenu un port de première classe de la mer Noire.

*

B. Les travaux de 1887 à 1902.

La Commission Européenne a publié trois Mémoires sur les travaux d'amélioration du Bas-Danube: le premier pour la période de 1857 à 1865, le second pour la période de 1866 à 1871 et le troisième pour la période de 1872 à 1886.

L'aperçu suivant concerne la période de 1887 à 1902 inclusivement :

I. Travaux à l'embouchure de Soulina. Digues et Jetées.

Depuis 1887, il n'a pas été fait de travaux de grande importance sur les digues à Soulina. Elles ont été entretenues avec le plus grand soin.

La consolidation du prolongement, 0 à 1100 pieds (335m36), à la racine de la digue du Nord, vers la terre, a été achevée en maçonnerie et béton en 1888. Ce prolongement lui-même a été continué de 1100 pieds (335m36) à 1500 pieds (457m0) en 1892—93.

La profondeur de l'embouchure s'est maintenue de 1887 à 1894 sans changement, à 20 1/2 pieds anglais, soit 6m25. Mais, en 1893, en raison des dimensions croissantes des bateaux à vapeur fréquentant le Bas-Danube et de l'augmentation constante du nombre des bateaux que leur trop fort tirant d'eau forçait de compléter leur chargement en rade de Soulina, la Commission Européenne décida de porter, par la construction de digues parallèles entre les jetées de Soulina et par le dragage, la profondeur de l'embouchure à 23—24 pieds (7m01—7m31).

Les digues parallèles (celle de la rive droite a 1.200 pieds (365m86) de long et l'autre, rive gauche, 1.700 pieds (518m29) de long), construites en 1894, réduisirent la largeur du fleuve à 500 pieds (152m44) entre les jetées. Elles sont à claire-voie avec pierres-perdues jusqu'à 6 pieds (1m83) au-dessous de zéro. Pour encaisser davantage les eaux, les pierres-perdues ont été exhaussées jusqu'à 3 pieds (0m91) au-dessous de zéro en 1897.

Une drague porteuse à godets, de force considérable (1250 Ch. Vap. puissance indiquée), fut commandée en 1893 et put commencer à fonctionner dès le 1er octobre 1894.

Les résultats obtenus sont les suivants:

Au commencement des opérations de dragage, la profondeur

	Pied anglais	Mètres
de l'embouchure était de	20 1/2	6.25
Le 12 janvier 1895, elle était portée à	22	6.70
Le 2 août 1895 à	23	7.01
Le 11 septembre 1895 à	24	7.31
La profondeur a été maintenue à 24 pieds jusqu'au 6 mars 1897.		
Entre cette date et le 17 avril 1897, elle a été de	23 1/2	7.16
A partir du 17 avril 1897, et jusqu'à présent, elle a été maintenue à . .	24	7.31

On laisse sortir les bateaux calant 23 1/4 pieds anglais (7m08). Il est très rare que cette immersion ne suffise pas, même aux plus grands bateaux, ceux de 3.500 tonnes de registre net, par exemple, pour emporter toute leur cargaison sans avoir à compléter en rade. Quatre bateaux seulement ont complété leur chargement en rade en 1897, 8 en 1898, 4 en 1899, 9 en 1900, 8 en 1901 et 23 en 1902.

Les quantités draguées et transportées en mer, à une distance de 3 milles marins au sud de l'embouchure (5.5 kilomètres), par drague marine, sont les suivantes :

	Voyages.	Mètres Cubes.
1894	131	84,140
1895	529	281,435
1896	383	210,650
1887 . . .	403	221,650
1898	457	251,350

	Voyages.	Mètres Cubes
1899	604	332,200
1900	305	167,750
1901	630	346,500
1902	589	323,950

Le chenal dragué entre les digues est d'une longueur de 5.200 pieds (1.585^{m}) et d'une largeur de 300 pieds (91^{m}).

Le chenal dragué en dehors des musoirs des digues a une longueur de 6.000 pieds (1.830^{m}) et une largeur de 2.000 pieds (610^{m}) en mer.

II. Eclairage et Balisage à l'embouchure.

Depuis les améliorations de l'éclairage et du balisage de l'embouchure à Soulina en 1886—87, il n'y a pas eu de changements notables.

En 1890 des signaux de brume à détonation ont été installés à Soulina et au phare de St Georges.

Le nouveau chenal dragué à l'embouchure de Soulina a été marqué depuis 1895 par des bouées espares ainsi que par des balises et fanaux d'alignement.

III. Revêtement et Rectification des rives dans le port de Soulina.

En 1891, on a construit deux nouveaux quais pour l'usage des bateaux à vapeur: l'un de 90 pieds (27^{m}4) et l'autre de 120 pieds (36^{m}6) de long.

Le revêtement du port, rive gauche, a été prolongé de 1730 pieds (527^{m}4) en 1897.

*

Changements généraux observés sur la côte du Delta jusqu'à 1894.

Le 18 mai 1895, l'Ingénieur-consultant, Sir Charles Hartley, a présenté à ce sujet à la Commission un rapport détaillé.

IV. Travaux fluviaux.

Depuis 1887, les grands travaux fluviaux commencés en 1880 ont continué.

La coupure des «Petits Argagnis», du 39e au 40e milliaire, commencée le 27 septembre 1886, a été achevée le 13 octobre 1887.

Une coupure au 38e milliaire a été commencée par les dragues le 3 avril 1888 et livrée à la navigation le 12 juin 1889.

Après l'ouverture de cette coupure, les dragues furent employées à l'enlèvement des pointes saillantes des berges, qui gênaient la navigation aux 44e, 39e, 37e, 33e, 32e, 26e—27e, 23e, 21e—22e et 20e milliaires.

De nouveaux éperons ont été construits à Tchamourli entre e 12e et le 16e milliaires pour maintenir la profondeur dans le fleuve.

Comme les dimensions et surtout la longueur des bateaux à vapeur fréquentant le Bas Danube augmentaient toujours, et que les coudes au 8e et au 12e milliaires provoquaient fréquemment des échouements, la Commission Européenne décida de faire disparaître ces entraves au moyen d'une nouvelle coupure entre les 8e et 18e milliaires. Commencée le 3 juin 1890, cette coupure fut ouverte à la navigation le 7 décembre 1893.

Des éperons ont été construits:

1°. En 1890, au 11e milliaire pour maintenir la profondeur dans le fleuve, en attendant l'ouverture de la coupure du 8e au 18e milliaires;

2°. En 1890, entre le 7e et le 8e milliaires;

3°. En 1893, entre le 6e et le 7e milliaires;

Une autre coupure, très nécessaire, entre les 31e et 37e milliaires, fut commencée le 29 mars 1894 et livrée à la navigation le 21 octobre 1897.

Une petite coupure, du 40½ au 42e milliaires, aux «Argagnis», a fait disparaître le coude du 41e milliaire avec son chenal étroit, et les deux bas-fonds persistants des «Argagnis» et des «Petits Argagnis». Commencée le 28 août 1897, elle a été achevée le 22 octobre 1898.

La dernière coupure prévue, du 18e au 27e milliaires, a été commencée le 5 octobre 1898 et achevée le 19 septembre 1902; elle a fait disparaître les derniers coudes gênants du bras de Soulina. On possède maintenant un chenal presque droit et régulier, dont la longueur est raccourcie de 11 milles marins (20.368 mètres) par les coupures exécutées depuis 1880.

Coupures achevées entre 1887—1902

Milliaire	N O M de l'emplacement	Durée du travail	Longueur Mètres	Largeur au plafond Mètres	Profondeur Mètres	Déblaiement Mètres cubes	Raccourcissement du fleuve Mètres	Nombre de coudes aigus supprimés
39—40	Petits Argagnis	1886—1887	792	91.44	4.88	650,755	181	3
38	Masouralc. . . .	1888—1889	1,359	91.44	4 88	950,733	238	2
8—18	Boucle inférieure du grand M. .	1890—1893	9,703	106 68	5.49	5,926,136	7,826	3
$31^1/_2$—37	Gorgova-Veniko .	1894—1897	6,646	91.44	5.49	5,246,331	2,530	4
$40^1/_2$—42	Argagnis	1897—1898	1,982	91.44	5.49	1,622,454	3,96	1
18—27	Boucle supérieure du grand M . .	1898—1902	1,0424	97 50	6.70	7.540,279	7,094	3
			33,911	—	—	21,936,688	18,265	16

A partir de 1887, on a continué à construire dans le bras de Soulina des éperons et des revêtements sur les rives; on a réduit ainsi la largeur du fleuve en amont du 18e milliaire à 400 pieds anglais (122 m.) et les berges ont été protégées partout où il était nécessaire, soit vis-à-vis des éperons, soit dans les courbes. La largeur entre le 7e et le 8e milliaires a été réduite à 450 pieds (137 m.), et celle entre le 6e et le 7e milliaires à 500 pieds (152 m.).

En 1893—94, trois feux «Lyth» fixes, de 6e ordre, ont été installés au tchatal d'Ismaïl (rouge), au rocher de Toulcea (vert) et au tchatal de St. Georges (vert), pour faciliter la navigation pendant la nuit.

V. Dragage dans le fleuve.

Les dragages nécessaires sur les bas-fonds du bras de Soulina pour maintenir la profondeur ont eu lieu de temps en temps à partir de 1887 et jusqu'à 1902.

Les quantités draguées sont insignifiantes:

1887	10,350	mètres	cubes.
1888	17,705	»	»
1889	53,200	»	»
1891	23,500	»	»
1895	24,700	»	»
1896	4,100	»	»
1897	53,390	»	»
1898	16,350	»	»
1902	86,764	»	»
Total	290,059	»	»

Dans la coupure du 8e au 18e milliaires, les quantités suivantes ont été draguées, pour enlever les dépôts et développer le profil:

1894	97,100	mètres	cubes.
1895	106,890	»	»
1896	69,900	»	»
1900	72,700	»	»
1901	39,400	»	»
1902	44,524	»	»
Total	430,514	»	»

Dans le grand fleuve, en amont de Galatz, le bas-fond de Ziglina, au 94e milliaire, a été dragué:

1893	38,300	mètres	cubes.
1894	109.450	»	»
1895	32,400	»	»
Total . . .	180,150	»	»

La coupure de l' M, au 23e — 24e milliaires a été élargie à 300 pieds anglais (91m 44) de plafond en 1888, par le dragage de 36,000 M. C.

Pour le redressement des pointes saillantes des berges dans le bras de Soulina, les quantités suivantes ont été draguées:

1887	205,950	mètres	cubes.
1888	85,400	»	»
1889	362,460	»	»
1890	144,370	»	»
1891	2,200	»	»
Total . . .	800,380	»	»

VI. Prix des travaux.

Les prix des différents travaux exécutés de 1887 à 1902 inclusivemt sont indiqués dans les tableaux suivants:

Dépenses pour les digues ainsi que pour les digues parallèles à Soulina (1887—1902).

Prolongements, Consolidation et Entretien.

	Francs	cs	Francs	cs.
Digue du Nord.				
Prolongement à l'Ouest de la racine.				
Pieds 400 { 1892 — 30 Pieds.	1.999	52		
1893 — 370 „	26.226	38	28.225	90
Consolidation. Racine.				
Pieds 1.500 { 1888 — 1.100 Pieds	74.677	46		
1902 — 400 „	67.866	52	142.543	98
Entretien.				
16 années	549.061	34	569.061	34
Digue du Sud.				
Entretien.				
16 années.	130.452	87	130.452	87
Digues parallèles.				
Construction et exhaussement.				
1894	187.953	63		
1897	37.758	18	225.711	81
Entretien de 1895—1902.				
8 années	25.875	56	25.575	56
Total . . .			1.101.571	46

Résumé des dépenses faites pour la construction des digues ainsi que des digues parallèles, pour leur entretien et leur prolongement (1887—1902).

	DIGUE				Digues parallèles		TOTAL	
	DU NORD		DU SUD					
	Francs	cs.	Francs	cs.	Francs	cs.	Francs	cs.
					Construction			
Prolongement	28.225	90	—	—	225.711	81	253.937	71
Consolidation des prolongements	142.543	98	—	—	—	—	142.543	98
Entretien	549.061	34	130.452	87	25.575	56	705.089	77
Total pour les Digues . .	719.831	22	130.452	87	251.287	37	1.101 571	46
Travaux auxiliaires et divers, Chantiers, Flottants, etc. à Soulina	—	—	—	—	—	—	779.435	26
Total . . .							1.881.006	72

Dépenses faites pour travaux divers et additionnels (1887—1902).

