



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

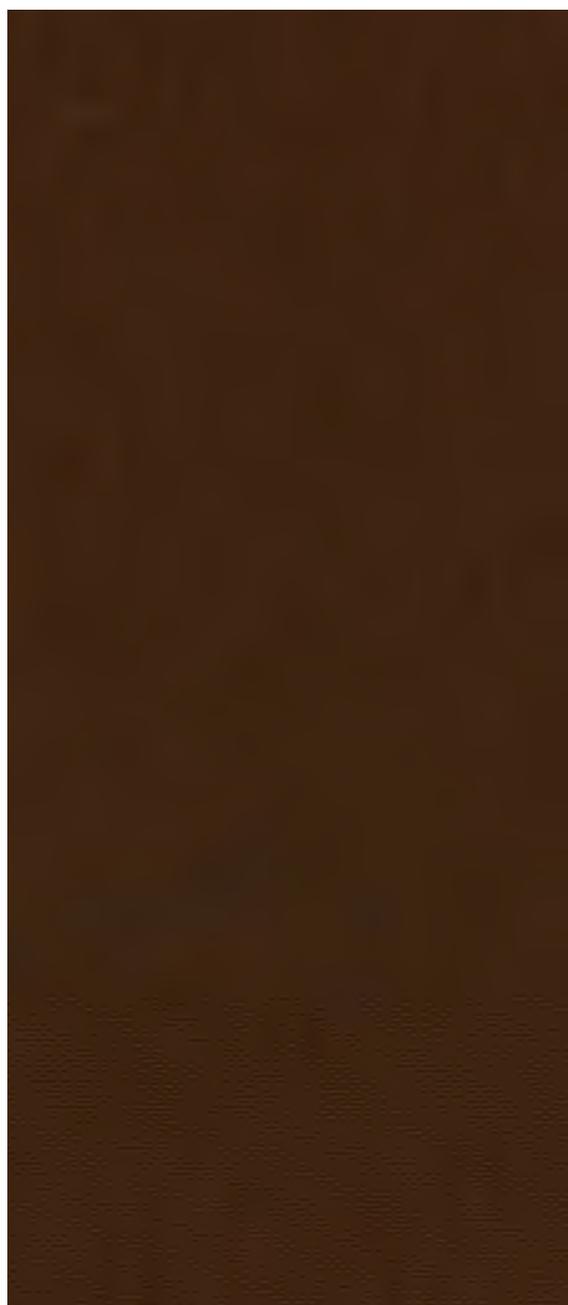
Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

- + *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
- + *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
- + *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
- + *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

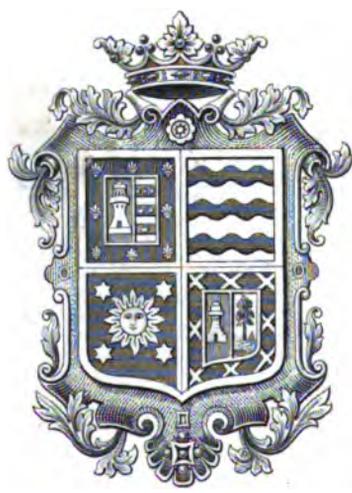
À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse <http://books.google.com>