OBJET DES DÉPENSES		Sommes Francs	cs.	Dépenses 1887 à 1898 Francs	cs.
Continuation des revêtements des rives dans le port de Soulina	1897	40.103	44	40.103	44
Reconstruction " " " "	1888	49.976	10		
	1889	49.418	37		
" " " " "	1890	48.180	26	147.574	73
Nivellement de lest. Quais et chemins	1887—1902	136.476	16	136.476	16
Renouvellement du quai des bateaux à vapeur	1887	55.158	21		
Extension " " "	1891	36.587	45	91.745	66
Chaussée sur le quai de Soulina	1896	24.626	18		
Trottoir " "	1897	11.592	19	36.218	37
Installation d'un kiosque à Soulina	1887	2.812	36	2·812	36
Amélioration de l'éclairage à Soulina	1887	71.801	71	71.801	71
Installation de signaux de brume	1890	8.755	87	8.755	87
Remblai derrière l'hôpital	1889	6.018	76		
" "	1890	5.800	19	11.818	95
Construction d'un nouvel hôpital	1894	122.832	21	122.832	21
Feux au tchatal et au rocher de Toulcea	1893	4.067	62		
	1894	16.241	56	20.309	18
Installation de balise à St. Georges	1890	2.895	59	2,895	59
Reconstruction du soubassement du phare de St. Georges	1891	18.413	89	18.413	89
Atlas et mémoire	1887—1890	43,946	47	43,946	47
Construction d'une maisonnette à Toulcea	1898	6.845	62	6.845	62
	Total	762.550	21	762.550	21

Dépenses des travaux fluviaux (1887—1902).

Distance de l'embouchure en Milles	Dénomination du lieu des travaux	Nature du travail	Francs	cs.
6—7	Tchiboucli	Eperons	2.988	20
7—8	id.	Eperons et revêtement	33.735	73
8½—18	Entre Tchiboucli et Batm. Kavac	Coupure	2.704.202	00
11	Tramontana	Eperons	15.601	40
12—16	Tchamourli	id.	164.005	16
17	id.	id.	27.252	42
18		Barrage	4.735	50
18	Batmiche Kavac	Eperons	29.141	16
18—27	id.	Coupure	2.332.956	33
19—20	id.	Eperons et revêtement	108.060	40
20—22	id	" "	62.929	60
22—23	id.	Dragage pointe	46.417	34
23	id	Eperons et revêtement	51.785	48
23—24	Coupure de l'M	Revêtement	23.770	56
25—26	Austria supérieur	Eperons	4 018	20
26	id.	id	25.210	69
26—27	Entre Austria Gorgova	Revêtement	53.032	14
27—28	Gorgova	Eperons et revêtement	58.116	97
30—31	id.	Eperons	5.963	72
31—37	Entre Gorgova et Veniko	Coupure	1.886.213	35
31—32½	Kaloayros	Revêtement	57.559	76
33	Entre Kaloayros et Manodendri	Eperons et revêtement	38.571	09
34—35	Entre Manodendri et Tchoban Ghirla	Revêtement	14.155	65
37—38	Veniko	Eperons et revêtement	113.025	23
38	Entre Veniko et Masourale	Coupure	465.289	49
39	Masourale	Eperons et revêtement	23.769	78
39—40	Entre Masourale et Argagnis	Coupure	294.342	60
40	id.	Eperons	12.636	31
40—42	Argagnis	Coupure	609.783	98
40—41	Petits Argagnis	Eperons et revêtement	43.331	49
41—42	Argagnis	Eperons	28.015	65
43—44		Eperons et revêtement	17.376	05
44	Tchatal de	" "	74.007	16
45	St. Georges	Revêtement rive gauche	29.667	80
		Entretien des travaux fluviaux	871.780	16
		Dragage dans le fleuve	350.515	08
		Total	10.683.664	72
		Matériel de dragage pour le fleuve	616.440	54
		Entretien des chantiers flottants et dépenses générales	533.466	55
		Entretien du matériel de dragage, chômage et réparation des dragues	210.720	57
		Total	12.044.282	38

Différents services auxiliaires et d'entretien (1887—1902).

	Francs	cs.
Levés	184.303	65
Entretien des revêtements du port de Soulina	166.168	44
Entretien de corps-morts et poteaux d'amarrage	68.783	61
Service des bouées	206.633	21
Enlèvement des bâtiments naufragés	42.106	04
Total	667 994	45

Répartition des travaux

1887—1897.

	Francs cs.	Francs cs.
Travaux de l'embouchure	1.881.006,72	
Dragage à l'embouchure	2.115.009,10	3.99 6015,82
Travaux divers et additionnels		762.550,21
Travaux dans le fleuve		12.044.272,36
Total des travaux		16.802.838,41
Différents services auxiliaires et entretien (levés, bouées, etc.)		667.994,45
		17.470.832,86
Direction technique, entretien des bâtiments, etc. Hôtel d'Administration à Galatz, loyers, etc.		2.331.968,46
	Total général	19.802.801,32

VII. Profondeurs.

Profondeurs, au 6 décembre 1902, sur les différents bas-fonds qui ont été l'objet de travaux dans le bras de Soulina.

Milliaires		BAS-FONDS	Profondeurs le 6 déc. 1902			
			Effectives		Réduites à zéro	
Anciens	Nouveaux		Pieds	Mètres	Pieds	Mètres
45	34	Tchatal St. Georges	21'0"	6.40	20'2"	6.15
44	33	do en aval	20'6"	6.25	19'8"	5.99
42	32	Argagnis supérieur	19'3"	5.87	18'6"	5.63
39	29	Masourale	19'6"	5.94	18'9"	5.71
37	27	Venico	19'9"	6.02	19'0"	5.79
30	22	Gorgova	19'6"	5.94	18'10"	5.74
29	21		20'3"	6.17	19'7"	5.97
28	20		20'0"	6.09	19'4"	5.89
8—18	8—13	Coupure	20'6"	6.25	20'1"	6.12

La profondeur minimum, réduite à zéro, dans le bras de Soulina était de 18 pieds, 6 pouces (5^m63) à cette date.

La profondeur réduite à zéro varie souvent, attendu que le fond du fleuve s'exhausse avec les crues et se nettoie avec la baisse des eaux.

A partir de 1887, le minimum de la profondeur effective annuelle du bras de Soulina a été portée de $15^3/_4$ pieds anglais (4^m80) à $18^1/_2$ pieds anglais (5^m63.)

Cette augmentation de deux pieds et $^3/_4$ (0^m83) prouve clairement l'effet produit par les travaux exécutés depuis.

La navigation a tiré parti de l'augmentation de profondeur et la grandeur des bateaux va en croissant chaque année. Par exemple, les bateaux suivants ont remonté le fleuve en 1902, pour prendre leur cargaison dans les ports de Galatz ou de Braïla:

NOM DU BATEAU	LONGUEUR		Tonnage brut	Tonnage net de registre. Règle de Suez
	Pieds Anglais	Mètres		
Arad.	366,0	111,55	3925	3502
Adriatico.	344,7	105,03	3963	3116
Exinouth.	340,0	103,63	3923	3076
Klek.	356,0	108,51	3842	2981
Teresa.	344,0	105,00	3769	2970

Tonnage des bateaux qui ont remonté le fleuve pour prendre leur chargement dans les ports intérieurs:

	Nombre des Bâtimens	Tonnage net	Quantité de céréales allégée par ces bateux pour descendre le fleuve	
			Quarters	Hectolitres
En 1887	1387	860.336	537.074	1.562.885
1888	1530	1.045.117	828.560	2.411.110
1889	1568	1.099.098	605.700	1.762.587
1890	1519	1.145.054	967.850	2 816.444
1891	1416	1.128.612	579.800	1.687.218
1892	1327	1.163.842	1.165.012	3.390.185
1893	1577	1.578.781	1.828.667	5.321.421
1894	1391	1.192.649	1.410 694	4.105.120
1895	1368	1.214.658	1.378.076	4.010.201
1896	1426	1.376.933	735.955	2.141.629
1897	1016	962.753	477.303	1.388.952
1898	1139	1.095.325	960.538	2.795.166
1899	834	774.542	337.609	982.442
1900	908	940.040	697.321	2.029.204
1901	1074	1.286.675	1.079.735	3.142.029
1902	1131	1 506.883	1.243.548	3.618.725

Un certain nombre de grands bateaux ont été obligés d'alléger une partie de leur chargement en descendant le fleuve pour passer par le bras de Soulina. Les quantités allégées chaque année sont indiquées à côté du tonnage sur le tableau ci-dessus.

Il est intéressant de noter la diminution de la quantité ainsi allégée par année, à partir de 1896, quant l'effet de la grande coupure entre les 8e et 18e milliaires a commencé à se produire.

Profondeurs réduites aux zéros des échelles, sur les bas-fonds du bras de Soulina, de 1887 à 1902.

Distance de l'embouchure en milles	Dénomination des bas-fonds	1887		1888		1889		1890		1891		1892		1893		1894	
		Mai	Novembre	Mai	Novembre	Mai	Novembre	Mai	Novembre	Mai	Novembre	Mai	Novembre	Mai	Novembre	Mai	Novembre
	Embouchure	20′6″	20′6″	20′6″	20′6″	20′6″	20′6″	20′6″	20′6″	20′6″	20′6″	20′6″	20′6″	20′6″	20′6″	20′6″	20′6″
12—17	Tchamourli	1′63″	16′9″	14′9″	16′6″	16′6″	17′10″	16′11″	17′6″	18′0″	17′10″	18′2″	18′9″	15′10″	17′6″	—	—
18—19	Batmiche-Kavac . .	16′9″	17′0″	15′4″	17′2″	16′5″	17′0″	16′3″	17′4″	16′3″	17′9″	17′10″	16′11″	16′11″	16′10″	16′6″	17′11″
20—21	„ „	17′6″	17′0″	14′4″	16′2″	16′2″	17′2″	17′3″	17′4″	18′3″	17′11″	16′6″	17′9″	16′10″	17′3″	17′1″	17′2″
22	Batmiche-Kavac supérieur	15′4″	17′0″	14′8″	17′0″	16′0″	16′10″	17′0″	17′9″	17′9″	»	»	19′0″	»	»	»	»
26	Austria	17′6″	16′9″	14′0″	17′6″	14′6″	16′5″	16′7″	17′3″	15′6″	18′2″	18′1″	18′8″	17′1″	18′0″	18′11″	18′2″
$27^1/_2$—$30^1/_2$	Gorgova	17′11″	16′7″	15′9″	17′9″	16′9″	17′11″	19′2″	18′11″	16′7″	19′2″	16′10″	18′9″	19′2″	18′1″	19′8″	19′7″
32	Kalo-Ayros	18′2″	17′2″	16′3″	18′9″	17′10″	17′8″	18′1″	17′9″	17′1″	18′5″	17′6″	16′5″	17′9″	16′3″	16′9″	16′6″
34	Monodendri . . .	17′1″	16′3″	15′4″	18′3″	14′4″	18′1″	18′4″	17′9″	15′1″	17′5″	17′6″	16′7″	16′0″	16′9″	17′8″	16′11″
35	Tchoban-Girla . . .	18′2″	16′2″	15′11″	17′8″	15′10″	16′5″	15′11″	17′1″	16′6″	17′8″	18′1″	18′3″	16′10″	16′11″	17′7″	17′4″
37	Veniko	16′3″	16′6″	14′11″	17′6″	14′10″	16′5″	16′8″	17′4″	17′2″	17′7″	17′10″	16′7″	17′0″	17′1″	17′2″	16′11″
39	Masourale	15′10″	16′4″	16′6″	17′3″	16′11″	16′2″	14′9″	17′6″	17′9″	18′4″	17′6″	16′11″	16′7″	17′1″	16′11″	16′1″
40	Petits Argagnis . . .	18′2″	17′6″	16′4″	19′2″	17′2″	18′8″	18′4″	16′7″	16′9″	19′3″	16′8″	17′10″	16′2″	17′0″	17′4″	16′8″
41	Argagnis	16′6″	16′9″	17′2″	17′1″	15′11″	17′9″	16′9″	16′6″	15′6″	16′9″	16′0″	16′3″	16′3″	16′9″	16′0″	16′4″
	Moyenne	17′0″	16′5″	15′6″	17′6″	16′1″	17′3″	17′1″	17′5″	16′9″	18′0″	17′4″	17′7″	16′10″	17′1″	17′5″	17′3″

Distance de l'embouchure en milles	Dénomination des bas-fonds	1895		1896		1897	
		Mai	Novembre	Mai	Novembre	Mai	Novembre
	Embouchure	22'0"	24'0"	24'0"	24'0"	24'0"	24'0"
12—17	Tchamourli	—	—	—	—	—	—
18—19	Batmiche-Kavac . . .	19'4"	19'1"	»	»	18'4"	»
20—21	„ „	»	18'3"	19'1"	18'8"	„	18'5"
22	Batmiche-Kavac supérieur	»	»	»	»	„	»
26	Austria	16'9"	18'4"	17'4"	19'1"	18'7"	17'0"
$27^1/_2$—$30^1/_2$	Gorgova	17'3"	18'3"	17'9"	17'7"	16'0"	19'0"
32	Kalo-Ayros	15'1"	17'4"	16'1"	16'8"	14'10"	»
34	Monodendri	16'0"	17'7"	16'2"	16'10"	14'1"	»
35	Tchoban-Girla	15'6"	18'0"	16'3"	18'3"	15'4"	»
37	Veniko	14'11"	16'8"	16'7"	17'1"	16'1"	17'0"
39	Masourale	16'11"	17'1"	17'2"	17'4"	17'0"	18'8"
40	Petits Argagnis . . .	15'2"	18'4"	16'9"	17'2"	17'0"	17'10"
41	Argagnis	14'11"	17'6"	16'4"	16'10"	16'6"	17'2"
	Moyenne	16'2"	17'10"	16'11"	17'7"	16'5"	17'10"

1898		1899		1900		1901		1902	
Avril	Octobre	Mai	Novembre	Avril	Novembre	Avril	Novembre	Mai	Octobre
24'0"	24'0"	24'0"	24'0"	24'0"	24'0"	20'4"	24'0"	24'0"	24'0"
8—18 M. Coupure				19'3"	19'1"	18'9"	20'2"	19'10"	18'10"
—	—	—	—	--	—	—	—	—	—
17'9"	18'7"	18'10"	18'6"	17'6"	18'4"	16'7"	18'10"	18'9"	
—	—	—	—	--	--	--	—	—	Coupure
17'6"	18'0"	18'4"	17'3"	16'8"	18'10"	18'1"	19'1"	15'9"	
16'0"	17'11"	17'11"	17'3"	17'9"	18'7"	16'7"	18'0"	15'9"	18'0"
—	--	—	—	—	—	—	—	--	—
$31^1/_2$—37 M. Coupure				--	—	--	—	--	—
—	--	—	—	—	—	—	—	—	--
16'10"	16'10"	18'5"	17'10"	16'8"	18'7"	18'3"	18'1"	18'2"	19'3"
17'5"	17'10"	17'4"	17'3"	20'10"	20'7"	18'2"	18'2"	17'11"	20'2"
16'2"	18'10'	42 M. Argagnis supérieur		—	17'10"	15'9"	17'1"	17'2"	18'10"
15'6"	17'1"	44 M. En aval Tchatal		18'1"	20'7"	16'5"	19'9"	18'5"	19'9"
16'9"	17'10"	18'2"	17'7"	18'1"	19'0"	17'4"	18'8"	18'1"	19'2"

Résumé des observations et calculs concernant le débit total du Danube, pour la période comprise entre les années 1887 et 1902 inclusivement.

Années	Hauteur du fleuve à Toulcea au-dessus de la mer Noire en pieds			Rapidité du courant à Soulina en pieds par minute		Débit moyen du Danube en pieds cubes par seconde	Poids des alluvions en suspension par pied cube d'eau en grains			Proportion du poids des alluvions au poids de l'eau			Poids annuel des alluvions débitées	OBSERVATIONS
	Moyen.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.		Moyen.	Maxim.	Minim.	Moyenne	Maximum	Minimum	En Tonnes	
1887	5′1 1/2″	8′5″	0′11″	249	11	159.000	98	584	2	1 4464	1 749	1 218.750	48.182.000	Le poids des alluvions en suspension est le résultat d'expériences faites régulièrement dix fois par mois, jusqu'au mois de mai 1876, et journellement à partir du 1er juin 1876, sur les eaux affluentes au milieu du fleuve à la surface, dans le port de Soulina. Il ressort des observations de 1876 et 1877 sur la quantité d'alluvions charriées en suspension, à la surface, à une profondeur de 15 pieds et à celle de 30 pieds, que la quantité moyenne est de 30 % plus grande que celle observée à la surface.
1888	7′ 1/2″	13′4″	1′10″	479	52	226.000	78	607	3	1 5609	1 721	1 145.833	59.576.000	
1889	6′8 1/2″	12′7″	0′11″	366	80	201 000	100	612	3	1 4375	1 715	1 145.833	65.745.000	
1890	5′2″	8′8″	1′4″	228	60	169.000	88	1.001	6	1 4972	1 437	1 72.917	43.686.000	
1891	5′8″	11′2″	1′0″	276	50	172.000	97	945	3	1 4510	1 463	1 145.833	59.792.000	
1892	6′3″	9′11″	0′11″	261	89	269.000	100	617	3	1 4375	1 709	1 145.833	86.772.000	
1893	6′3″	10′11″	0′10″	300	30	271 000	103	573	1	1 4248	1 764	1 437.500	96.922.000	
1894	4′1″	7′1″	1′0″	176	48	186.000	48	257	2	1 9115	1 1702	1 218.750	28.364.000	
1895	6′11″	12′10″	0′11″	472	40	299.000	77	570	7	1 5682	1 768	1 62.500	68.385.000	
1896	7′4″	9′4″	4′0″	224	72	317.000	84	730	10	1 5208	1 599	1 43.750	75.630.000	
1897	8′5 1/2″	16′11″	1′7″	724	67	333.000	111	905	5	1 3941	1 483	1 87.500	112.670.000	
1898	4′11″	9′7″	0′8″	220	14	215.000	84	587	4	1 5208	1 745	1 109.375	65.700.000	
1899	5′0″	8′5″	1′3″	268	0	270.000	56	345	4	1 7813	1 1268	1 109.375	46.000.000	
1900	7′7″	11′11″	0′5″	408	12	347.000	81	327	6	1 5401	1 1338	1 72.917	83.000.000	
1901	6′7″	11′2″	0′9″	300	80	320.000	127	1.176	6	1 3145	1 372	1 72.917	118.000.000	
1902	6′7″	10′4″	0′6″	244	86	269.000	76	400	3	1 5757	1 1094	1 145.833	62.000 000	
Moyenne des 16 années						251.000	88	—	—	1 4972			70.000.000	

C. Les dragages.

La Commission Européenne du Danube possède 4 dragues à vapeur:

1) La drague *Soulina* (à godets de 200 litres), vieille machine, mais très utile encore, qui fonctionne avec chalands à clapet, ou avec un long couloir. Elle sert principalement à former les talus sous la ligne d'eau des coupures, ainsi qu'à enlever des petits bancs de terre glaise dure qu'on rencontre en traversant des anciens cours d'eau ou embranchements, dont les berges sont toujours dures. Elle drague aussi les pierres des revêtements et éperons, dans les bras-morts, ouvrages devenus superflus à cause des coupures.

2) La drague *Delta* construite en 1881	180	— Ch. V.	Longueur:	124 pieds $37^{m}80$
3) La drague *Hartley* construite en 1891	250	Puissance indiquée —	Largeur:	28 pieds $8^{m}53$
			Creux:	10 pieds $3^{m}05$

Ce sont d'excellentes machines, munies de la pompe «Burt», qui peuvent se servir de chalands à clapet, mais qui fonctionnent en général avec la pompe; celle-ci refoule les matières draguées sur les berges, pour former des remblais servant de chemin de halage, à travers de vastes marécages traversés par les coupures.

Ces machines se prêtent exactement aux conditions du bras de Soulina, où la qualité des alluvions draguées est favorable et où les berges sont basses—jamais plus de 3 ou 4 mètres au-dessus du niveau de l'eau.

Elles ont des godets de 500 litres. Elles travaillent pendant 9 mois, de la mi-mars à la mi-décembre, à l'exception du dimanche, jour et nuit.

Entre décembre et mars, quand le fleuve est généralement gelé, elles sont en réparation.

Ces deux machines draguent ensemble, dans une saison normale, un million et demi de mètres cubes.

Elles ont dragué dans la coupure entre les milliaires 31 et 37, de 1894 à 1897, 4,878,821 mètres cubes.

Le prix de revient du dragage pour ces quatre années est comme suit, pour les deux dragues ensemble:

Delta et *Hartley* { de 1894 à 1897

		Francs par M. C.	Total Francs par M. C.
Dragage	Charbon et matériaux . .	0.056	0.128
	Equipage et main-d'œuvre	0.072	
Réparations	Matériaux	0.031	0.066
	Main d'œuvre	0.035	
	par M. C. Francs		0.194

Ces 19.4 centimes par mètre cube couvrent toutes les dépenses, y inclus les pièces de rechange et le transport du charbon et des matériaux du dépôt de Soulina aux chantiers. Ils ne comprennent pas l'intérêt, l'amortissement et l'assurance.

La drague *Delta* a fonctionné :

	Jous entiers	Journées partielles	Total jours	Dragage net heures, min.	Cube total dragué mètres cubes
En 1894	178	— 5 —	183	— 3,273.30	— 507,452
» 1895	174	— 1 —	175	— 3,525.51	— 621,791
» 1896	213	— 3 —	216	— 3,928.11	— 768,111
» 1897	143	— 7 —	150	— 2,953.39	— 434,368

	Cube dragué par jour de marche		Cube dragué par heure de marche effective	
1894	2773	m. c. —	155	m. c.
1895	3553	» —	176	»
1896	3556	» —	196	»
1897	2896	» —	147	»
Moyennes	3221	m. c. —	170	m. c

La marche normale des godets est de 10 à 12 par minute.
Godets de 500 litres draguant jusqu'à 28 pieds=$8^{m}5$.

La drague *Hartley* a fonctionné :

	Jous entiers	Journées partielles	Total jours	Dragage net heures min.	Cube total dragué mètres cubes
En 1894	178	— 1 —	179	— 3,517.13	— 527,517
» 1895	228	— 3 —	231	— 4,434.26	— 788,145
» 1896	215	— 2 —	217	— 3,966.38	— 768,344
» 1897	127	— 3 —	130	— 2,334.29	— 463,092

	Cube dragué par jour de marche		Cube dragué par heure de marche effective	
1894 . . .	2.947 m. c.	—	150 m.c.	La marche normale des godets est de 10 à 12 par minute. Godets de 500 litres draguant jusqu'à 28 pieds = 8^m5.
1895 . . .	3.412 »	—	178 »	
1896 . . .	3.541 »	—	194 »	
1897 . . .	3.562 »	—	198 »	
Moyennes . . .	3.365 m. c.	—	179 m. c.	

4) La drague porteuse à godets *Percy Sanderson* à double hélice,

Longueur	220 pieds	67^m00
Largeur	40 »	12^m19
Creux	172 »	5^m23

munie de deux machines à triple expansion de 1.250 Ch. V. Puissance indiquée collectivement, qui donnent à la drague une vitesse de 8 nœuds à l'heure.

Chaque machine, à elle seule, peut mettre en mouvement la chaine à godets, pour draguer.

La drague transporte dans son puits à clapets 1.100 tonnes de matières draguées.

La capacité des godets est de 600 litres.

La marche normale des godets par minute est de 18.

La *Percy Sanderson* peut draguer à une profondeur de 35 pieds (10^m67).

Elle est munie d'une pompe à sable aspiratrice expérimentale avec une machine indépendante de 300 Ch. V. Puissance indiquée.

Cette drague a travaillé dans la passe de l'embouchure de Soulina depuis le 1 er octobre 1894, pendant l'été, ainsi que pendant l'hiver quand cela était absolument nécessaire, pour établir la profondeur de 24 pieds (7^m31) et pour maintenir cette profondeur acquise dès 1895, entre les jetées ainsi qu'en dehors des musoirs, en mer.

Pendant l'été, elle fait normalement 4 voyages par jour, travaillant pendant le jour seulement, de l'aube jusqu'à la tombée de la nuit, si le temps le permet.

Chaque opération de dragage et de vidage à 3 milles marins (5 5 kilomètres) de distance prend en moyenne :

Dragage	(sable dur et vase)	2 heures
Transport	aller et retour	1 » 10
Manœuvres pour amarrer et démarrer la drague		— » 30
		3 h. 40 m.

4 opérations à 3 h. 40 = 14 h. 40
Sortie et rentrée au port 1 » 20
16 heures par jour.

Exceptionnellment.