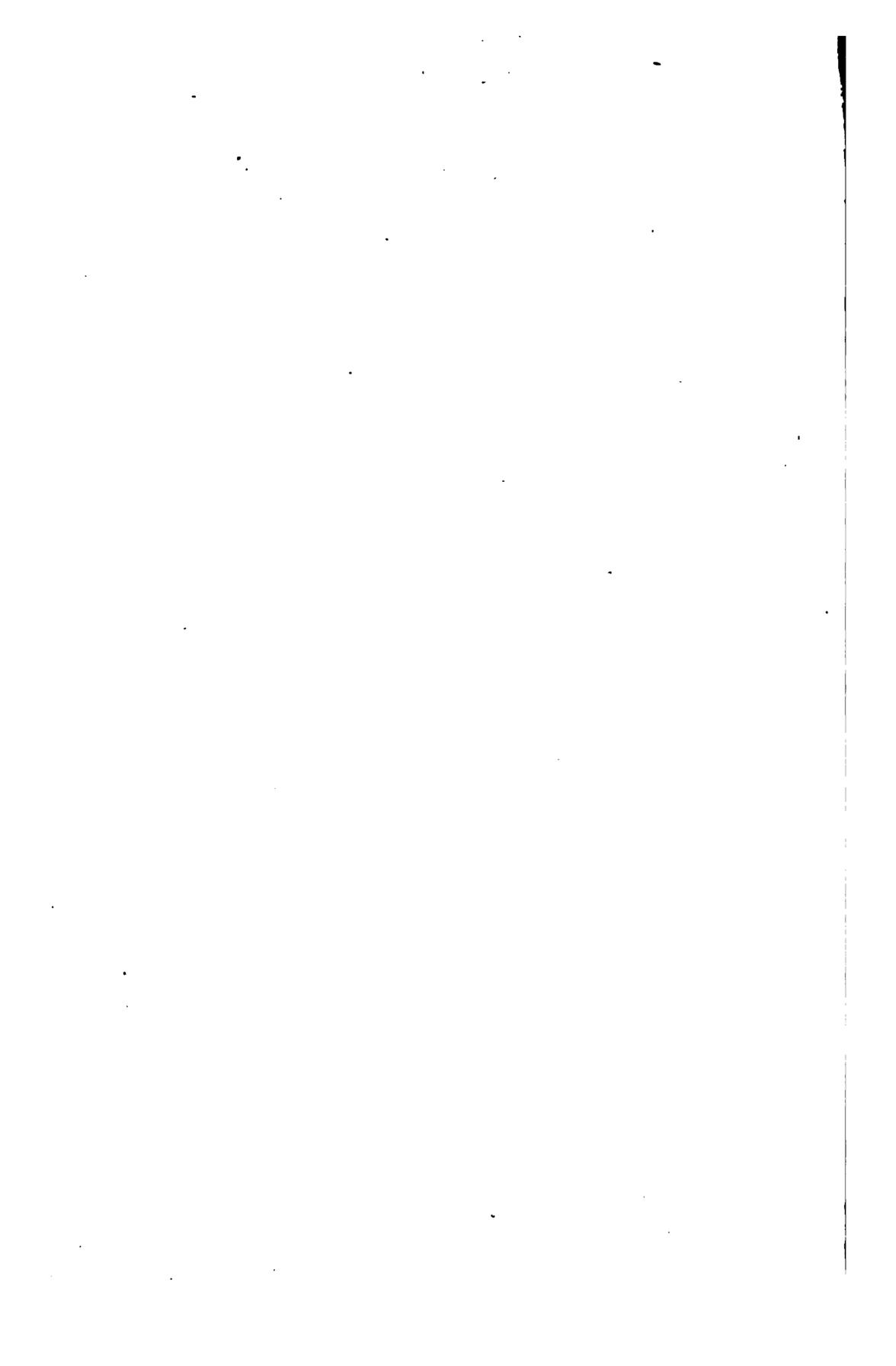


76

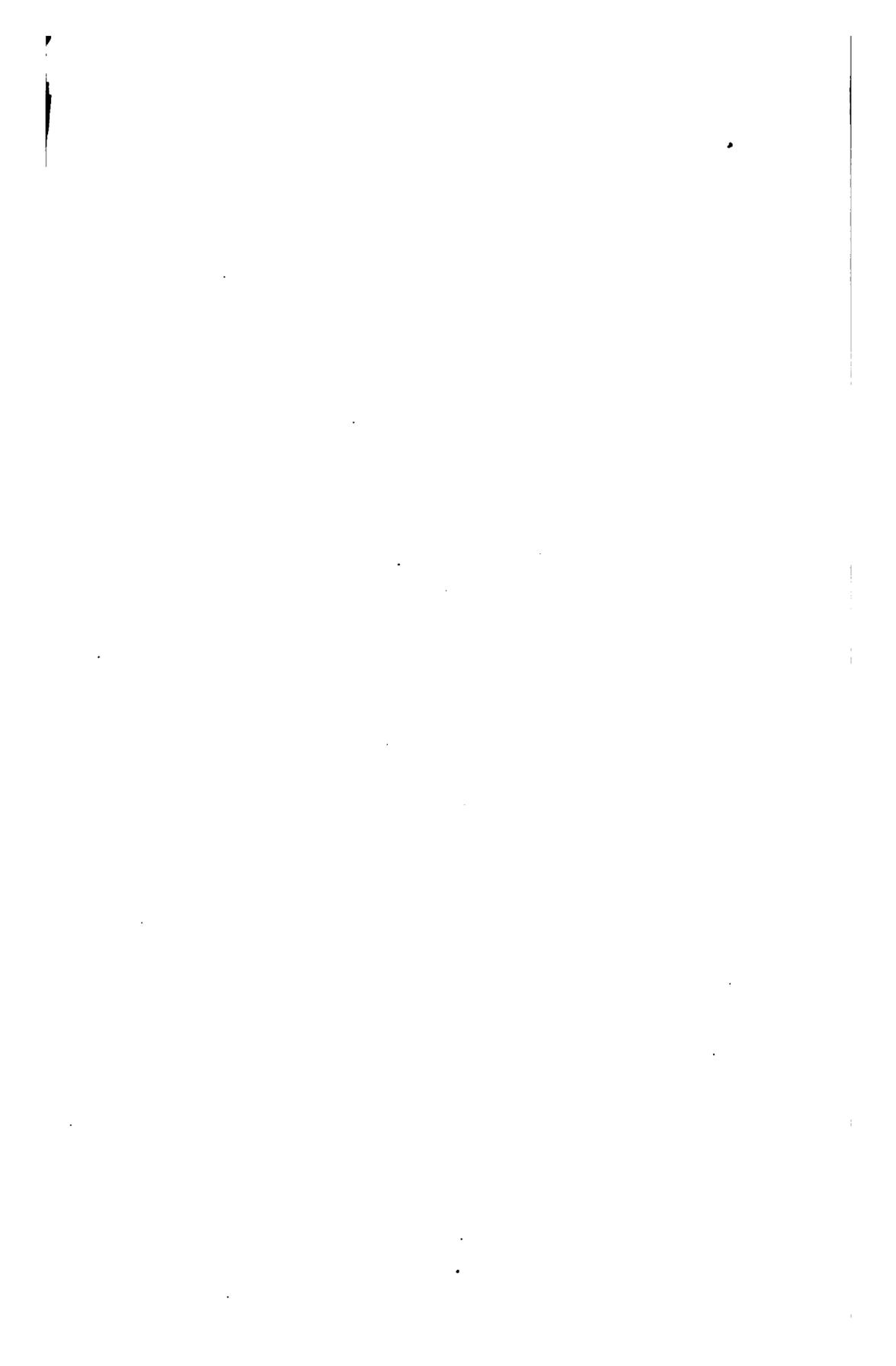
22
14



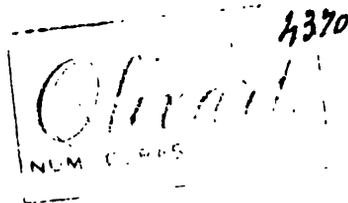
and June 1917

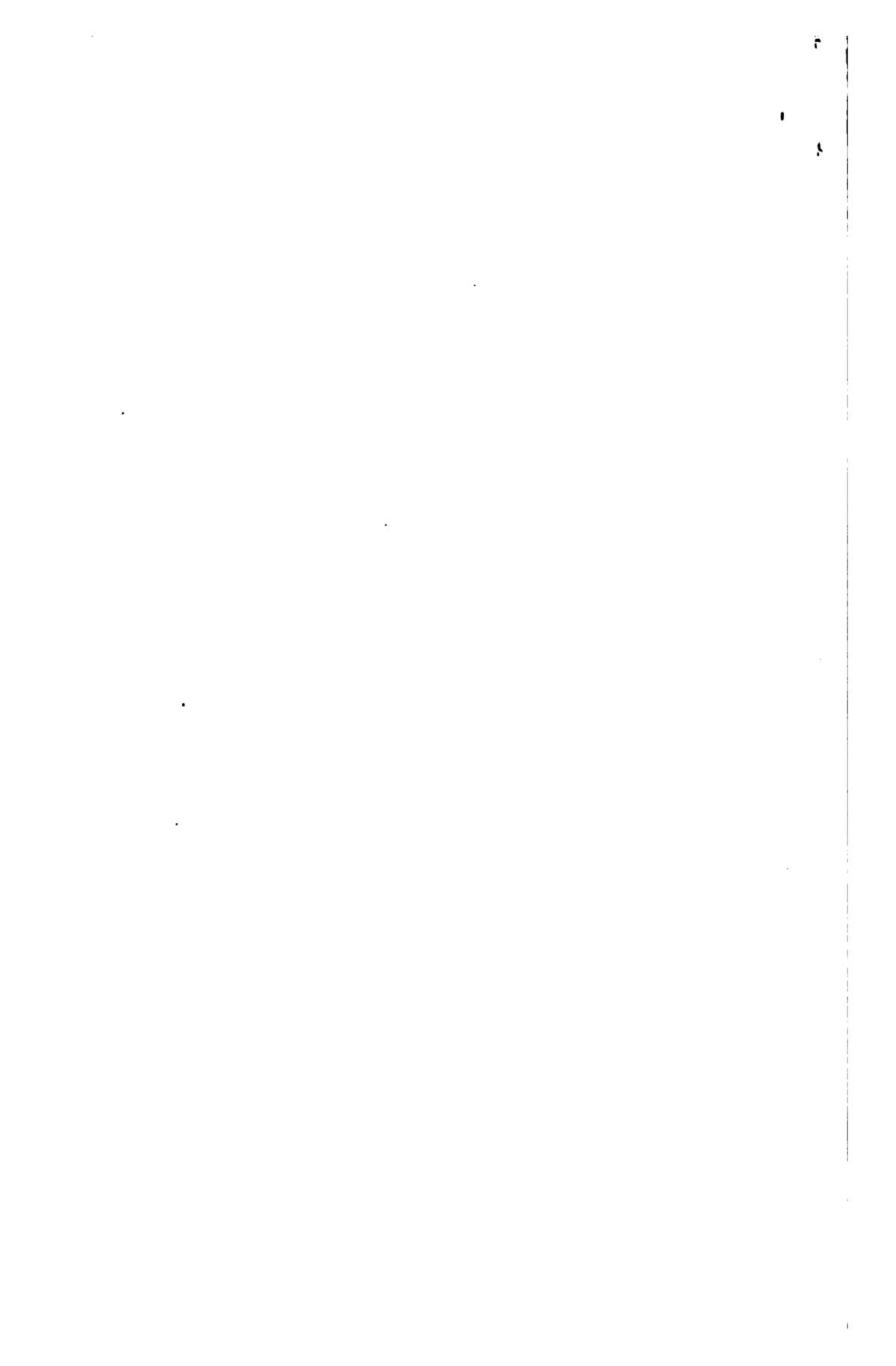






LA QUESTION
DES PORTES DE FER ET DES CATARACTES
DU DANUBE.





4370

2

*

6

LA QUESTION
DES PORTES DE FER ET DES CATARACTES
DU DANUBE

PAR

D. STURDZA

ANCIEN PRÉSIDENT DU CONSEIL DES MINISTRES
SÉCRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'ACADEMIE ROUMAINE.

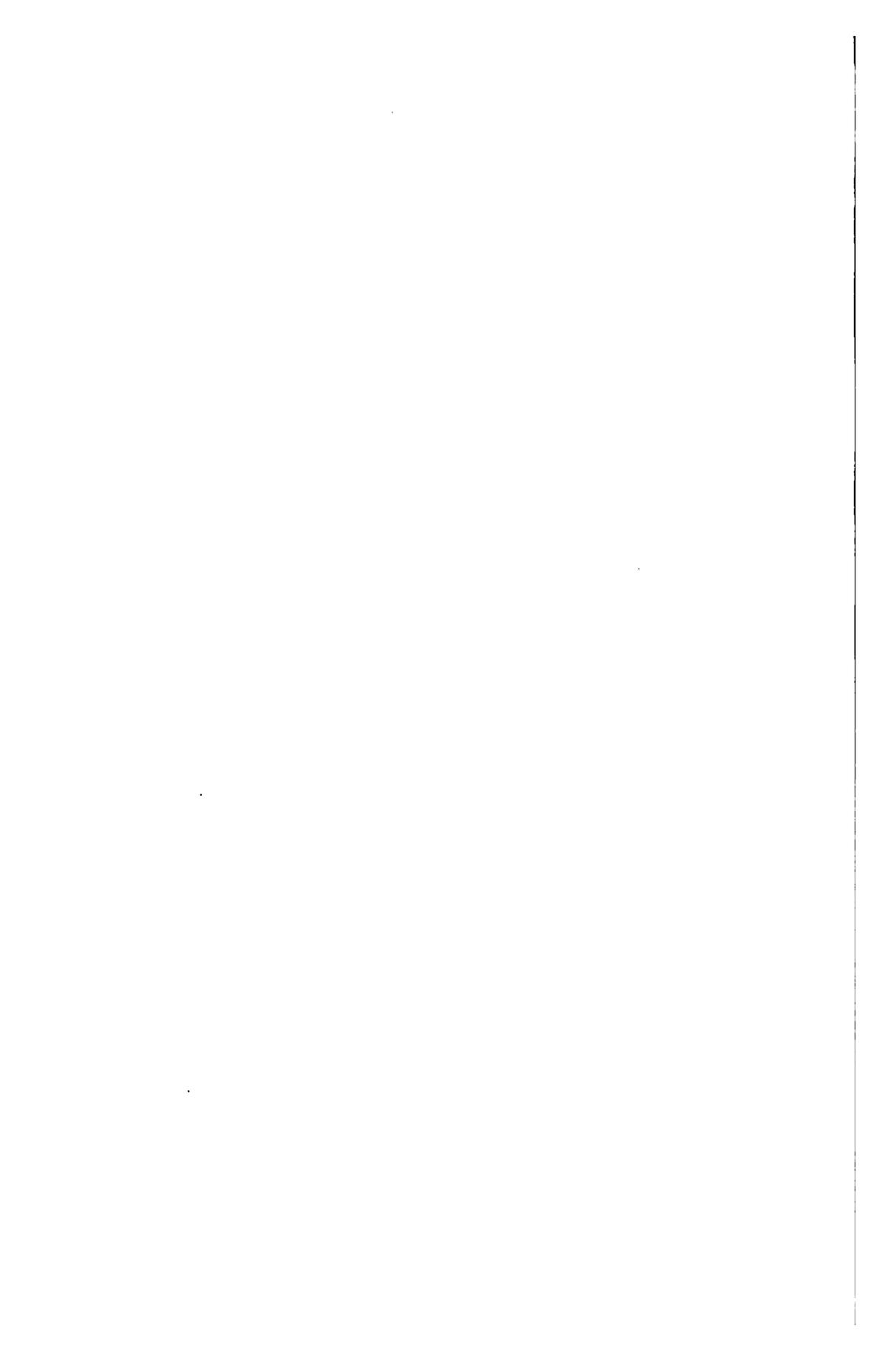
AVEC DES DOCUMENTS ET UNE CARTE
DU DANUBE AUX PORTES DE FER.

BERLIN 1899.

PUTTKAMMER & MÜHLBRECHT

Buchhandlung für Staats- und Rechtswissenschaft.