Dragage 1 heure — minutes
Transport 1 » 10 »
Manœuvres 0 » 30 »
2 heure 40 minutes

6 opérations à 2 h. 40 = 16 heures — m.
de l'angrage = 0 » 30 »
16 heure 30 m. par jour

La drague a fonctionné en :

1894 — octobre à décembre inclusivement.
1895 — janvier à octobre »
1896 — mars à décembre »
1897 — janvier à octobre »
1898 — avril à novembre »
1899 — juin à novembre »
1900 — juillet à octobre »
1901 — juin à décembre »
1902 — mars à décembre »

draguant :

Entre les digues M. C.	En mer M. C.	Années	Mètres Cubes
84,140	—	1894	84,140
75,394	206,041	1895	281,435
78,100	132,550	1896	210,650
17,050	204,600	1897	221,650
11,000	240,360	1898	251,350
51,700	280,500	1899	332,200
11,000	156,750	1900	167,750
77,550	268,950	1901	346,500
68,750	255,200	1902	323,950
474,684	1,744,941	Total M. C. . .	2,219,625

Il faut remarquer que la mer Noire n'est pas une mer tranquille et qu'il est assez rare, même en été, que la drague puisse travailler une série de journées sans interruption, à cause des va-

gues que soulèvent les vents du dehors, qui sont régnants et qui rencontrent le courant du fleuve dans la passe en dehors des musoirs des digues.

La drague a fonctionné :

	Jours entiers	Journées partielles	Jours Total	Sous Vapeur heures, m.	Dragage net heures, m.
En 1894 [du 1er octobre	36	18	54	900.10	192,30
1895 —	153	43	196	3.546.20	1.058,17
1896 —	129	34	163	3.090.10	967,10
1897 —	129	41	170	2.921.40	1.113,45
1898 —	114	32	146	2.401.20	917,35
1899 —	114	25	139	2.271.50	843,45
1900 —	67	25	92	2.428.5	543,50
1901 —	114	31	145	2.366 25	873,50
1902 —	121	53	174	2.797,30	1.090,50

	Cube dragué par jour de marche	Cube dragué par heure de marche effective	
1894	1558 M. C.	437 M. C.	Terre vierge glaise
1895	1436 M. C.	266 M. C.	Epaisseur du dragage environ 2 mètres.
1896	1292 M. C.	218 M. C.	Entretien du chenal (principalement sable dur).
1897	1304 M. C.	199 M. C.	Epaisseur du dragage environ 1 mètre.
1898	1722 M. C.	274 M. C.	
1899	2390 M. C	394 M. C.	
1900	1823 M. C.	308 M. C	
1901	2390 M. C.	397 M. C.	
1902	1862 M. C.	297 M. C.	

La drague, à cause de ses grandes dimensions, peut travailler jusqu'à ce que la hauteur des vagues dépasse 3 pieds anglais (0^m91). Si la mer est plus grosse, il est impossible de continuer.

C'est cet état de choses qui a imposé le choix d'une drague porteuse, malgré le grand désavantage d'une machine qui perd la moitié du temps en déplacements et en voyages en mer pour se débarrasser des matières draguées, au lieu de draguer sans interruption. Car une drague stationnaire, servie par des porteurs en mer, dans ces parages, ne pourrait tenir ses porteurs le long du bord que pendant de rares journées, quand la mer est calme, sans parler de l'inconvénient de l'encombrement de la passe par une drague servie par des porteurs.

Le prix de revient du dragage par mètre cube, y compris les réparations, soit le bon entretrien, les pièces de rechange et la réparation générale en bassin de radoub, est le suivant:

Drague „*Percy Sanderson*“ { 1er octobre 1894 / Fin 1902

		Francs	Francs
Dragage	Charbon et matériaux . .	0.113	0.265
	Equipage et main-d'œuvre.	0.152	
Réparation	Matériaux	0.115	0.249
	Main-d'œuvre	0.134	
	par mètre cube dragué et transporté		0.514

L'intérêt, l'amortissement et l'assurance ne sont pas compris.

*

L'avis suivant aux navigateurs indique les conditions dans lesquelles la drague travaille dans la passe de l'embouchure de Soulina:

Avis aux navigateurs.

Une drague à vapeur sera employée dans la passe de l'embouchure de Soulina, en dehors des musoirs et entre les digues, pendant le jour, c'est à-dire de l'aube jusqu'à la tombée de la nuit, le temps le permettant.

En conséquence, les navigateurs sont avertis que pendant le jour, quand ils trouveront la drague engagée dans le chenal navigable, et aussi longtemps que la drague montrera le signal «passage non libre» comme suit: Pavillon bleu en tête de mât, le passage sera interdit à tous bâtiments à voiles ou à vapeur, y compris les

paquebots périodiques du service postal, ainsi qu'aux radeaux et trains de bois.

Ce pavillon bleu restera en général hissé aussi longtemps que la drague travaillera pour remplir sa trémie. Aussitôt prête à prendre la mer pour le déchargement, la drague amènera le pavillon bleu et hissera le pavillon de la Commission pour indiquer que le passage est libre.

Si, par exception, la drague est dans une position où elle pourrait laisser passer les bateaux sans inconvénient ou danger, elle hissera le pavillon de la Commission pour avertir les bateaux

ANNEXE XIX.

Notice sur les travaux exécutés par l'Etat roumain en vue du développement de la navigation sur le Danube.

Le Danube parcourt le territoire de l'Etat roumain, à partir de Verciorova jusqu'à Soulina, sur une étendue de 947 km. Ce parcours ne comprend ni la longueur des bras de Chilia et de St. Georges (chacun d'environ 100 km.), ni les bras secondaires, tels que ceux de Macin, Borcea, etc.

Les ports roumains du Danube sont au nombre de 23, savoir: Verciorova, T. Severin, Gruia, Cetatea, Calafat, Bistretz, Bechet, Corabia, T. Magurele, Zimnicea, Giurgevo, Oltenitza, Calarashi, Ostrov, Cernavoda, Horshova, Gura Ialomitza, Macin, Braïla, Galatz, Isaccea, Tulcea et Soulina.

Dix d'entre eux sont en communication avec des voies ferrées.

L'Etat roumain a dépensé pour le développement de ces ports, jusqu'à ce jour, la somme de 55.551.585 frs., dont 17.156.852 frs. ont été accordés par des crédits spéciaux; le reste de 38.394.733 frs. a été prélevé sur la taxe de $^1/_2{}^0/_0$.

Les travaux exécutés sont les suivants:

1) Quais verticaux et perrés, mètres linéaires:

a) dans les ports de Galatz et Braïla, y compris les docks	7.540
b) dans les autres ports	10.481
Total	18.021

2) Plates-formes macadamisées et pavées servant au chargement et au déchargement des marchandises, mètres carrés 509.710
3) Chaussées d'accès dans les ports m. lin. 27.941
4) Magasins à silos dans les ports de Galatz et de Braïla d'une capacité totale de tonnes 50.000
5) Surfaces utiles pour magasins à marchandises à Galatz et Braïla m. c. 23.148
6) Du dock flottant dans le port de Galatz.
7) Divers bateaux à vapeur pour le service, en dehors des bateaux à dragage, grues, etc. d'une valeur de frs. 1.445 100
8) 3 bassins dans lesquels peuvent hiverner les bâtiments, à Giurgevo, Braïla et Galatz.

En dehors de ces travaux, exécutés dans l'intérêt du développement des ports et pour faciliter le chargement et le déchargement des marchandises, l'Etat roumain a, en outre, dépensé des sommes importantes pour *faciliter la navigation* proprement dite et pour écarter les obstacles naturels qui s'y opposent. Tels sont les travaux de dragage et de balisage, le kilométrage du Danube, le nivellement de précision.

A partir de 1901, l'Etat roumain s'occupe de *l'entretien du chenal navigable* du Danube entre Verciorova et Braïla. Des signaux ont été placés pour indiquer les passages difficiles pour la navigation pendant les basses eaux; les profondeurs nécessaires à la navigation ont été entretenues autant que possible. Les points variables à petites profondeurs — lesquels, sur cette portion du Danube, sont approximativement au nombre de 35 — sont indiqués par des balises qu'on place dès l'ouverture de la navigation. Deux vapeurs spéciaux servent à la vérification des balises; les profondeurs sont mesurées tous les 3 ou 4 jours. En outre, tous les capitaines des bateaux du Service de la Navigation fluviale roumaine sont obligés de mesurer les profondeurs à chaque point signalé et de remettre au premier port qu'ils touchent le bulletin constatant les profondeurs.

Depuis deux ans, un *Bulletin quotidien du niveau des eaux du Danube et des profondeurs minima* est publié pour les navigateurs; ce bulletin est affiché dans chaque port.

Au cours de cette année on a commencé à dresser la carte hydrographique du Danube de Braïla à Severin, avec des profils

transversaux de 200 en 200 mètres. Ce travail sera terminé en 3 ou 4 ans.

Pour donner un plus grand développement encore à la navigation sur le Danube, l'Etat roumain a créé un service de navigation fluviale pour le transport des marchandises et des voyageurs.

Le parc naval de ce service est actuellement le suivant:

1) 13 bateaux à vapeur pour passagers. Force totale de 3.355 chevaux et valeur . . . . . 2.192.008 frs.
2) 11 remorqueurs. Force totale 5.346 chevaux; valeur . . . . . 2.067.364 »
3) 57 sleeps d'une capacité totale de 35.534 tonnes; valeur . . . . . 3.814.895 »
4) 7 bateaux-étanches d'une capacité totale de 3.000 tonnes; valeur . . . . . 505.500 »
5) 5 bateaux-étanches loués, capacité 3.000 tonnes.
6) 11 pontons, d'une valeur de . . . . . 117.123 »

Au total 104 bâtiments (dont 5 bateaux-étanches loués) d'une valeur de . . . . . 8.696.895 frs.

Les bateaux à vapeur du service de navigation fluviale font des *courses régulières de passagers et de marchandises* sur 7 lignes pour le transport des passagers et sur 2 lignes (Soulina-T. Severin et T. Severin-Ratisbonne (Regensburg) pour le transport des marchandises-colis.

Le service de navigation dispose de *35 agences*, savoir: 20 dans les ports roumains, 8 dans les ports bulgares, 1 dans les ports serbes, 3 dans les ports austro-hongrois et 3 dans les ports allemands. Vingt-neuf de ces agences appartiennent en propre au service de navigation roumain, six (celles d'Autriche et d'Allemagne) appartiennent à la Société «Süd Deutsche D. D. G.» et sont à la disposition du service roumain sur la base d'une convention spéciale.

Les transport effectués par les bateaux à vapeur du service roumain de navigation prennent un essor de plus en plus grand.

Au cours de l'année dernière (1901—1902), les marchandises suivantes ont été transportées dans des sleeps complets:

Céréales . . . . . 39.993 tonnes
Sel . . . . . 43.339 »
Pétrole . . . . . 10.884 »

Pierre . . . . . 19.732 tonnes
Charbons, bois, etc. . . . . 13.302 »
les tonnes kilométriques sont de . . . . . 82.694.154.

En outre, ont été transportées des marchandises-colis pour 49.552 tonnes ou bien tonnes kilométriques 19.800.000.

Ces quelques chiffres font déjà suffisamment ressortir l'importance du service de navigation fluviale roumain. Cette importance ressort encore mieux du tableau indiquant le parc naval de toutes les Sociétes de navigation sur le parcours du Danube de Ratisbonne à Soulina:

No. d'ordre	NOM DE LA SOCIÉTÉ	No. des bateaux		Force des machines des bateaux en chevaux vapeur ind.		No. des sleeps et des bateaux étanches		Capacité des sleeps et des bateaux-étanches en tonnes		No. des pontons	Valeur des bateaux en francs
		No.	%	Chev. vap.	%	No.	%	Tonnes	%		
1	Soc. autrichienne.	154	49.2	62.490	55.6	816	47.9	376.462	39.5	233	51.606.748
2	Soc. hongroise .	43	13.8	17.208	15.3	242	14.3	116.773	12.0	74	17.367.000
3	Serv. N. F. R. .	24	7.7	8.701	7.7	64	3.7	36.544	3.8	11	8.696.895
4	Soc. Süd. Deutsch. D. D. G. . . .	9	2.9	3.855	3.4	63	3.4	37.570	3.9	—	4.546.452
5	Soc. russe	12	3.8	5.160	4.6	27	1.9	10.301	1.0	18	4.000.000
6	Soc. serbe . . .	7	2.2	2.855	2.6	42	2.5	16.300	1.6	21	3.497.487
7	Div. particuliers .	64	20.4	12.080	10.8	449	26.4	383 925	38.2	—	—
	Total . .	313	100	112.349	100	1703	100	977.875	100	—	—

Ce tableau fait ressortir l'importance du Service roumain de navigation fluviale comparativement aux autres Sociétés de navigation. Il occupe la troisième place en ce qui concerne le nombre des bateaux à vapeur, la force des machines, le nombre des sleeps, le capital engagé. Tandis que les parcs de bateaux de la Société autrichienne et de la Société hongroise étendent leur activité sur tout le parcours navigable du Danube, s'élevant à 2.432 km. de longueur, le service de navigation fluvial roumain restreint

son activité à environ la portion du Danube entre Turnu-Severin et Soulina, qui n'a qu'une longueur de 939 kilomètres.