64 UNTER DEN LINDEN.

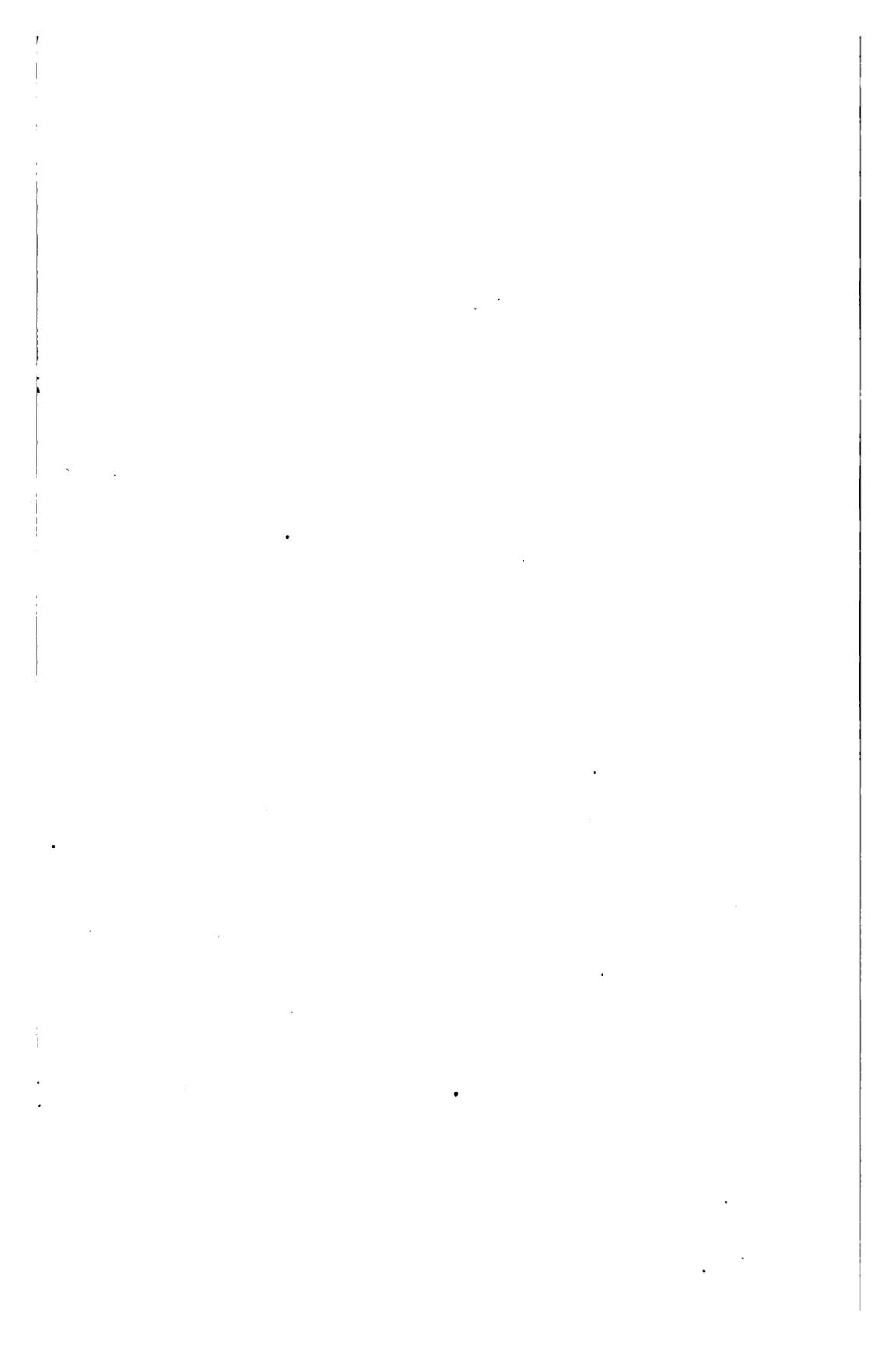


La question du Danube devient de nouveau pleine d'actualité par la publication des Règlements Hongrois de navigation, de police fluviale et de prélèvement de taxes pour les Portes de Fer et les Cataractes du Danube, en date du 14 Juillet 1899.

La présente publication donne un exposé succinct de cette importante question, telle qu'elle est réglée par les traités, et des modifications que les règlements mentionnés tendent à introduire dans le régime des fleuves internationaux, en contradiction avec le droit public européen.

On y a ajouté, pour en faciliter l'étude, les actes diplomatiques les plus importants et la carte nécessaire.

Le 15 Août 1899.



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'oeil 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 Mémoire, 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 Con-

férence de Vienne, „qu'on assurât la liberté complète „du Danube par des moyens efficaces et sous le contrôle d'une autorité syndicale permanente.“

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 régler la navigation des fleuves qui „séparent ou traversent plusieurs états et établis par „l'Acte du Congrès de Vienne, seront appliqués à l'avenir au Danube et à ses embouchures,“ — que „cette „disposition fait désormais partie du droit public de „l'Europe“, — et que les sept Puissances signataires du traité „la prennent sur leur garantie“; le traité dit: „que les règlements de police et de quarantaine à „établir pour la sureté des états, 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, quelqu'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 états sont „séparés ou traversés par une même rivière navigable „s'engagent à régler 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
„personne; 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 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 parti-
„culières ne s'y opposent, sur ceux de ses embran-
„chements et confluents, qui, dans leur cours navi-
„gable, séparent ou traversent différents états.

„Art. 111. Les droits sur la navigation seront
„fixés d'une manière — uniforme — invariable — et assez
„indépendante de la qualité différente des marchan-
„dises, pour ne pas rendre nécessaire un examen dé-
„taillé 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 navigation

„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 conservés qu'en

„tant que les états 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 commerce en général.

„Art. 115. Les douanes des états riverains n'auront
„rien de commun avec les droits de navigation . . .

„Art. 116. Tout ce qui est indiqué dans les
„articles précédents, sera déterminé — par un règ-
„lement 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 états riverains —,
„et ils auront soin de pourvoir à son exécution d'une
„manière convenable et adaptée aux circonstances 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 assu-
„jettie à aucune entrave ou redevance“ 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 éta-

„blissements — 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 états 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 lesquelles l'Autriche-Hongrie et la Turquie étaient seules riveraines, avait un cercle d'action restreint „aux embouchures du Danube“, depuis Isaktcha à la mer et son but était — „de 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“ (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 Württemberg — et les commissaires de la Moldavie, de la Valachie et de la Serbie. Quoiqu'on avait ainsi séparé les états riverains en deux groupes par les titres différents accordés à leurs représentants, afin de marquer la position politique des états 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, parcequ'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 état, 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 1838, 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 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 pourparlers „avec les autres Puissances, elle s'occupera de recon- „stituer 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 connaître „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 reconnu 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 contractantes leur reconnaissent „dès aprésent — 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 inap- „plicable à cette partie du fleuve pour un laps de „temps — nécessaire 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'ar- „ticle 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 que — „en tant „qu'il s'agirait d'une modification de l'article 17 du „dit Traité, cette dernière — fera l'objet d'une Con- „vention 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 états riveraines seuls — l'Autriche-Hongrie et la Turquie — se réunirent en 1873 en Commission mixte pour décider 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 fût 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^me 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 travaux, 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'exécution 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 états 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 dispositions „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 maintenues „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 réguli- „sation des Portes de fer et des Cataractes d'Orsova „— sans demander le concours financier de la Princi- „pauté —; 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 tra- „vers 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 pèsent 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 états 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 récemment par le Ministère de Commerce de Hongrie, sont au nombre de cinq, et nommément:

„I. Le Règlement des taxes de navigation et des taxes de remorquage, 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 Hongroise 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 de Commerce du Royaume de Hongrie a décrété des Règlements fluviaux de sa propre autorité et sans entente préalable avec les autres états 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, réglant 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 entre 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 états 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'accroître davantage avec les facilités, que le nouveau Canal devrait offrir à la navigation? L'Autriche-Hongrie a reçu le mandat, d'écartier 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 concitoyens ou à l'Europe de l'emploi de ce mandat et n'est pas obligée de discuter avec eux le mode du remboursement des dépenses faites? Le Traité de Berlin, n'ayant sous ce rapport rien changé aux dispositions internationales antérieures, une entente avec les états riverains ne pouvait être évitée et était tout naturellement indiquée.

Pour arriver à une conclusion favorable aux décisions du gouvernement royal de Hongrie, on alléguera 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 (Cataractes et „Portes de fer) — pour un laps de temps nécessaire „au remboursement de la dette en question (nécessité „par les travaux devant faire disparaître les obstacles „qui s'opposent à la navigation) —.“ Cette disposition n'était certainement pas destinée à supprimer la déclai-

ration 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'élaboration 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 remboursement 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 reconnaissance — aux Puissances Riveraines — de la „partie du Danube, où les Cataractes et les Portes de „fer mettent des obstacles à la navigation, — 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 locale 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 états riverains uniquement pour les travaux à exécuter et les taxes à percevoir, 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, aggrandir 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 réglementer 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 états 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 Vircerova, 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 les rapports amicaux entre les états, et surtout entre des états limitrophes, dont les intérêts se touchent de près.

En effet, le 3^{me} Règlement institue — „une Autorité Hongroise de Navigation du Bas-Danube“ —, dont le cercle d'attributions est indiqué d'une manière vague dans le préambule du 4^{me} Règlement, comme devant se maintenir — „dans la section du Danube „appartenant aux travaux de régularisation des Portes „de fer, c. à. d. 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. à. d. 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 Nr. 5, d), quoique la frontière hongroise s'arrête en amont de Vircerova, au torrent de Bahna, éloigné

d'Orsova de $4\frac{1}{2}$ Kilomètres et de Turnu Severin de $17\frac{1}{2}$ Kilomètres.

Cette disposition est précisée dans diverses parties des Règlements, afin de ne pas donner lieu à des doutes. Ainsi:

— dans le 1^{er} Règlement —

— à l'article 3, qui „partage la partie regularisée du Danube, „en ce qui concerne les tarifs, en deux „corps principaux, — celui d'Alt Moldova à Orsova ou „Vircerova, et celui d'Orsova ou Vircerova à Turnu „Severin —“ (Vircerova et Turnu Severin se trouvant sur le territoire roumain), — et à l'article 2 précité;

— dans le 3^{me} 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 ses 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

„roumaines 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^me 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^me 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 navigation, de police fluviale et „de surveillance depuis les Portes de fer jusqu'à „Gulatz“, — 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^me Règlement et le préambule du 4^me 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 Moldova jusqu'à la ligne des Ca- „taractes 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 Se-

verin les parties, où „les travaux de régularisation „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 Vircerova, et d) la fin inférieure „des Petites Portes de fer et Turnu Severin.“

La frontière roumaine commence au torrent de Bahna, en amont de Vircerova 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 Vircerova (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 alléges pour la traversée des Portes de fer et des Cataractes, et qu'en vertu des dispositions réglementaires du Ministère hongrois cette station importante se trouve supprimée, puisqu'on ne parle que de Vircerova, en amont, et de Turnu Severin, en aval du Canal des Portes de fer.

Le 3^{me} Règlement, organisant „l'Autorité Royale „Hongroise du Bas-Danube,“ ainsi que le 4^{me} 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 réglementation de laquelle l'Autriche-Hongrie n'avait reçu aucun mandat de la part des Puissances intéressées. L'article 5 du 3^me Règlement 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^me Règlement contient la disposition suivante: — „Sur cette „section du Bas-Danube, 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^me 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^d 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^me Règlement, qui contient les règles de la police de navigation sur cette portion de 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^me Règlement).

— les peines infligées pour les contraventions (article 7 du 3^me Règlement et articles 11 à 17 du 4^me Règlement),

— les cas d'avarie et de dommages (article 8 du 3^me Règlement),

— le pilotage obligatoire (articles 9 et 10 du 3^me Règlement et toutes les dispositions du 5^me Règlement),

— les réclamations éventuelles contre les décisions de l'Autorité de navigation d'Orsova (article 15 du 3^me Règlement),

— les questions de remorquage à travers le Canal des Portes de fer (Chapitre VI du 3^me 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 ou 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 états 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 de 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 quart 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^d Règlement soumet 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 contrôle, à la révision et aux vérifications de l'Autorité hongroise.

Ce contrôle, cette révision et ces vérifications sont si minutieuses, si compliquées et si sévères (articles 2, 3, 4 du 2^d Règlement), qu'elles équivalent à une relâche forcée, établie sous une forme moderne; d'autant plus que le contrôle du pilote et la révision et 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 taxes de navigation (art. 14 du 3^{me} Règlement), — que c'est le Mi-

nistère de commerce hongrois qui statue sur les réclamations éventuelles (art. 15 du 3^me 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^d 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. à. d. 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 Gouvernement 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 arge part à l'édition 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 „indépendantes de la qualité différente des marchandises,“ 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 de Registre = métriques	Francs par tonne 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 nommé-
ment 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 char-
bons 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 réduc-
tion à 6 Heller par 100 Kilos. Du reste ces faveurs
ne sont que fictives, puisque le Ministère de 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 régu-
larisée (Art. 3 du 1^{er} Règlement: Alt Moldova à Orsova
ou Vircerova — et Orsova ou Vircerova 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 quin-

taux (600 tonnes) de marchandises; les taxes à payer seront les suivantes

	Cour.	Florins	Francs
650 tonnes à 20 Heller = 130 Cour.	} 1210	— 605	— 1270,50
6000 quint. à 18 " = 1080 "			
650 tonnes à 5 " = 32½ "	} 272½	— 136¼	— 286,13
6000 quint. à 4 " = 240 "			
soit 1482½ C., 741¼ fl., 1556,63 fr			

c. à. d. 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 67 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 réduction 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 à 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 26 centimes, tandis que celle qui pèse sur les marchandises est de 2 francs 13 centimes.

Les Règlements hongrois de navigation ont été conçus du 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 couteuse, par conséquent moins profitable au commerce; il est douteux de l'autre que les travaux exécutés correspondent au but proposé, c. à. d. „qu'ils ont fait disparaître les obstacles, que les Portes de fer et les Cataractes 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. — Mr. Bela de Gonda, Conseiller au Ministère royal hongrois du Commerce,

Mr. J. Blociszewski, professeur à l'Académie orientale de Vienne et Mr. H. Arnold, professeur à l'école polytechnique de Hannovre --, 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 „le: plus grandes réserves sur l'utilité des „travaux exécutés aux Portes de fer“.

Mr. 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 direction technique „mesura sa vitesse d'écoulement à la surface et constata „que (l'échelle fluviale d'Orsova marquant environ 4 m. „au dessus de O) 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 „parcourir les 1800 m. de sa longueur; la „Drava“, „bateau de voyageurs 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 Mr. Blociszewski: — „Si on ne „transforme par profondément les travaux faits aux „Portes de fer, la nouvelle voie sera juste aussi favorable à la navigation 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
„canal qu'à son extrémité inférieure. Il en résulte une
„inclinaison de $2\frac{1}{2}$ mètres par kilomètre, ce qui est
„considérable. Pour répartir cette pente, — il eut
„fallu donner au canal une longueur de 4 ou 5 kilo-
„mètres. 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 pro-
„longer les digues qui enserrrent le canal. — La con-
„séquence de l'inclinaison et des obstacles que le fleuve
„rencontre encore sur la partie des rapides qui sub-
„sistent à gauche du canal, c'est que les eaux se pré-
„cipitent, avec la rapidité 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
„oublient d'ajouter c'est que la vitesse maxima ne se
„trouve pas à la surface, mais au tiers de la profon-
„deur. 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 profon-
„deur de 2 mètres. Or, c'est cette profondeur précisé-
„ment 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 re-
„morqueur qui a franchi seul le canal, le Tisza, de la
„Compagnie autrichienne de navigation, a mis 23 mi-
„nutes à le remonter (16 Mars 1896). Le 17 Mars,
„le steamer Drave, de la même Compagnie, a mis
„21 minutes en chauffant à toute vapeur. Or, les re-
„morqueurs du Danube sur le parcours hongrois tirent
„ordinairement 4 ou 5 chalands, portant chacun 250
„à 600 tonnes. En arrivant de Roumanie, un re-
„morqueur de ce genre devra faire franchir le canal à
„chacun des chalands successivement. Vu les expéri-
„ences 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
„remorqueur. 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 produisait, une
„catastrophe deviendrait inévitable. Le fond du canal
„étant uni et en roche pure, il serait impossible de
„jeter l'ancre; le bateau 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 couteuses. La longueur de l'opération de re-

„morquage, 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 trans-
„port qui touchent, vu la concurrence sur le Danube-
„Moyen, un frèt minime, ne préféreront 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 volontairement 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-hongrois, reconnaissant l'in-
„suffisance du Canal des Portes de fer, fera son pos-
„sible pour l'améliorer. . . . On a le choix entre divers
„moyens: chaîne de touage, table métallique avec ma-
„chine fixe, voie à crémaillère le long du canal avec
„locomotive pour le service de traction. Mais ce ne sont
„là que des palliatifs insuffisants, dangereux même, puis-
„que, 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 construc-

„tion 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-compiqué à cause
„de la violence extrême du courant. C'est un travail
„de géant, que de faire sortir le Danube du nouveau
„lit qu'on lui a donné. . . . Les travaux accomplis aux
„Portes de fer n'assurent pas suffisamment la naviga-
„tion sur les rapides: ils ne répondent donc pas aux
„stipulations du Congrès de 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, parcequ'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 aug-
„mente, 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 que nécessiterait de donner
„au canal quatre fois sa longueur actuelle. Ce change-

„ment ne pourra être fait sans entraver sensiblement
„la navigation et coûtera probablement 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. à d. 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 États 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 états 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 du 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 navigation 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 du 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'état, 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.

Annexes.

— — —

I.

Traité de Paris du 30 Mai 1815 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 régler les droits à lever par les États 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 de 1815.

Art. 108.

Les puissances, dont les états sont séparés ou traversés par une même rivière navigable, s'engagent à régler 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 confluent qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents états.

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 états 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 états riverains ne voulût diminuer le nombre de ceux qui lui appartiennent exclusivement.

Art. 113.

Chaque état 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 états 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 forcé. Quant à ceux qui existent déjà, ils ne seront conservés qu'en tant que les états 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 états riverains n'auront rien de commun avec les droits de navigation. On empêchera, par des dispositions réglementaires, que l'exercice des fonctions des douaniers ne mette pas d'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 états 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'Escant tels qu'ils se trouvent joints au présent acte, auront la même force et valeur que s'ils y avaient été textuellement insérés.

III.

Protocoles des Conférences de Vienne de 1855

Relatifs au Danube.

Protocole 4, du 21 Mars 1855.

M. M. 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 complète-

ment 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 incontestable 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 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, M. M. les Plénipotentiaires russes ont objecté à l'emploi du terme „syndicat“, par ce 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 M. M. les Plénipotentiaires de Russie de réserver leur opinion jusqu'à la discussion de la révision 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 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.

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

M. M. les Plénipotentiaires russes ont maintenu leur réserve.

M. M. 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 desir de son gouvernement d'être aussi représenté dans la commission exécutive, l'Angleterre ayant sur le Danube d'importants intérêts de commerce européen.

M. M 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 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 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 régler la navigation du Bas-Danube.

L'idée énoncée à l'article 6, de neutraliser le Delta du Danube, en autant que l'exigerait la liberté de mouvement et d'action de la commission permanente, a rencontré de l'opposition de la part de M. M. 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 échelles 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 quoique 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

Mémoire 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 Ibraïla 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, établiront 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 special et les arrangements que cet acte aura établis seront obligatoires pour les trois Etats riverains du fleuve.

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 Soulina 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 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 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 notamment 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 Euro-

péenne et dans la Commission Riveraine. A l'appui de ce desir, 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 Etats 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 dissoute 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 Etats 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 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 duquel 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 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 Prokesch, concernant la presque impossibilité de combiner la facilité de naviguer par la Soulina 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 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, M. M. 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 un 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 tombe finalement l'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 régler 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 toute 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 sus-mentionné du 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 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 stricte 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 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. 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 Com-

mission 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 Soulina 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 la Danube jusqu'au point où le bras de Saint Georges se sépare de celui de Soulina, 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 Soulina 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.

IV.

Projet des Préliminaires de paix du 1. Fevrier 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 de 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 réglemens relatifs à la liberté du Danube.

V.

Congrès de Paris.

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 permettraient 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 de six paragraphes suivants :

„L'acte du Congrès de Vienne ayant établi les principes destinés à régler 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; elle 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, quelqu'il soit, à la libre navigation.“

„La Sublime-Porte prend l'engagement de faire 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 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 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 Haut 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'ambiguïté 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 Buol expose que les principes établis par le Congrès de Vienne, et destinés à régler 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 effica-

cement 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 exclusifs que le Congrès ne saurait consacrer.

M. M. 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 Etats riverains. Il propose, en conséquence, une rédaction nouvelle qui a pour objet de répondre pleinement au principe de libre navigation déposé dans les préliminaires, en tenant compte, pendant un terme déterminé, de ces mêmes engagements.

VI.

Traité de Paris du 30 Mars 1856.

Art. 15.

L'acte du Congrès de Vienne ayant établi les principes destinés à régler 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 États 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 un délégué, sera chargée de désigner et de faire exécuter les travaux nécessaires, depuis Isakcha pour dégager les embouchoures 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 des 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^o élaborera les règlements de navigation et de police fluviale; 2^o 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^o ordonnera et fera exécuter les travaux nécessaires sur tout le parcours du fleuve; et 4^o veillera, après la dissolution de la Commission européenne, au maintien de la navigabilité des embouchoures 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 Nos. 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.

VII.

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 régler en conséquence la navigation du dit fleuve, ont nommé à cet effet, pour leur délégués:

(suivent les noms des délégués).

Les délégués susmentionnés, auxquels les trois 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 entièrement 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 autres 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 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 marchan-

dises 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 assujetties 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 du navire, ainsi que celle du 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 en 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 à 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, sui-

vant 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 deux 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 du conducteur perd sa validité, du moment ou 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 ou 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 pré-alables, 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 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 nécessaire 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 1856.

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 être fixés plus haut qu'il n'est nécessaire pour couvrir approximativement les frais de construction et 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, toutes les facilités que les circonstances rendront possibles. Afin que la révision 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, un 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 conducteur 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 d'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 au moins long, sous la sur-

veillance 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 quaranténaires, 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 procédera à une révision 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-annexée 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 procédera, 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, qu'il est obligé d'exhiber à la demande de l'autorité fluviale.

Art. 36.