Pour compléter ce qui a été dit plus haut, il faut encore mentionner que l'Etat roumain a organisé à Turnu-Severin un chantier de constructions navales et de réparations.

Ci-après un tableau des sommes dépensées pour l'amélioration des ports du Danube qui appartiennent à la Roumanie.

VERIFIÉ
1987

TABLEAU

des travaux exécutés dans les ports du Danube.

No. d'ordre	DÉNOMINATION DES TRAVAUX	PORTS												Total pour chaque travail
		Verciorova	T. Severin	Grutia	Cetatea	Calafat	Rast	Bistretz	Bechet	Corabia	T.-Magurele	Zimnicea	Giurgevo	Oltenitza	Calarashi	Gura-Ialomitza	Horshova	Macin	Cerna-Voda	Braïla	Galatz	Isaccea	Tulcea	
		frs.	frs.	frs.	frs.	frs.	frs.	frs.	frs.	frs.	frs.	frs.	frs.	frs.	frs.	frs.	frs.	frs.	frs.	frs.	frs.	frs.	frs.	frs.
1	Chaussées d'accès avec ponts	—	79.039	28.800	185.900	10.500	16.112	396.800	27.200	3.013	422.300	970.000	280.000	412.400	51.500	—	—	54.000	8.000	—	—	—	104.000	3.001.564
2	Quais avec plates-formes, pavages et voies de garage .	—	516.000	128.000	63.000	1.075.200	—	48 000	862.300	1.109.500	525.700	253.000	1.316.000	769.000	495.000	102.406	30.000	44.000	138.000	4.966.200	4.375.000	5.000	649.000	17.480.306
3	Pontons avec ponts en fer pour débarcadères	—	93.150	44.000	44.000	80.000	—	44.000	44.000	88.000	80.000	44.000	80.000	80.000	44.000	44.000	20.500	350	80.000	261.000	80.000	44.000	44.000	1.382.650
4	Bâtisses, magasins, installations de lumière électrique, réverbères, etc. .	720	87.166	11.938	12.700	7.834	—	16.300	8.970	96.024	28.200	10.200	87.412	36.600	33.900	100	—	—	1.000	157.630	250.100	100	13.200	860.434
5	Bassins avec quais, perrés, plates-formes et voies de garage servant également de ports d'hivernage . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.500.000	—	—	—	—	—	—	3.571.879	3.555.960	—	—	10.627.839
6	Docks de Galatz et Braïla avec leurs accessoires et leurs installations . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.578 426	8.578.426	—	—	17.156.582
6	Un dock flottant à Galatz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	744.380	—	—	744.380
7	Rectification de l'embouchure du Sireth, de l'embouchure de la Borcea et de l'embouchure du Jiu	—	—	—	—	—	30.800	—	—	—	—	—	—	—	1.512.000	—	—	—	—	—	1.300.000	—	—	2.842.800
8	Appareils de dragage (dragues, 7 remorqueurs et chaloupes, 14 pontons et chalands, 1 grue flottante, 2 pontons à grue, etc.) . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.455.160
	Total par port . . .	720	775.355	212.738	305.600	1.179.534	46.912	505.100	973.270	1.296.537	1.056.200	1.277.200	5.263.412	1.298.000	2.136.400	146.506	50.500	98.350	227.000	17.535.125	18 883.866	49.100	810.200	—
		22	12	16	14	8	21	13	10	6	9	7	3	5	4	17	19	18	15	2	1	20	11	
																							Total général . . .	55.551.985

VERIFICAT 1987

TABLE DES MATIÈRES

Pag.

Introduction I

Actes et Documents

1814 — Mai 30.
Traité de Paris entre la France, l'Autriche, la Grande-Bretagne, la Prusse, la Suède, le Portugal et l'Espagne. 1
1815 — Juin 9.
Acte du Congrès de Vienne 2
1815 — Juin 9.
Annexe No. 16 de l'Acte final du Congrès de Vienne. 561
1818 — Novembre 15.
Congrès d'Aix-la-Chapelle 5
1821 — Juin 23.
Acte pour la libre navigation de l'Elbe, entre la Prusse, la Saxe, le Hanovre, le Danemark (pour les pays de Holstein et de Lauenburg), le Mecklemburg-Schwerin, l'Anhalt-Bernburg, l'Anhalt-Köthen, l'Anhalt-Dessau et la ville de Hamburg 596
1839 — Avril 19.
Traité entre la Belgique et la Hollande, relatif à la séparation de leurs territoires, signé à Londres . . . 853
1840 — Juillet 13 (25).
Convention de St. Pétersbourg, entre la Russie et l'Autriche, pour la navigation sur le Danube 7

Pag.

1842 — Novembre 5.
Traité entre la Belgique et les Pays-Bas au sujet de leurs limites et de la navigation des eaux intérieures, signé à la Haye 856
1843 — Mai 20.
Convention entre la Belgique et la Hollande sur l'exécution du traité du 5 novembre 1839, signée à Anvers. . 869
1851 — Décembre 2.
Convention de navigation entre l'Autriche et la Bavière. 609
1855 — Mars 21 et 23.
Protocoles Nos. 4 et 5 des Conférences de Vienne de 1855. 12
1855 — Juin 5.
Protocole par lequel le Würtemberg adhère à la convention de navigation du 2 décembre 1851 entre l'Autriche et la Bavière 618
1856 — Février 1.
Projet des Préliminaires de paix 24
» Février 28 — Mars 27.
Congrès de Paris. Protocoles Nos. 2, 5, 8, 10 et 16 . . . 25
» Mars 30.
Traité de Paris. Art. 15—19 32
» Mars 30.
Convention dite des détroits, signée à Paris entre la France, la Grande-Bretagne, la Prusse, la Russie, la Sardaigne et la Turquie 35
1857 — Octobre 16.
Projet préliminaire du Règlement de police pour la navigation du Danube, élaboré par la Commission riveraine du Danube, instituée conformément à l'article 17 du Traité de Paris de 1856 37
» Novembre 7.
Acte de navigation du Danube 51
1858 — Août 9—19.
Conférences de Paris 1858 relatives à l'Organisation des Principautés roumaines. Protocoles Nos. 14, 18 et 19 . 67
1859 — Mars 1.
Articles additionnels à l'Acte de navigation pour le Danube du 7 novembre 1857, signés à Vienne . . 78

Pag.

1865 — Novembre 2.
Acte public relatif à la navigation des embouchures du Danube 80
1866 — Mars 28–Mai 17.
Conférences tenues à Paris en 1866, relativement aux Principautés danubiennes et à la navigation du Danube. Protocoles Nos. 3, 6—8. 90
1868 — Octobre 17.
Convention revisée pour la navigation du Rhin entre la France, la Prusse, les Pays-Bas, la Bavière et les Grands-Duchés de Bade et de Hesse, suvie d'un protocole de clôture 575
1869 — Avril 21.
Instructions du Ministère hongrois des communications concernant l'exercice du droit de navigation 621
1871 — Février 3–Mars 13.
Protocoles Nos. 3 et 5 de la Conférence de Londres . . 100
» Mars 13.
Traité portant modification du Traité de Paris 108
1874 — Août 31.
Instruction provisoire du Ministère du Commerce autrichien, relative à la navigation et à la police fluviale pour les parties du Danube de la Haute et de la Basse-Autriche 661
1878 — Mars 3.
Préliminaires de paix de San-Stefano. Art. 12, 13 et 19 . 110
» Juin 29–Juillet 4.
Congrès de Berlin. Protocoles Nos. 9, 11 et 12 112
» Juillet 13.
Traité de Berlin. Art. 54—57 123
» Juillet 8.
Convention provisoire entre la Serbie et l'Autriche-Hongrie, concernant les chemins de fer et la régularisation des Portes-de-Fer 125
1879 — Novembre 10.
Règlement fixant l'ordre des travaux de la Commission européenne du Danube 127
1881 — Mai 19.
Règlement de navigation et de police applicable à la

Pag.

partie du Danube comprise entre Galatz et les embouchures 136

1881 — Mai 28.

Acte additionnel à l'Acte public du 2 novembre 1865, relatif à la navigation aux embouchures du Danube. 189

» Août 3.

Le Ministre des Affaires étrangères à Rome aux Représentants d'Italie à Berlin, Bucarest, Constantinople, Londres, Paris, Pétersbourg et Vienne 194

» Septembre 12.

Le Chargé d'Affaires d'Italie à Paris au Ministre des Affaires étrangères à Rome 198

1882 — Février 12.

L'Ambassadeur d'Italie à Berlin au Ministre des Affaires étrangères à Rome 200

» Février 22 (10).

Traité de navigation entre l'Autriche-Hongrie et la Serbie signé à Belgrade 843

» Mars 24.

L'Ambassadeur d'Italie à Berlin au Ministre des Affaires étrangères à Rome 201

» Avril 11.

Le Ministre des Affaires étrangères à Vienne au Chargé d'Affaires d'Autriche-Hongrie à Bucarest 202

» Avril 17.

Le Ministre de France à Bucarest au Ministre des Affaires étrangères de Roumanie 204

» Avril 28.

Le Chargé d'Affaires de France à Rome au Ministre des Affaires étrangères d'Italie 213

» Mai 3.

Le Chargé d'Affaires d'Italie à Bucarest au Ministre des Affaires étrangères à Rome 219

» Mai 8.

Le Ministre de Roumanie à Rome au Ministre des Affaires étrangères d'Italie 220

» Mai 9.

Le Chargé d'Affaires d'Italie à Bucarest au Ministre des Affaires étrangères à Rome 221

Pag.

1882 — Mai 10.
L'Ambassadeur d'Italie à Berlin au Ministre des Affaires étrangères à Rome 222
» Mai 10.
Le Ministre des Affaires étrangères d'Italie au Chargé d'Affaires de France à Rome 224
» Mai 11.
Le Ministre des Affaires étrangères d'Italie au Ministre de Roumanie à Rome 226
» Mai 12.
Le Ministre des Affaires étrangères d'Italie au Consul à Galatz, délégué à la Commission européenne du Danube. 227
» Mai 12.
Le Ministre des Affaires étrangères à Bucarest à l'Envoyé de Roumanie à Paris 229
» Mai 12.
Règlement d'exécution et de surveillance. Proposition Barrère et proposition du Gouvernement roumain. . 237
» Mai 13.
Le Ministre des Affaires étrangères à Rome au Consul d'Italie à Galatz, délégué à la Commission européenne du Danube 247
» Mai 15.
Le Ministre des Affaires étrangères de Roumanie à son Délégué à la Commission européenne du Danube. . 250
» Mai 16.
Le Ministre des Affaires étrangères à Bucarest au Délégué de Roumanie à la Commission européenne du Danube. 252
» Juin 1.
Le Consul d'Italie à Galatz, délégué à la Commission européenne du Danube, au Ministre des Affaires étrangères à Rome. 254
» Juin 9.
Le Consul d'Italie à Galatz, délégué à la Commission européenne du Danube, au Ministre des Affaires étrangères à Rome 259

Pag.

1882 — Octobre 28.
Le Ministre des Affaires étrangères de Grande-Bretagne au Vicomte Lyons, à Paris. 261
» Novembre 4.
Note verbale du Gouvernement français 263
» Novembre 17.
Le Ministre des Affaires étrangères à Bucarest à l'Envoyé de Roumanie à Vienne 265
» Décembre 9.
Le Ministre des Affaires étrangères à Bucarest aux Envoyés de Roumanie à Londres, Paris, Rome, Vienne, Berlin, St. Pétersbourg et Constantinople. 275
» Décembre 10.
Le Ministre des Affaires étrangères à Bucarest aux Représentants de Roumanie à l'étranger. 277
» Décembre 11.
Le Comte Granville aux Ambassadeurs de Sa Majesté Britannique. 284
» Décembre 11.
Le Ministre des Affaires étrangères à Londres aux Représentants de la Grande-Bretagne. 285
» Décembre 14.
L'Ambassadeur d'Angleterre à Berlin au Comte Granville. 287
» Décembre 15.
Sir A. Paget, Ambassadeur d'Angleterre à Rome au Comte Granville. 288
» Décembre 17.
Le Ministre des Affaires étrangères d'Italie au Chargé d'Affaires à Londres. 290
» Décembre 17.
Le Ministre des Affaires étrangères à Rome aux Représentants d'Italie à Berlin, Bucarest, Constantinople, Paris, Pétersbourg et Vienne 292
» Décembre 17.
Le Chargé d'Affaires d'Italie à Bucarest au Ministre des Affaires étrangères à Rome 293
» Décembre 18.
Le Ministre des Affaires étrangères de France au Vicomte Lyons, Ambassadeur d'Angleterre à Paris . 295

Pag.