Les gouvernements riverains s'engagent à faire exécuter, chacun pour 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 Isaktcha, afin d'étudier la nature des

obstacles physiques que présente actuellement le fleuve, et d'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'Isaktcha, 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 leur 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 fait 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 États 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.

VIII.

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.

TITRE PREMIER.

Construction, agrès, équipage et chargement des bâtiments.

§ 1.

Dispositions générales.

Des prescriptions particulières régleront 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.

Révision périodique des bâtiments.

Les propriétaires des bâtiments sont obligés de se soumettre aux révisions périodiques de leurs bâtiments et de remédier immédiatement aux déficiences 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 pointés 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 attribution 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 de 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 ses 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 qu'un conducteur en cours de navigation ait perdu sa propre patente ou celle de son bâtiment, il en prévendra 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 chargement, 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 des 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'écartier 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 à l'abri. Conducteurs et équipages des bâtiments ou radeaux quelconques, à portée de l'embarcation en détresse, sont obligés à 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 plutôt 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 d'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 de 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 états 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, nitrique, muriatique; alumettes 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

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 des 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, tout 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, ou 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 domicile à la station même de la partie du fleuve qui lui est assignée et ne pourra 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 de bâtiment ou de 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 paiement d'un droit de pilote. Ces quittances porteront: a) le numéro d'ordre; b) la date; c) le nom ou la designation 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 par 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 procédera 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 manoeuvrer 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 différends bas-fonds de la section respective du fleuve, d'après des degrés

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 sera requis.

§ 33.

Le pilote est autorisé, et selon les ordres de ses préposés obligé, 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 les gouverneurs de bâtiment et auprès les 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;

ou l'autorité en question se trouve ou lui a été assigné, ou l'intervention des prescriptions du présent règlement ou à son défaut, en cas de l'une ou l'autre, qui sera fixée par le gouvernement respectif. La faute étant plus grave, à une suspension des fonctions de pilotage durant un temps proportionné à la faute. Le temps sera double en cas de recidive, laquelle pourra même, dans certaines circonstances, entraîner la perte de la concession. Une peine sera toujours prononcée pour la seconde suivante. La même peine sera appliquée si, de la negligence ou négligence dans l'exercice de ses fonctions, il était résulté, que que dommage pour le bâtiment ou radeau, pour le mariage ou bien pour l'enlèvement ou d'autres personnes, à leur corps ou à leur bien, quand survient le dommage avant que cause dans une intention malveillante, ou par suite d'un excès de vitesse de tous les leviers, 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, appartient 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.

Le 16 Octobre 1857

IX.

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

Protocole No. 14, du 9 Août 1858.

M. le Plénipotentiaire de la France rapelle 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 M. M. 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 du 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.

M. M. 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 Plénipotentiaire de France rapelle que M. M. 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 la 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 navigation . . . 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 favorables 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 desire 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 contractantes seront également représentées.“ La même disposition est, suivant lui, opposée 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 égalité“. 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. à. d. 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 révision 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 navigation, 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 1^{er} la rédaction ci-après: — „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, soit en descendant, soit en remontant, sera entièrement libre, tant pour le transport des marchandises que pour celui des voyageurs, et ne pourra être interdite à personne, en se conformant toutefois aux règlements qui seront arrêtés pour sa police d'une manière uniforme pour tous et aussi favorables 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^e“. — 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 mesure quarantenaire, à moins, que l'existence d'une maladie pestilentielle dans le port d'où ils viennent ne soit constatée par la patente 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 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 ouvert 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 pro-

position 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 la 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 Etats 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'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'un 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 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 2 Février 1815, dans la première séance de cette Commission,

M. le duc de Dalberg, Plénipotentiaire de France, a proposé : — „Article 1^{er} : Le Rhin . . . sera, sous le rapport du commerce et de la navigation, considéré comme un fleuve commun entre les divers états qu'il sépare ou traverse. Art. 2: La navigation sera entièrement libre et ne pourra être interdite à personne, en se conformant toutefois aux réglemens, etc. —.“ Dans la seconde Conférence, tenue le 8 Février 1815, Lord Clancarly, 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. 1^{er}: 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 à faire cet amendement, vu . . . que les dispositions du Traité de Paris ne visaient qu'à débarrasser la navigation des entraves, qu'un conflit entre les Etats riverains pourrait faire naître, et non à donner à tout sujet d'Etat non riverain un droit de navigation 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 réglemens 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 réglemens 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

devenant la partie des exceptions qui li sont 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 n° 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, parcequ'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 réglemens 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 réglemant fluvial, seraient incompatibles avec les droits de souveraineté des Etats riverains et priveraient les gouvernements de ces Etats des moyens de pouvoir 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 à l'article 34, le Plénipotentiaire d'Autriche rappelle que les réglemens pour la navigation du Rhin et de l'Elbe ont été souvent modifiés par des Commissions riveraines, sans que ja-

mais, qu'il sache, des Puissances non riverains 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 M. M. les Plénipotentiaires de France, de la 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 pavillons de toutes les nations seront traités sur le pied d'une parfaite 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 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.

M. M. les Plénipotentiaires de France, de la 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 Riveraine de celle 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.

M. M. les Plénipotentiaires de France, de la 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.

M. M. les Plénipotentiaires de France, de la 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 M. M. les Plénipotentiaires de France, de la 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.

M. M. les Plénipotentiaires de France, de la 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 Puissance 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 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 la 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 en 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 Puissance signataires.

X.

**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 reconnaît 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 articulés dans l'acte de navigation, pourvu qu'elles ne soient 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 états, auxquels des faveurs à cet égard étaient acquises par des traités antérieurs, les facilités nécessaires pour satisfaire à ses engagements.

3. Par les mesures quaranténaires, 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, 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 révision 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 en exécution, lorsque les pouvoirs publics seront définitivement constitués dans ces trois principautés

XI.

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 la 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 commencerait 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, 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 réglementation 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 involontaire, 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 Soulina.

„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 exemplaire originaux: l'un restera, comme les autres Protocoles, aux Actes de la Conférence, l'autre sera remis au Plénipotentiaire 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 en 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 ad-joint 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 sa-

voir 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, de 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 la 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 espérerait toujours en obtenir un nouveau, tandis qu'un délai plus long serait, par cela même, considéré comme devant être définitif.

M. M. les Plénipotentiaires d'Autriche et de Russie adhèreraient au terme de cinq ans, mais en demandant que la Commission Européenne fut 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 dissondre 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 la 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 réglementation 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 en 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.

M. M. les Plénipotentiaires de Russie, d'Autriche, de Prusse, d'Italie, et de Turquie adhèrent avec 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 constitution, 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 esprit large et libéral; mais il désirerait que M. le prince de Metternich fut 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 M. le Baron de Hübner a élevé, contre les modifications demandées dans la conférence de 1858, 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 Lhuys 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 serait, 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 Isaktcha 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 Isaktcha, 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 ce 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'Isaktcha.

A cet endroit, et de là jusqu'à Braïla, les navires destinés à la navigation en pleine mer qui sont au nombre de 2,559 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'Isaktcha.

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 Isaktcha 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 leurs gouvernements 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 commissaires 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.

M. M. 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 Braila 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.

M. M. 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 Braila 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.

XII.

**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 30 Mars 1857, qui n'auront pas été abrogés 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 cosignataires."

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 la Grande-Bretagne propose que l'article suivant, ayant pour but la prolongation de la Commission Européenne du Danube, soit également inséré dans le projet du 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 Isaktcha, 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.

M. M. 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 deux 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 de la 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 prolongation 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 N. 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 fut 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 in-

structions 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 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 la 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:

Après la lecture faite par l'article 16 du traité de Paris, Louis-Antoine, les Puissances co-signataires du traité, sont chacune représentées par un plénipotentiaire, et qui a été chargée de lever et de faire exécuter les travaux nécessaires depuis l'embouchure pour lever les embouchures du Danube, ainsi que les parties de la mer Noire et avoisinantes, les 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, et maintenir dans sa composition actuelle. La durée de cette Commission est fixée pour une période temporaire de deux ans, à compter du 24 Avril 1871, et expirera jusqu'au 24 Avril 1881, 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 5 du projet de traité, devenu l'article 3 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 avant été agréé par la Conférence, l'article 3 se trouve ainsi rédigé :

Art. 3. « 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 entr'elles, à l'effet de faire disparaître ces obstacles, les hautes parties contractantes leur reconnaissent dès à présent le droit de percevoir une taxe provisoire 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."

XIII.

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 cosignataires du Traité sont cha-

cune représentées par un délégué, et qui a été chargée de désigner et de faire exécuter les travaux nécessaires depuis Isaktcha, 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 meilleurs 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-Hongrie, 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 consignataires.

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 entr'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.

XIV.

Congrès de Berlin.

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 1888, 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 révision 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 VI 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 VI 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 Congrès. 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 qu'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^o neutralisation du Danube jusqu'aux Portes de fer; 2^o permanence de la Commission Européenne; 3^o participation de la Roumanie aux travaux de cette Commission; 4^o 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. E. 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. E. la considère comme un amendement nécessité par la situation nouvelle qui résulte de l'attribution de la Dobroutcha 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 d'ailleurs fait 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 Haymerle, que les mots: "Empire Russe" doivent être ajoutés dans l'énumération des Etats riverains. La haute Assemblée, après lecture du 2^o 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 à 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. E. 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 révisé 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. E. 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. E. ne pouvoir être décidées par une commission spéciale, mais devoir être consacrées par l'autorité du Congrès.

A la suite d'une 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 d'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 1^{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 demie-heure pour la conférence particulière des Plénipotentiaires chargés de régler 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.

1^{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 le 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 derédaction 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.

XV.

Traité de Berlin du 13 Juillet 1878.

Art. 52.

Afin d'accroître 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 station-

naires 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.

XVI.

Traité de navigation entre l'Autriche-Hongrie et la Serbie du 10/22 Février 1882.

Art. 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 obervant 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.

Art. II.

Aucun privilège exclusif de navigation ou droit forcé, tel que droit d'étape, de dépôt, 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 con-

tractantes s'engagent à n'accorder des concessions de touage qu'après une entente préalable et avec assentiment réciproque.

Art. 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 bien-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.

Art. 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 requisition 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 en destination des marchés voisins, sont exempts et de la patente de navire et de celle de conducteur.

Art. 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 bateau 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.

Le 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.

Art. 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 commune 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.

Art. 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 visibles.

Art. 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-Séverin, 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 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.

Art. 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 le 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 bateaux 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.

Art. 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 les marchandises transportées 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.

Art. XI.

En ce qui concerne la rive Serbe, respectivement la section Serbe des eaux frontières en amont des Portes-de-Fer, les

Règlements de port, 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 procédera 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.