1882 — Décembre 18.
Le Ministre des Affaires étrangères de France au Vicomte Lyons, Ambassadeur d'Angleterre à Paris . . 296
» Décembre 18.
Note verbale de l'Ambassadeur d'Angleterre à Constantinople adressée à la Sublime Porte 297
» Décembre 20 (8).
Le Ministre des Affaires étrangères de Russie à Sir E. Thornton, Ambassadeur d'Angleterre à St. Pétersbourg. 299
» Décembre 20.
L'Ambassadeur d'Angleterre à St. Pétersbourg au Comte Granville 300
» Décembre 23.
L'Ambassadeur d'Italie à Paris au Ministre des Affaires étrangères à Rome 301
» Décembre 23.
L'Ambassadeur d'Italie à Berlin au Ministre des Affaires étrangères à Rome 302
» Décembre 24.
L'Ambassadeur d'Italie à Vienne au Ministre des Affaires étrangères à Rome 304
» Décembre 26.
L'Ambassadeur d'Angleterre à Vienne au Comte Granville 306
» Décembre 26.
L'Ambassadeur d'Angleterre à Vienne au Comte Granville 308
» Décembre 27.
Pro Memoria de l'Ambassadeur d'Autriche-Hongrie à Londres au Comte Granville 309
» Décembre 27.
Le ministre des Affaires étrangères de France au Vicomte Lyons, Ambassadeur d'Angleterre 310
» Décembre 27.
L'Ambassadeur d'Autriche-Hongrie à Rome au Ministre des Affaires étrangères d'Italie. 311
» Décembre 29.
L'Ambassadeur d'Angleterre à St. Pétersbourg au Comte Granville 313

Pag.

1882 — Décembre 29.
Memorandum de M. Al. Vlangaly, adjoint du Ministre des Affaires étrangères de Russie, adressé à l'Ambassadeur d'Angleterre à St. Pétersbourg 315
» Décembre 29 (17).
Instructions du Ministre des Affaires étrangères au représentant de Serbie à Londres 316
» Décembre 30.
Le Ministre d'Angleterre à Belgrade au Comte Granville. 319
» Décembre 30.
Le Chargé d'Affaires d'Italie à Pétersbourg au Ministre des Affaires étrangères à Rome 321
» Décembre 31.
Le Ministre Plénipotentiaire d'Italie à Belgrade au Ministre des Affaires étrangères à Rome 322
1883 — Janvier 4.
Le Ministre des Affaires étrangères de France au Vicomte Lyons, Ambassadeur d'Angleterre à Paris . . 323
» Janvier 4.
Le Représentant de Serbie à Londres au Comte Granville 324
» Janvier 5.
Le Représentant d'Autriche-Hongrie à Londres au Comte Granville 325
» Janvier 10.
Le Ministre des Affaires étrangères à Rome à l'Ambassadeur d'Italie à Londres 326
» Janvier 11.
Le Ministre des Affaires étrangères de la Grande-Bretagne au Représentant de Serbie à Londres 339
» Janvier 11.
Le Représentant de la Grande-Bretagne à Vienne au Comte Granville 340
» Janvier 17.
Le Ministre des Affaires étrangères de la Grande-Bretagne au Représentant d'Angleterre à Vienne . . . 341
» Janvier 17.
Le Représentant de la Grande-Bretagne à Sofia au Comte Granville 342

Pag.

1883 — Janvier 17 (5).
Le Ministre des Affaires étrangères de Bulgarie au Représentant de la Grande-Bretagne à Sofia 343
» Janvier 18.
Pro Memoria du Représentant d'Autriche-Hongrie à Londres au Comte Granville 344
» Janvier 19.
Le Ministre des Affaires étrangères de la Grande-Bretagne au Représentant d'Angleterre à Vienne . . . 345
» Janvier 23.
Le Représentant d'Angleterre à Vienne au Comte Granville 346
» Janvier 24.
Le Ministre des Affaires étrangères de la Grande-Bretagne au Représentant d'Angleterre à Sofia 347
» Janvier 25.
Le Représentant d'Angleterre à Vienne au Comte Granville 348
» Janvier 25.
Le Représentant d'Angleterre à Vienne au Comte Granville 349
» Janvier 28.
Le Représentant d'Italie à Sofia au Ministre des Affaires étrangères à Rome 351
» Janvier 29.
Le Ministre des Affaires étrangères de la Grande-Bretagne au Représentant d'Angleterre à Bucarest . . 352
» Janvier 31.
Le Représentant d'Angleterre à Sofia au Comte Granville. 353
» Janvier 31.
L'Ambassadeur de Turquie à Londres au Comte Granville 354
» Février 1.
Le Ministre des Affaires étrangères à Bucarest au Ministre de Roumanie à Londres 355
» Février 8 — Mars 10.
Protocoles des Conférences tenues à Londres au sujet de la navigation du Danube 417

Pag.

1883 — Février 11.
Memorandum du Gouvernement de Serbie 359
» Février 12.
Le Ministre de Roumanie à Londres au Ministre des Affaires étrangères de S. M. Britannique. 367
» Février 20.
Le Ministre de Roumanie à Londres au Ministre des Affaires étrangères à Bucarest 368
» Février 23.
Le Ministre des Affaires étrangères à Bucarest au Ministre de Roumanie à Londres 369
» Mars 10.
Traité de Londres 472
» Mars 10.
Règlement de navigation, de police fluviale et de surveillance, applicable à la partie du Danube située entre les Portes-de-Fer et Braïla 478
» Mars 10.
L'Ambassadeur d'Italie à Londres au Ministre des Affaires étrangères à Rome. 371
» Mars 10.
L'Ambassadeur d'Italie à Londres au Ministre des Affaires étrangères à Rome. 373
» Mars 10.
L'Ambassadeur d'Italie à Londres au Ministre des Affaires étrangères à Rome. 386
» Mars 14.
Le Ministre des Affaires étrangères de S. M. Britannique aux Représentants de l'Angleterre à l'étranger. 400
» Mars 15.
Le Ministre des Affaires étrangères à Rome à l'Ambassadeur d'Italie à Londres 415
» Mai 24.
Le Ministre des Affaires étrangères à l'Envoyé de Roumanie à Londres 416-a
1891 — Mai 21—28.
Commission européenne du Danube.
Instruction spéciale pour l'Inspecteur de la navigation du Bas-Danube 687

Pag.

Instruction spéciale pour le Capitaine du port de Soulina. 714
1893 — Avril 15.

Convention sanitaire entre l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, la France, le Luxembourg, le Monténégro, les Pays-Bas, la Russie et la Suisse, signée à Dresde 809
1895 — Mars 2 (Février 18).

Convention relative à la navigation du Pruth entre l'Autriche, la Russie et la Roumanie 760
1896 — Avril 1/13 — Mai 7.

Règlements de la navigation du Pruth 768
1897 — Mai 18.

Convention sanitaire de Venise 812
1899 — Juillet 14.

Les cinq Règlements du Ministère royal hongrois du Commerce relatifs à la navigation et au prélèvement de taxes dans la partie du Danube entre Moldova et Turnu-Severin 508
» Août.

Mémoire sur la question des Portes-de-Fer et des Cataractes du Danube, par D. Sturdza 532
1901 — Février 9 — Novembre 29.

Conventions entre la Roumanie et les pays riverains pour la pêche dans le Danube 825
1902.

Note sur les travaux de la Commission Européenne du Danube 1856—1902 872
» Notice sur les travaux exécutés par l'État roumain en vue du développement de la navigation sur le Danube. 915



CARTES ET DIAGRAMMES

Carte I. — Les différents régimes de la navigation du Danube.

Carte II. — Le Danube entre Braïla et la mer, d'après Sir Charles Hartley ingénieur (1870—71).

Carte III. — Le bras de Soulina avec les coupures exécutées, 1868—1902.

Carte IV. — La partie du Danube entre Moldova et Turnu-Severin.

Diagramme I. — L'accroissement du tonnage total des bâtiments chargés, sortis de l'embouchure de Soulina, ainsi que celui des navires chargés dans les ports intérieurs du fleuve et dans le port de Soulina de 1856 à 1902.

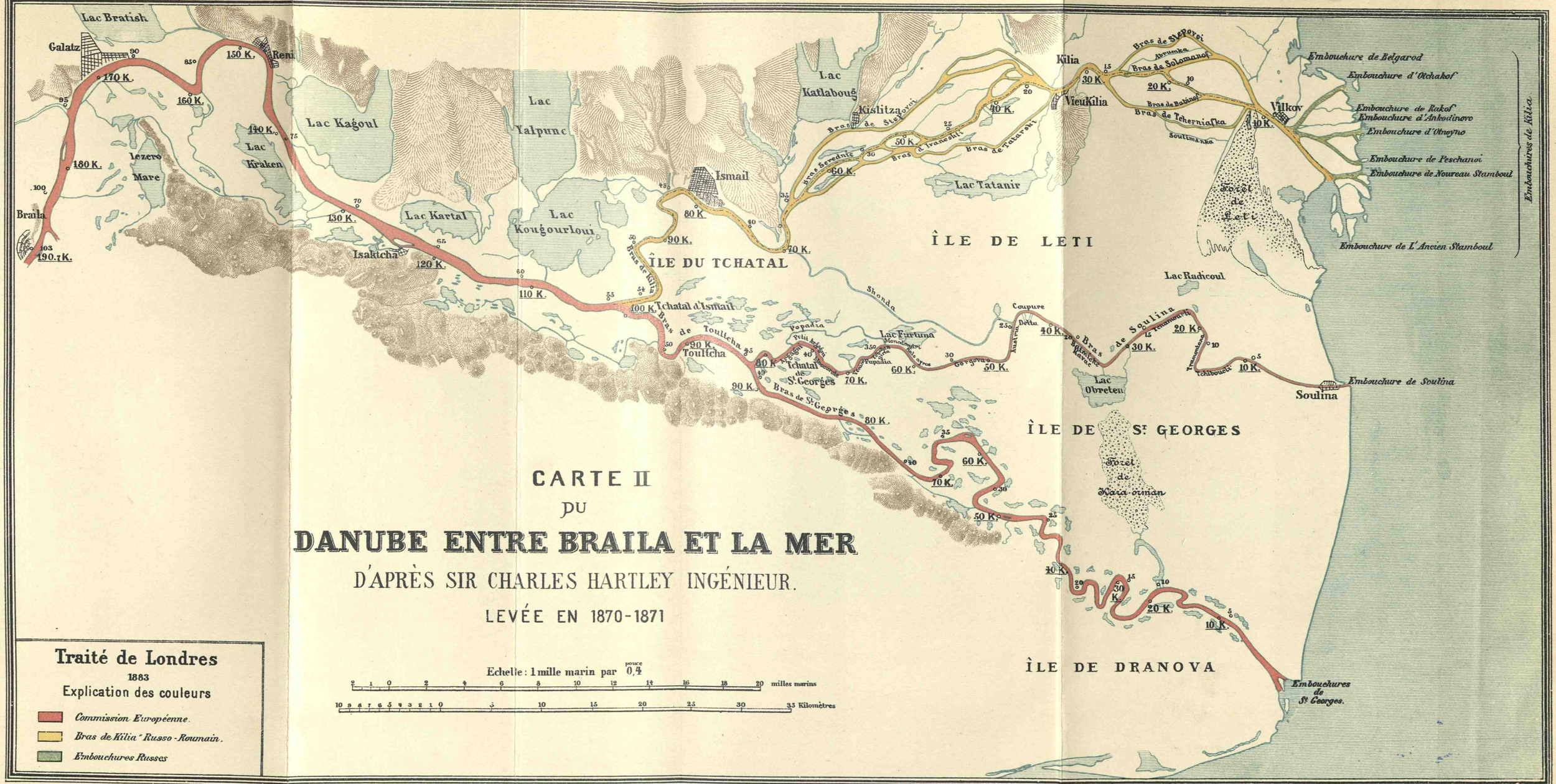
Diagramme II. — L'accroissement du tonnage des bâtiments chargés, sortis de l'embouchure de Soulina, ainsi que celui de leur tonnage moyen de 1856 à 1902.

Diagramme III. — L'accroissement du tonnage total des bâtiments chargés dans les ports intérieurs du fleuve, ainsi que celui de leur tonnage moyen de 1861 à 1902.