Art. 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.

Art. XIII.

Des bacs ne pourront être établis qu'à la suite d'une cession 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 de bacs ne seront accordées qu'après entente réciproque.

Art. 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 régler les contestations survenus 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 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 en 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.

Art. 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.

Art. XVI.

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 d'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.

XVII.

Convention relative à la navigation du Pruth.

Signée à Bucarest le 3/15 Décembre 1866.

Le Gouvernement de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, le Gouvernement de Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique, et le Gouvernement de Son Altesse Sérénissime Le Prince Régnant des Principautés-Unies, dans leur désir de régler d'un commun accord, en leur qualité d'États riverains, la navigation du Pruth, sont convenus à cet effet des stipulations qui suivent:

1°. La navigation dans tout le parcours du Pruth, en tant qu'il traverse ou sépare les États 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.

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 à l'embouchure du Pruth dans le Danube. Outre cette taxe unique, aucun autre droit, quels que soient son nom et son origine, ne pourra être prélevé sur la navigation, sauf les cas prévus à l'article 18.

3°. Les produits et les marchandises transportés par le Pruth seront entièrement libres de tout droit de passage ou de transit.

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.

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.

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.

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) à désigner et à faire exécuter les travaux indispensables pour améliorer le lit du fleuve; b) à 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) à élaborer les règlements de police fluviale; d) à veiller à l'entretien des ouvrages et à la stricte observation des dispositions des règlements.

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.

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.

10°. L'entretien de l'inspecteur sera porté annuellement sur le budget des dépenses générales pour la navigabilité du fleuve.

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.

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.

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.

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.

15°. Des chemins pour le halage des bâtiments devront être établis sur les deux rives du fleuve.

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.

17°. Il ne sera construit, sur l'une ou sur l'autre des rives du fleuve, soit par des compagnies de commerce ou de navigation, soit enfin par des particuliers, aucun pont, débarcadère, quais, échelles et 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.

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 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.

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.

20°. Conformément aux articles 2 et 7 du présent Acte, la Commission mixte pour le Pruth arrêtera un tarif de taxes de navigation qui doivent être prélevées en son embouchure, 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.

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) à l'amortissement successif de ce capital.

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 révision 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.

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.

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.

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.

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.

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.

28°. Afin d'assurer l'exécution du règlement de police dans 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.

29°. Si une épidémie vient à éclater, des lignes quaranténaires sur le Pruth pourront être établies.

On tâchera toutefois de concilier, autant que faire se pourra, les garanties sanitaires avec les besoins du commerce et de la navigation.

30°. Les bâtiments descendant le Pruth seront affranchis de tout contrôle sanitaire; il en sera de même pour les bâtiments venant du Danube, aussi longtemps qu'une épidémie ne régnera pas dans les provinces riveraines du fleuve; les bâtiments seront tenus simplement de présenter leur patente de santé aux autorités des échelles où ils mouilleront.

31°. La perception des droits ne pourra s'effectuer qu'à l'embouchure du Pruth dans le Danube, et elle ne devra gêner en rien le mouvement de la navigation.

32°. Un poste roumain sera placé à l'embouchure du Pruth et prêtera mainforte, en cas d'opposition, aux Commis-

saires, à l'inspecteur de la navigation ainsi qu'aux agents chargés de la perception.

La Commission mixte demandera au besoin le concours de l'autorité consulaire compétente.

33°. La Commission mixte aura son siège à Bucarest ou à Galatz.

XVIII.

Règlement de navigation et de police applicable au Pruth *arrêté le 27 Janvier (8 Février) 1871 par la Commission mixte permanente du Pruth.*

La Commission mixte du Pruth:

En exécution de l'art. 26 de la Convention signée à Bucarest le 3/15 Décembre 1866, par les Délégués de l'Autriche-Hongrie, de la Russie et de la Roumanie, portant que la navigation du Pruth sera régie par un Règlement de navigation et de police élaboré par la dite Commission mixte et approuvé par les trois Gouvernements signataires;

Arrête le règlement dont la teneur suit:

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 bâtiments 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 ses 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 générale 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 bâtiments 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 bâtiments dans le Pruth. Cette patente leur est délivrée par leur autorité nationale, s'ils sont sujets de l'un des États 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 bâtiments, construits pour un seul voyage à effectuer dans 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 dans 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 bâtiment naviguant dans le Pruth est tenu d'avoir un rôle d'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 bâtiment, radeau ou train de bois est en cours de voyage ou sous charge.

Art. 6.

Tout bâtiment naviguant dans 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 portée.

Indépendamment de ces documents, les bateaux à vapeur naviguant dans 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 bâtiments à voiles, chalands de remorque ou bateaux à vapeur sont tenus, pour être admis à naviguer dans 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, les quelles autorités leur délivrent alors, s'il y a lieu, les patentes et certificats nécessaires.

Art. 7.

Les machinistes des bateaux à vapeur naviguant dans 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 faible portée 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 bâtiments construits pour un seul voyage à effectuer dans 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 connaissance 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 bâtiment est en cours de voyage ou sous charge.

Art. 10.

Si le même bâtiment charge des marchandises, pour lesquelles il a été dressé plusieurs lettres de voiture ou connaissances, il est rédigé un manifeste, sur lequel les différents connaissances 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 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 la dimension des arbres composant les radeaux ou trains de bois.

Art. 12.

Les patrons ou conducteurs de bâtiments, 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 des bâtiments, radeaux ou trains de bois sont tenus, même sans en être requis, de produire à l'agent chargé de la perception des taxes établies au confluent du Pruth, et avant de traverser ce confluent, soit à l'entrée, soit à la sortie de la rivière, la patente des bâtiments, ainsi que le rôle d'équipage ou le document destiné à en tenir lieu, et toutes les lettres de voiture, connaissements ou manifestes dont les dits patrons ou conducteurs doivent être munis conformément aux articles précédents; ils sont tenus, en outre, lorsqu'ils sortent du Pruth pour entrer dans le Danube, de produire au percepteur des taxes l'acquit des droits de douane ou autres, auxquels les marchandises embarquées ou les bâtiments auraient été assujettis dans le lieu d'embarquement.

L'agent 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 bâtiment, train de bois ou radeau traversant le confluent du Pruth avec le Danube.

Le passage du confluent, soit à l'entrée soit à la sortie du Pruth, ne peut être accordé par l'agent préposé sur ce

point à la police de la navigation, à aucun bâtiment, transport, radeau ou train de bois, qui ne serait pas muni d'un laissez-passer délivré par le percepteur 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 bâtiment 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 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 la rivière ou sur ses rives, et il doit veiller avec le même soin à se sauvegarder lui-même.

Le capitaine, patron au conducteur ne peut s'éloigner du bâtiment, transport, radeau ou train de bois qu'il est chargé de diriger, aussi longtemps qu'il est en marche.

Art. 15.

Les bâtiments naviguant dans 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, de façon à pouvoir s'arrêter facilement en cas de besoin.

Art. 16.

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 ne peut jamais y avoir, en dehors des ports, deux ou plusieurs bâtiments mouillés ou amarrés bord à bord, le long du chemin de halage.

Art. 17.

Lorsque pour un motif quelconque, même pour se renflouer, un bâtiment 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 bâtiment 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. 18.

Les bateaux à vapeur à aubes ou à hélice ne peuvent amarrer le long de leur bord les bâtiments qu'ils remorquent dans le Pruth, et il est interdit, en général, de naviger dans la rivière avec plus de deux bâtiments amarrés bord à bord.

Art. 19.

Le capitaine de tout remorqueur qui entreprend de remorquer dans le Pruth un ou plusieurs bâtiments, transports, radeaux ou trains de bois, pour lesquels la force de son bâtiment est insuffisante, est civilement responsable de tous les dommages qui peuvent en résulter.

Art. 20.

Lorsque des bâtiments 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. 21.

Les radeaux et trains de bois qui naviguent dans le Pruth ne peuvent avoir un tirant d'eau de plus de deux pieds anglais, ou soixante centimètres et demi, ni une largeur de plus de quinze pieds anglais, ou quatre mètres cinquante quatre centimètres, et ils ne peuvent être composés de plus de quatre séries d'arbres placées bout à bout dans le sens de la longueur.

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. 22.

Tout bâtiment à vapeur naviguant dans 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 de deux milles au moins, hissée en tête du mât de misaine, d'une lumière verte à tribord et d'une lumière rouge à bâbord.

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. Ils doivent en outre, être placés à une hauteur supérieure au niveau du bord de la rive normale de la rivière, de manière à être aperçus dans les courbes à la distance nécessaire.

Les bateaux à vapeur qui remorquent un ou plusieurs autres bâtiments, trains de bois au radeaux, portent outre leurs feux de côté, deux feux blancs placés l'un au dessus de l'autre en tête de mât.

Les bâtiments à voiles et les chalands de remorque, ainsi que les radeaux et trains de bois naviguant dans le Pruth pendant la nuit, soit à la voile, soit à la remorque ou au halage, doivent porter à l'avant un feu blanc hissé à un mât, à la hauteur de quinze pieds anglais ou quatre mètres cinquante quatre centimètres, au moins, au dessus de leur ligne de flot-taison.

Ce feu blanc est remplacé par un feu rouge, à bord des bâtiments ou transports qui naviguent en dérive pendant la nuit.

Art. 23.

Tout bâtiment, 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. 24.

Les radeaux ou trains de bois non remorqués ne peuvent naviguer dans 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. 25.

Par un temps de brume, les bâtiments 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 bâtiment, train de bois ou radeau arrêté pendant la brume, en dehors des ports ou échelles du Pruth, est tenu de heler 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. 26.

Le chemin qui longe les deux rives du Pruth est spécialement affecté au halage des bâtiments, radeaux ou trains de bois, soit à bras d'hommes, soit au moyen de bêtes de trait.

La largeur de ce chemin, en dehors des ports, est fixée au minimum de vingt pieds anglais ou de six mètres cinq centimètres comptés à partir de la rive normale. Le chemin de halage doit être libre de tout objet pouvant entraver l'usage, tels que buissons, arbres, enclos, maisons et autres constructions.

Art. 27.

Il est interdit d'établir dans le Pruth, notamment près des rives, des moulins, des digues, des roues d'irrigation et autres constructions de ce genre pouvant obstruer la voie fluviale ou entraver la communication sur le chemin de halage.

Il est également défendu de creuser des fossés en travers du chemin de halage sans une autorisation formelle de l'autorité préposée 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.

Art. 28.

Il est interdit de décharger dans de lit du Pruth le lest des bâtiments et d'y jeter les cendres et escarbilles des bateaux à vapeur.

Le déchargement du lest sur les rives ne peut être effectué que sur les points déterminés par l'autorité préposée à la police de la navigation et sous la surveillance de ses agents.

Le lest débarqué doit être transporté à une distance telle que le pied du talus soit éloigné de vingt pieds anglais ou de six mètres cinq centimètres, au moins de la rive normale, et il ne peut pas être accumulé à plus de quatre pieds anglais, ou de un mètre vingt-un centimètres de hauteur, au-dessus du niveau de la rive.

CHAPITRE II.

Règles pour les bâtiments qui se croisent ou se dépassent.

Art. 29.

Il est interdit en règle générale 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 n'offre pas une largeur suffisante.

Dans les courbes et dans les passes étroites, les bâtiments à vapeur ne peuvent s'approcher à petite distance des bâtiments qui les précèdent.

Art. 30.

Lorsqu'un bâtiment qui remonte le Pruth est exposé à rencontrer un bâtiment 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 bâtiment l'ait franchi. Si le bâtiment qui remonte est déjà engagé dans le passage étroit, au moment de la rencontre, le bâtiment descendant est tenu de mouiller l'ancre qu'il doit porter à l'arrière, conformément à l'article 15 ci-dessus, et de s'arrêter en amont jusqu'à ce que la route soit libre.

Art. 31.

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 doit appuyer vers la rive gauche, et celui qui descend, vers la rive droite, de telle sorte qu'il 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, 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.

Il est d'ailleurs tenu de donner les signaux prescrits par les articles 33 et 34 ci-après.

Si deux bâtiments à vapeur donnent simultanément le même signal, le signal du bâtiment naviguant à la descente fait règle.

Art. 32.

Lorsque deux bateaux à vapeur allant en sens contraire arrivent devant une courbe, ils doivent se donner les signaux prescrits par les articles 33 et 34 ci-après, et celui qui est en aval s'arrête jusqu'à ce que l'autre bâtiment ait franchi le passage.

Art. 33.

Lorsqu'un bâtiment à vapeur veut devancer un autre bâtiment 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. 34.

Lorsqu'un bâtiment meilleur voilier rejoint un bâtiment à voiles et veut le dépasser, il en donne le signal en hélant a 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'article 33, avant d'être arrivé à petite distance, et il passe sous le vent du bâtiment à voiles.

Art. 35.

Les bâtiments à vapeur naviguant à la descente doivent ralentir leur course sur les points où la voie navigable 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 de sifflet.

Art. 36.

Tout bâtiment à vapeur, dans quelque sens qu'il marche, de même que tout bâtiment remontant le Pruth, soit à la voile, soit au halage, est tenu d'éviter les bâtiments, radeaux ou trains de bois marchant à la dérive qu'il rencontre.

Le bâtiment, radeau ou train de bois naviguant à la dérive doit, de son côté, lorsqu'il rencontre d'autres bâtiments soit à voiles soit à vapeur, se ranger parallèlement aux rives, afin d'opposer le moins d'obstacle possible au passage.

Art. 37.

Les capitaines, patrons ou conducteurs de bâtiments portant forte charge, ou de bâtiments chargés d'une capacité inférieure à soixante tonneaux, ainsi que les conducteurs de radeaux ou trains de bois, 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 bâtiments à vapeur, de leur côté, lorsqu'ils passent à proximité des bâtiments désignés dans l'alinéa précédent, ou de bâtiments 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 bâtiments, radeaux ou trains de bois, s'ils peuvent toutefois le faire sans danger pour eux-mêmes ou pour les bâtiments qu'ils remorquent.

Art. 38.

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 33, 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 bâtiments à voiles ou à vapeur faisant route en sens contraire, le remorqueur, s'il remonte le Pruth, a la faculté de s'écarter des prescriptions de l'article 31 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 33 et 34 ci-dessus.

Art. 39.

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, patrons et conducteurs, tant des remorqueurs que des bâtiments remorqués, sont tenus, même dans le cas où les signaux prescrits par les articles 33, 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 bâtiments conduits à la remorque.

Les capitaines, patrons et conducteurs des remorqueurs et

des bâtiments remorqués doivent d'ailleurs, dans tous les cas de rencontre avec d'autres bâtiments, trains de bois ou radeaux, 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. 40.

Si deux bâtiments, trains de bois ou radeaux 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 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 bâtiments, 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 de train de halage de monter sur leur bord pour transporter leurs amarres.

Art. 41.

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 33 et 34 ci dessus, de se ranger au plus près possible contre la rive qu'ils longent.

Art. 42.

En se conformant aux règles prescrites par les articles 29 à 41 qui précèdent, les capitaines, patrons ou conducteurs de bâtiments, 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 bâtiments 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 bâtiments 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 des signaux prescrits par les articles 33 et 34 ci-dessus.

CHAPITRE III.

Des naufrages et des échouements.

Art. 43.

Tout capitaine, patron ou conducteur d'un bâtiment ou d'un radeau échoué dans le Pruth est tenu de placer, sur un point convenablement situé en amont, une vigie chargée de héler les bâtiments et radeaux descendant la rivière, pour les avertir de la nature et du lieu de l'accident.

Si le bâtiment, 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 bâtiment, radeau ou train de bois échoué.

Art. 44.

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. 45.

Si un bâtiment vient à faire naufrage dans le Pruth, le capitaine, patron ou conducteur 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, patron ou conducteur 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 47 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 bâtiment.

Art. 46.

En cas de naufrage ou d'échouement 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 au premier agent de la police de la navigation qu'il rencontre ou au premier poste militaire devant lequel il passe.

Si le remorqueur se rend à Galatz, le capitaine est tenu, en outre, aussitôt après son arrivée dans ce port, d'avertir du naufrage ou de l'échouement l'Inspecteur de la navigation du Pruth.

Art. 47.

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. 48.

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 bâtiment naufragé, lequel est obligé, soit de déclarer immédiatement qu'il fera l'abandon de son bâtiment, 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 bâtiment 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. 49.

Tous travaux entrepris par les propriétaires, assureurs et autres ayants-droit dans le but d'opérer le sauvetage des bâtiments 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. 50.

Si hors le cas d'urgence prévu par l'article 48 ci-dessus, l'enlèvement de la carcasse ou des débris du bâtiment 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 48. Le bâtiment naufragé, avec ses agrès ou leurs débris, sont spécialement affectés, dans ce cas, au paiement des frais d'enlèvement.

Art. 51.

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. 52.

Les règles de précaution prescrites par l'article 14 du présent règlement aux capitaines, patrons ou conducteurs de bâtiments, 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. 53.

Les capitaines, patrons ou conducteurs 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 Pruth.

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 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. 54.

Lorsque des dragues à vapeur seront employées pendant la nuit sur le Pruth, le passage des sections où s'effectueront les travaux de dragage et le transport des déblais, pourra être interdit à tous bâtiments à voiles ou à vapeur, transports, radeaux ou trains de bois, 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. 55.

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. 56.

Les bâtiments, 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 58 et 61 ci-après, qu'au moment où ils accostent l'une des rives. Le halage notamment s'exerce 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. 57.

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 bâtiments 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. 58.

Les capitaines, patrons ou conducteurs de bâtiments, 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. 59.

Lorsque le patron ou conducteur d'un bâtiment, transport, radeau ou train de bois est obligé de suspendre son voyage pour cause de force majeure, telle que manque d'eau, échouement, avarie ou naufrage, il est autorisé à débarquer tout ou partie de sa cargaison ou à faire atterrir son radeau ou train de bois sur tout autre point que les ports ou échelles désignés conformément à l'Article 57 ci-dessus et munis de stations douanières, à charge par lui de 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 d'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 alinea de l'Art. 57 ci-dessus, étaient plombées ou scellées au moment du débarquement causé par force majeure, les plombs ou scellés sont remplacés 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. 60.

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 bâtiments, transports, radeaux ou trains de bois naviguant dans le Pruth, se borne à la surveillance des bâtiments et des cargaisons. Les rapports de ces préposés avec les capitaines, patrons ou

conducteurs des bâtiments, radeaux ou trains de bois sur lesquels ils sont embarqués, sont déterminés par les lois et règlements qui régissent la matière dans chaque Pays riverain.

Art. 61.

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 l'Agent préposé 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 en 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 58 du présent règlement.

Il s'exerce conformément aux instructions spéciales données au percepteur des droits de navigation et au moment de la perception de ces droits; il a d'ailleurs un caractère purement informatif et ne peut être suivi d'aucun acte de coercition de la part du dit Agent.

Art. 62.

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. 63.

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 dit règlement. Il est revêtu d'un caractère international, et son autorité s'exerce indistinctement à l'égard de tous les pavillons.

Art. 64.

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 autotités locales riveraines.

Art. 65.

Les attributions spéciales de la police judiciaire sont exercées, en ce qui concerne la navigation du Pruth, par les agents que chacun des Pays riverains désigne à cet effet pour l'étendue de ses rives.

Ces Agents sont assermentés; ils 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. Ces agents de la police judiciaire exercent leurs attributions sous les ordres de l'Inspecteur de la navigation du Pruth; ils ont comme lui un caractère international, et sont autorisés, en cette qualité, à demander aux patrons ou conducteurs la production des documents déterminés par l'article 12 du présent règlement.

Art. 66.

L'Agent comptable préposé à la perception des taxes qui sont ou seront imposées aux bâtiments naviguant dans le Pruth, à son confluent, conformément aux articles 2 et 20 de la Convention du 3/15 Décembre 1866, est autorisé à requérir directement l'assistance de l'officier commandant le poste militaire

ou la station maritime établis au dit confluent par le Gouvernement Roumain, lorsque cette assistance est nécessaire pour contraindre les patrons ou conducteurs des bâtiments, 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. 67.

L'Agent préposé à la perception des taxes est revêtu, de même que l'Inspecteur de la navigation du Pruth, d'un caractère international, et son action s'exerce indistinctement à l'égard de tous les pavillons. Il prête serment devant la Commission mixte permanente, de remplir ses fonctions avec exactitude et fidélité. Il peut être astreint à fournir caution pour la sûreté de sa gestion. Il a le caractère d'officier de la police judiciaire, pour ce qui concerne les contraventions commises contre les dispositions du tarif des droits de navigation.

TITRE V.

Des contraventions.

CHAPITRE I.

Fixation des amendes.

Art. 68.

Les capitaines, patrons ou conducteurs ou machinistes des bâtiments, 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. 69.

Tout capitaine, patron ou conducteur d'un bâtiment, transport, radeau ou train de bois qui traverse 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. 70.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles 14 à 20 inclusivement, 22 et 23, 25 et 27 du présent règlement est punie d'une amende de cinq francs au moins et de vingt-cinq francs au plus.