Diagramme IV. — L'accroissement du tonnage total des bâtiments chargés dans le port de Soulina, ainsi que celui de leur tonnage moyen de 1861 à 1902.

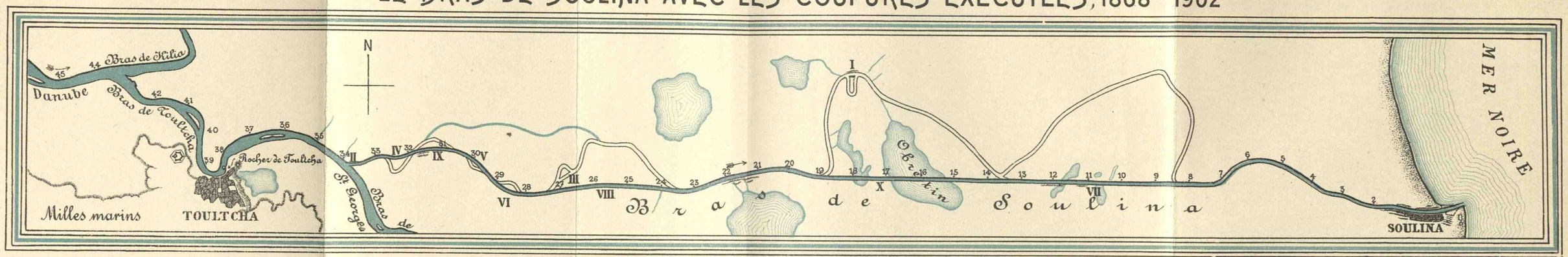
BIBLIOTECA Centrală Universitară Bucureşti

FUNDAȚIUNEA UNIVERSITARA CAROL I


Lac Bratish
Galatz
Reni
170 K.
160 K.
150 K.
140 K.
180 K.
190.7 K.
Braila
Lezero
Mare
Lac
Kraken
Lac Kagoul
Lac
Yalpunc
Lac
Katlabouc
Kistitza
Bras de Stepovoi
Bras Seredni
Bras de Ivanechti
Bras de Tatarski
Lac Tatanir
Ismail
80 K.
90 K.
70 K.
60 K.
50 K.
40 K.
Kilia
Vieu Kilia
30 K.
20 K.
Bras de Stepovoi
Abrumka
Bras de Solomanof
Bras de Babinof
Bras de Tchernioffka
Soultinska
Vilkov
10 K.
Embouchure de Belgarod
Embouchure d'Otchakof
Embouchure de Rakof
Embouchure d'Ankodinovo
Embouchure d'Otnoyno
Embouchure de Peschanoi
Embouchure de Noureau Stamboul
Embouchure de L'Ancien Stamboul
Embouchures de Kilia
Forêt de Letci
ÎLE DE LETI
ÎLE DU TCHATAL
Lac Radicoul
Lac Obreten
Soulina
Embouchure de Soulina
ÎLE DE St GEORGES
Forêt de Kara-orman
ÎLE DE DRANOVA
Embouchures de St Georges.
Lac
Kougourloui
Lac Kartal
Isaktcha
130 K.
120 K.
110 K.
100 K.
Tchatal d'Ismail
Bras de Kilia
Bras de Toultcha
Toultcha
90 K.
Tchatal de St Georges
Bras de St Georges
80 K.
Shanda
Popadia
Petit Jebrian
Grand Jebrian
Lac Furtuna
Monodendri
Petit Papadia
Grand Papadia
Georgova
60 K.
Coupure
Dette
Analtra
Bras de Soulina
Tchilbouch
Tchatalbach
Tchatalbach
Tchatalbach

CARTE III

LE BRAS DE SOULINA AVEC LES COUPURES EXÉCUTÉES, 1868—1902



No. I	Petit **M**	1868—1869	No. VI	Masourale	1888—1889
No. II	Tchatal St. Georges	1880—1882	No. VII	Grand **M** Moitié inférieure	1890—1893
No. III	Papadia	1883—1884	No. VIII	Gorgova-Veniko	1894—1897
No. IV	Argagnis supérieur	1885—1886	No. IX	Argagnis	1897—1898
No. V	id. inférieur	1886—1887	No. X	Grand **M** Moitié supérieure	1898—1902

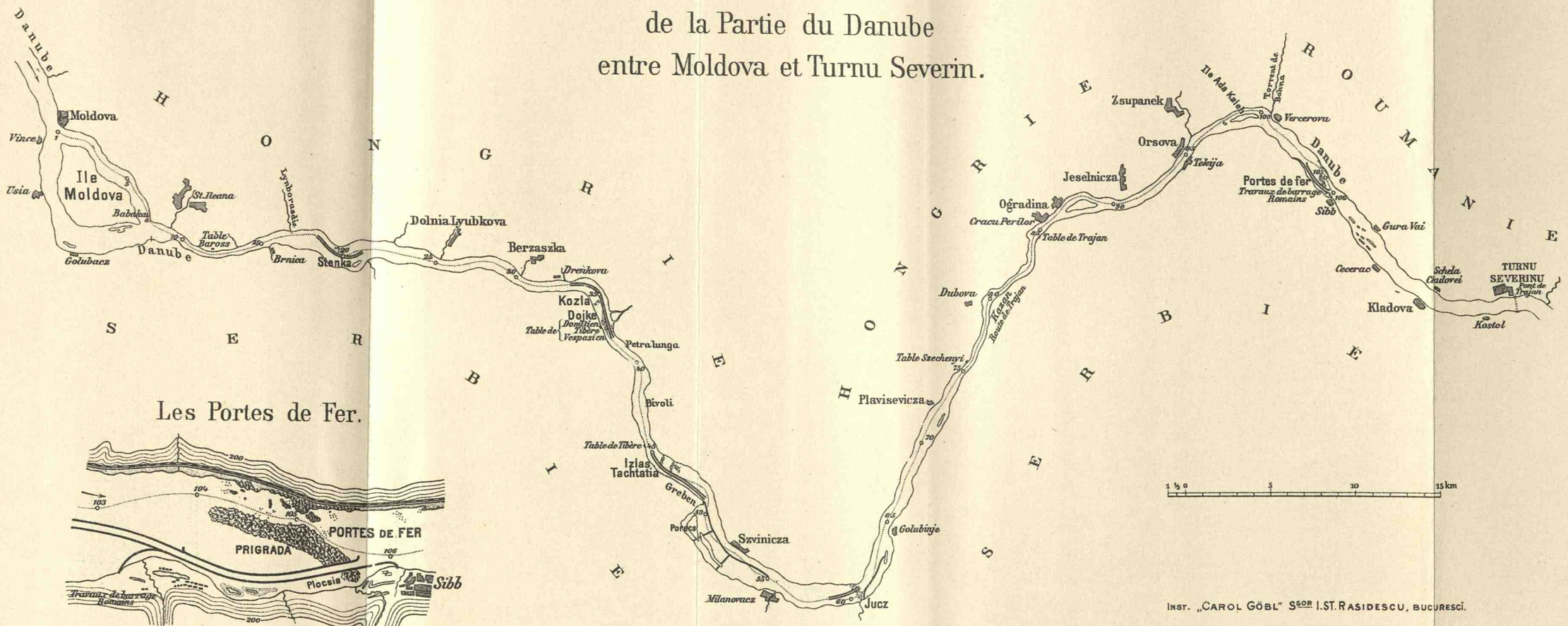
Inst. „Carol Göbl" S-or I. St. Rasidescu, Bucuresci.

Ces coupures ont raccourci le fleuve de 11 Milles marins + 5.125 Pieds anglais, soit de 21,9 Kilomètres.
Elles ont supprimé 27 coudes.

La quantité totale draguée et déblayée dans ces coupures est de 25 Millions de Mètres cubes.

Profondeur minimum en 1901 : 18 Pieds anglais = 5m,48
id. id. en 1880 : 12 id. id. = 3m,66
Approfondissement obtenu : 6 Pieds anglais = 1m,82.

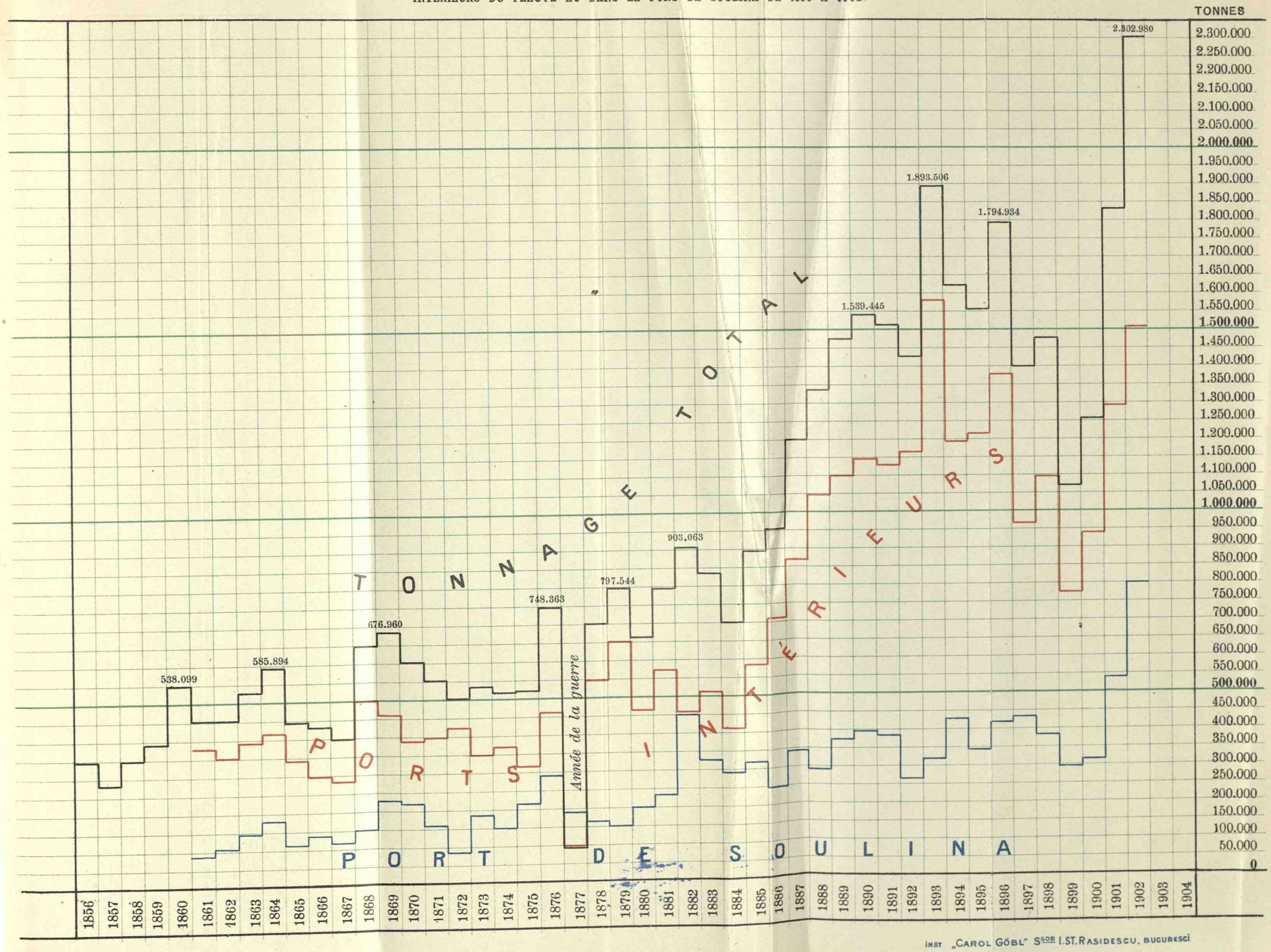
Carte IV
de la Partie du Danube
entre Moldova et Turnu Severin.



Les Portes de Fer.

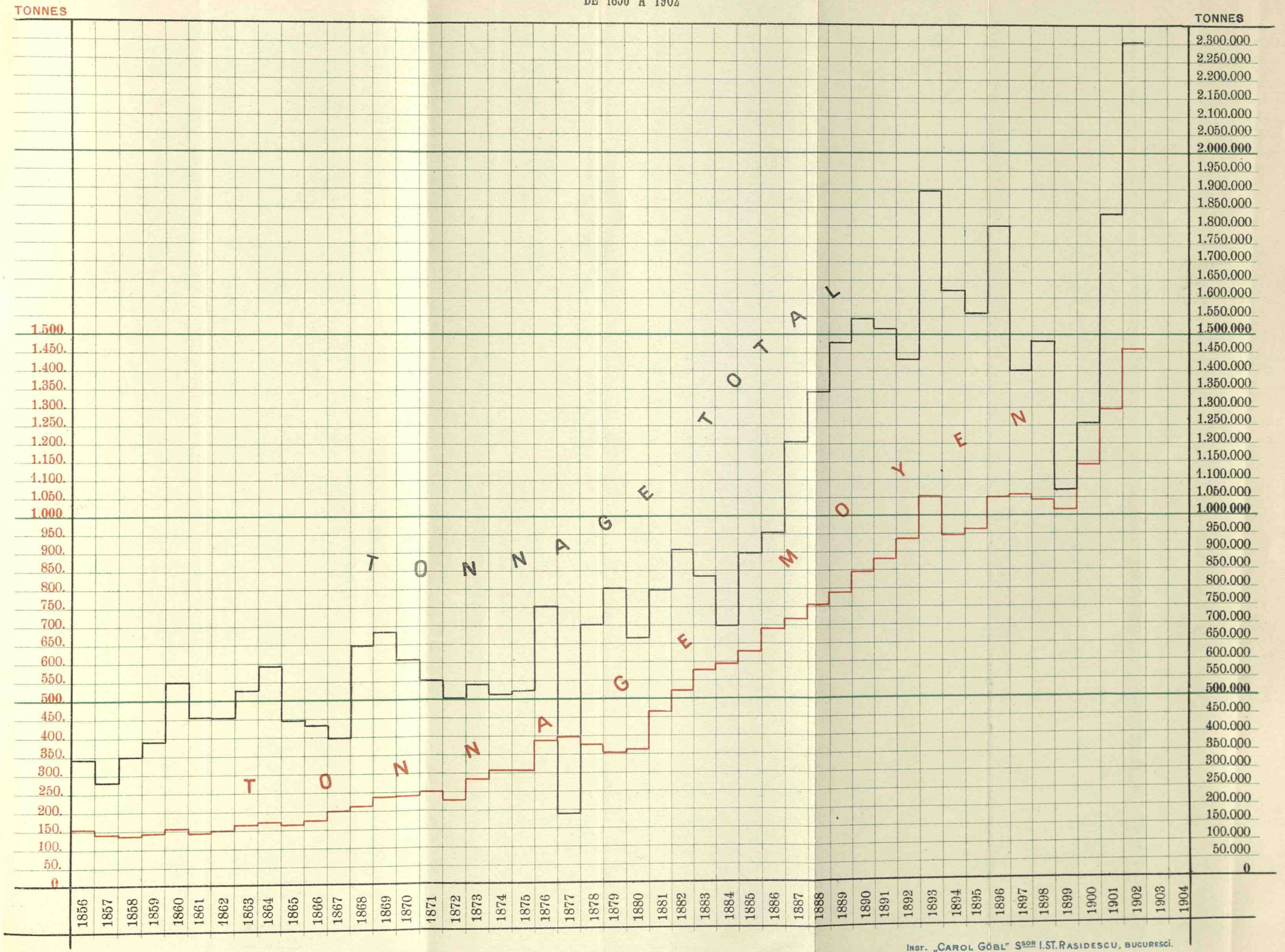
Inst. „Carol Göbl" Succ. I. St. Rasidescu, Bucuresci.

DIAGRAMME I, REPRÉSENTANT L'ACCROISSEMENT DU TONNAGE TOTAL DES BÂTIMENTS CHARGÉS, SORTIS DE L'EMBOUCHURE DE SOULINA, AINSI QUE CELUI DES NAVIRES CHARGÉS DANS LES PORTS INTÉRIEURS DU FLEUVE ET DANS LE PORT DE SOULINA DE 1856 À 1902.



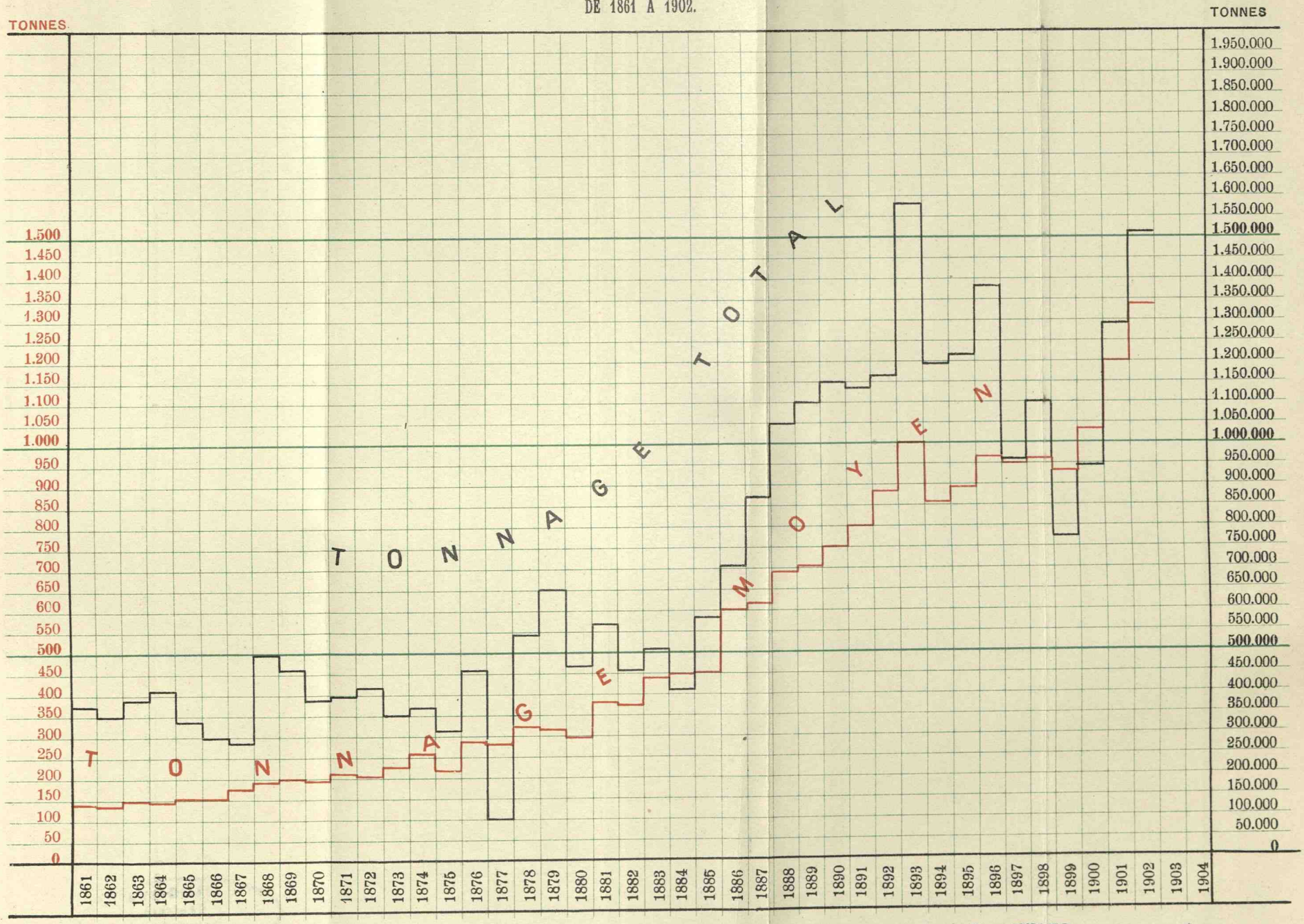
INST „CAROL GÖBL" S^SOR I. ST. RASIDESCU, BUCURESCI

DIAGRAMME II, REPRÉSENTANT L'ACCROISSEMENT DU TONNAGE DES BÂTIMENTS CHARGÉS, SORTIS DE L'EMBOUCHURE DE SOULINA, AINSI QUE CELUI DE LEUR TONNAGE MOYEN DE 1856 À 1902



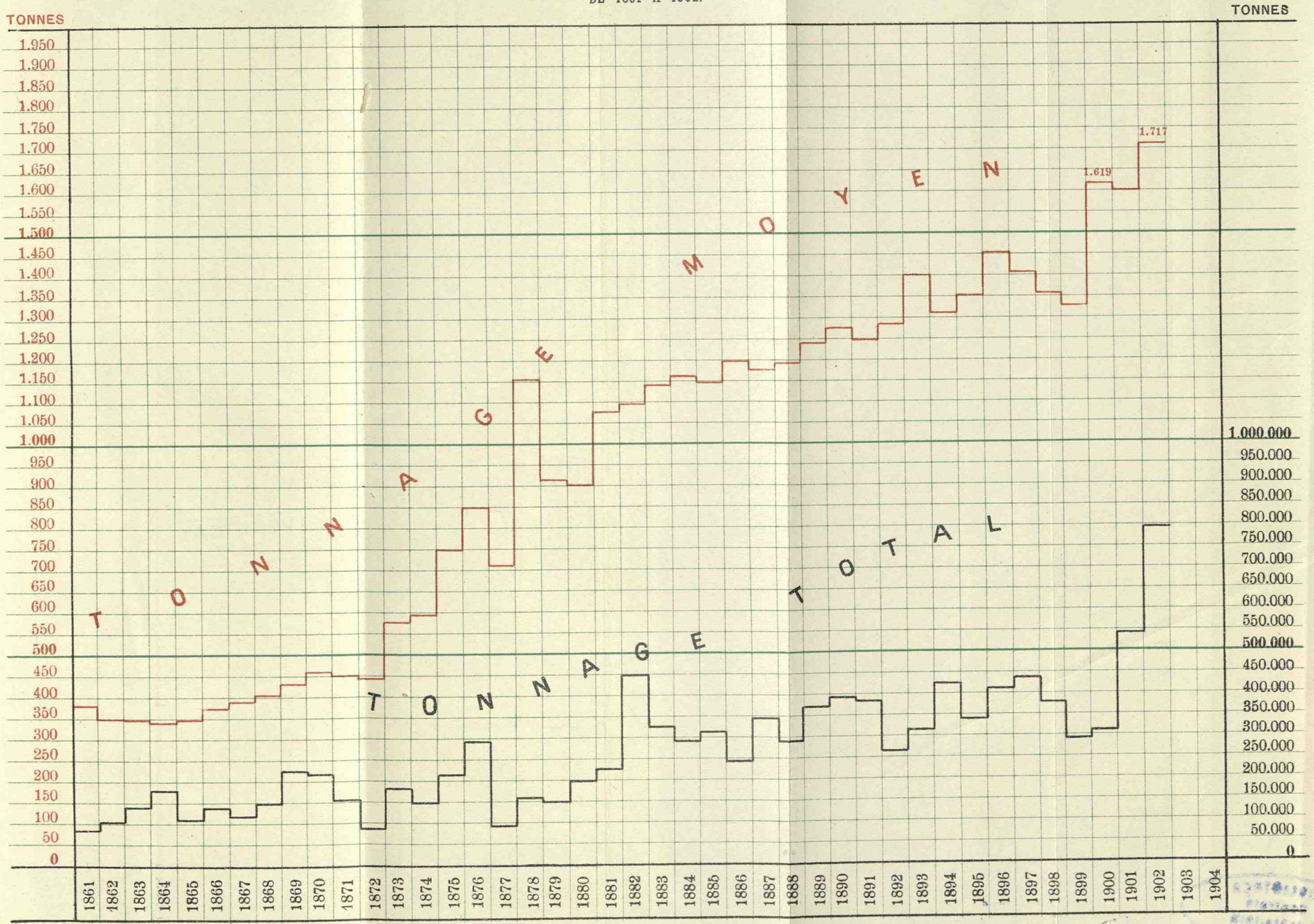
INST. „CAROL GÖBL" S^SOR I.ST.RASIDESCU, BUCURESCI.

DIAGRAMME III, REPRÉSENTANT L'ACCROISSEMENT DU TONNAGE TOTAL DES BÂTIMENTS CHARGÉS DANS LES PORTS INTÉRIEURS DU FLEUVE, AINSI QUE CELUI DE LEUR TONNAGE MOYEN DE 1861 À 1902.



INST. „CAROL GÖBL" S^SOR I. ST. RASIDESCU, BUCURESCI.

DIAGRAMME IV, REPRÉSENTANT L'ACCROISSEMENT DU TONNAGE TOTAL DES BÂTIMENTS CHARGÉS DANS LE PORT DE SOULINA, AINSI QUE CELUI DE LEUR TONNAGE MOYEN DE 1861 À 1902.



INST. „CAROL GÖBL" S^SOR I. ST. RASIDESCU. BUCURESCI.

L'Institut d'Arts Graphiques CAROL GÖBL S-r Ion St. Rasidesco. Bucarest.

VERIFICAT
2017

BIBLIOTECA CENTRALĂ
UNIVERSITARĂ
BUCUREȘTI