Art. 71.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles 21 et 24 du présent règlement est punie d'une amende de dix francs au moins et de soixante francs au plus.

Art. 72.

Le jet du lest dans le lit du Pruth est puni d'une amende de cinquante francs au moins et de cent cinquante francs au plus.

Toute autre contravention à l'une des dispositions de l'article 28 du présent règlement est punie d'une amende de cinq francs au moins et de vingt cinq francs au plus.

Art. 73.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles 29 à 41 inclusivement, à celles du deuxième alinéa de l'article 42, ou à l'une des dispositions des articles 43, 44, 45 et 46 du présent règlement, est punie d'une amende de dix francs au moins et de cinquante francs au plus.

Art. 74.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles 52, 53 et 54 du présent règlement est punie d'une amende de vingt francs au moins et de cent francs au plus.

Art. 75.

Lorsqu'une contravention commise contre l'une des dispositions des dits articles 52, 53 et 54 ou une des contraventions prévues et punies par les articles 70, 71 et 73 du présent règlement est accompagnée ou suivie d'un dommage ou d'une avarie quelconque, occasionnée par le bâtiment, 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. 76.

Tout capitaine, patron ou conducteur trouvé en état d'ivresse pendant que le bâtiment, 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. 77.

Toute offense ou injure commise et toute menace portée contre les Agents proposés 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 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 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. 78.

Les amendes ne sont pas applicables aux contraventions occasionnées par des cas de force majeure.

Art. 79.

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. 80.

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. 81.

Les capitaines, patrons ou conducteurs sont personnellement responsables des contraventions commises par les gens de leur équipage.

Art. 82.

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 ces sentences est faite, autant que possible, à la partie condamnée en personne; en cas d'empêchement, elle est faite à Galatz, en la chancellerie de l'autorité consulaire ou locale de laquelle la partie relève.

Art. 83.

Le montant des amendes est versé entre les mains de l'agent préposé à la perception des taxes au confluent du Pruth, et le paiement en est effectué, en tout état de cause, avant que le bâtiment, transport, radeau ou train de bois contrevenant ne puisse sortir de la rivière pour entrer dans le Danube.

Art. 84.

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. 85.

Le présent règlement pourra être modifié, selon les besoins, par la Commission mixte permanente.

XIX.

Tarif provisoire des droits de navigation à percevoir au confluent du Pruth et du Danube

du 28 Janvier (9 Février) 1871.

La Commission mixte du Pruth:

Vu l'article 2 de la Convention signée à Bucarest le 3/15 Décembre 1866, entre l'Autriche-Hongrie, la Russie et la Roumanie, pour régler la navigation du Pruth, portant que dans le but 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 à l'embouchure du Pruth dans le Danube;

Vu les articles 7 et 20 de la même convention, stipulant que le tarif des dits droits de navigation sera arrêté et mis en application par la Commission mixte permanente instituée conformément à cet acte international;

Considérant que si les travaux destinés à améliorer la navigabilité du Pruth n'ont pas encore été commencés, il est ce-

pendant indispensable de créer dès aujourd'hui les ressources nécessaires pour en préparer l'exécution au moyen d'études préalables;

Considérant, en outre, que dans le but d'établir sur le Pruth une bonne police de la navigation, sans laquelle celle-ci ne pourrait s'exercer dans des conditions d'ordre et de sécurité, la Commission mixte a arrêté un règlement de police fluviale et a institué, en exécution de l'article 8 de la Convention du 8/15 Décembre 1866, l'Inspecteur qui doit être chargé d'assurer l'application du dit règlement;

Qu'aux termes de l'article 18 de la même Convention, l'entretien de l'Inspecteur est compris dans les dépenses générales pour la navigabilité du fleuve;

Qu'il y a lieu, en outre, de pourvoir aux dépenses du service de l'Inspection, et que pour tous ces motifs, le prélèvement immédiat d'une taxe à l'embouchure du Pruth est indispensable;

Arrête le tarif dont la teneur suit:

Art. 1.

Tout bâtiment à voiles ou à vapeur et tout transport ou chaland de remorque, quelle que soit sa dénomination, qui traverse le confluent du Pruth et du Danube, dans un sens ou dans l'autre, avec une charge complète ou partielle, paie un droit de navigation de soixante centimes par tonneau de jauge.

Ce droit de navigation est perçu sur le tonnage total du bâtiment; transport ou chaland de remorque, 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. 4 ci-après aux bâtiments vides, le droit est perçu sur la moitié seulement du tonnage total.

Les droits dus par les bateaux à vapeur sont calculés sur le tonnage net du bâtiment, 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 bâtiments à aubes, et 32 % pour les bâtiments à hélice; la déduction est opérée après la conversion du tonnage du bâtiment en tonneaux de registre anglais, effectuée conformément aux dispositions de l'article 6 ci-après.

Art. 2.

Tout radeau ou train de bois qui traverse le confluent du Pruth et qui ne transporte pas d'autres marchandises que les arbres dont il est composé, paie un droit fixe de navigation déterminé ainsi qu'il suit:

Si la longueur du radeau ou train de bois n'excède pas cinquante pieds anglais, ou quinze mètres quatorze centimètres, ce droit fixe est de cinq francs.

Si la longueur du radeau ou train de bois est de plus de cinquante pieds, ou quinze mètres quatorze centimètres, le droit fixe à acquitter est de dix francs.

Ne peut être considéré, en aucun cas, comme formant un seul radeau ou train de bois, pour ce qui touche la perception du droit fixe, celui qui est formé de plus de quatre séries d'arbres placées bout à bout.

Art. 3.

Les radeaux ou trains de bois qui traversent le confluent du Pruth et qui sont employés à transporter, soit des céréales, soit toute autre marchandise, même du bois non flottant, ne paient qu'un droit de navigation de soixante centimes par tonneau de mer, sur la quantité de marchandises embarquées.

Le total du droit 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 le confluent du Pruth sans porter de chargement.

Art. 4.

Les bâtiments à voiles ou à vapeur, transports ou chalands de remorque, qui traversent le confluent du Pruth sans porter aucune charge autre que leur lest ou le charbon destiné à la

consommation de leur appareil moteur, sont affranchis du paiement de la taxe déterminée par l'article premier ci-dessus.

Il en est de même pour les remorqueurs, même lorsqu'ils remorquent des bâtiments ou transports, chargés ou vides, pourvu qu'ils ne soient pas employés à transporter une partie de la cargaison des bâtiments remorqués. Le charbon embarqué dans les cales des bateaux à vapeur est considéré comme cargaison. Sont également affranchies du paiement de toute taxe, les embarcations d'une faible portée, employées aux besoins locaux.

Art. 5.

Le montant des droits est versé entre les mains de l'Agent comptable qui est préposé à la gestion de la caisse de navigation du Pruth, au confluent de la rivière, et qui en délivre quittance.

Un état indiquant la réduction en francs des monnaies en usage est constamment affiché dans le bureau de perception.

Cet état est révisé 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. 6.

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 bâtiments est tiré des papiers de bord; cependant, les capitaines dont les bâtiments ont été jaugés par la caisse de navigation de Soulina, suivant la loi anglaise et la règle première applicable aux bâtiments 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 marchandises 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 Oques 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'article 11 du règlement de navigation et de police applicable au Pruth, en date du 27 Janvier (8 Février) 1871.

Art. 7.

Les bâtiments, transports ou chalands de remorque qui se présentent 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.

Lorsqu'un bâtiment, transport, chaland de remorque, train de bois ou radeau est dépourvu des documents nécessaires, soit pour évaluer la quotité de la cargaison par rapport au tonnage total, dans le cas prévu par le deuxième alinéa de l'article premier ci-dessus, soit pour évaluer en tonneaux de mer la quantité des marchandises transportées, dans le cas prévu par le premier alinéa de l'article trois, 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 bâtiment 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 bâtiment, radeau ou train de bois, objet du jaugeage ou de l'évaluation, est tenu d'acquitter, à titre de frais, une taxe spéciale de 10 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 évaluation approximatif fait par l'Agent percepteur des taxes sert, 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 bâtiment 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 dûment appelée, et elle ne peut plus être l'objet d'aucun recours quelconque.

Le bâtiment 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. 8.

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 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, paraît frauduleuse, il est procédé, dans la forme prescrite par l'article précédent, à la vérification de la capacité du bâtiment 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'article 81 du règlement de navigation et de police du 27 Janvier (8 Février) 1871.

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. 9.

Le présent tarif provisoire qui pourra être modifié, suivant les besoins, par la Commission mixte permanente, entrera en vigueur le 1/13 Août prochain.

* * *

Le tarif provisoire (art. 1) a été modifié par les Protocoles de la Commission mixte No. 18 du 7 Février 1872 et No. 91 du 15 Juin 1892, de la manière suivante: — 70 Centimes par tonne de Registre pour chaque voyage à ou de Rogojeni ou d'un point quelconque en aval de Rogojeni, — 80 Centimes par tonne de Registre pour chaque voyage à un point ou d'un point en amont de Rogojeni et en aval de la limite supérieure des échelles de Falcui, — 90 Centimes par tonne de Registre pour chaque voyage à un point ou d'un point situé en amont de la limite supérieure des échelles de Falcui et en aval de Nemtzeni, — 100 Centimes par tonne de Registre pour chaque voyage en amont de Nemtzeni et en aval d'Ungheni.

XX.

Règlement de navigation et de police applicable à la partie du Danube comprise entre Galatz et les embouchures, arrêté par la Commission Européenne du Danube le 19 Mai 1881 avec les modifications faites jusqu'en 1896.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Article 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 de 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 de port est seul compétent pour connaître et réprimer les contraventions commises par les pilotes fluviaux dans les limites de son ressort.

Art. 5.

Les capitainés 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 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 pronon-

cent 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 de port pour y déposer les papiers du bâtiment. (Art. 125).

Art. 11.

Il est interdit aux embarcations des navires mouillés sur la rade de s'engager dans la passe et de circuler dans le port, pendant la nuit, sans porter un fanal éclairé. (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 dispositions 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 de port, un pavillon bleu est arboré sur la tour du phare, et indique que les pilotes de l'administration ne peuvent aller 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 lorsqu'ils arrivent d'amont 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 de 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 de 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'amarront 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 embracations du port ou des bâtiments marchands ne peuvent se déplacer pendant la nuit, sans porter un fanal éclairé. (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 de 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 de 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 sur 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'aquittement des droits de navigation établis par le tarif en vigueur à l'embouchure de Soulina, et le paiement 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 de 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 de 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 dit.

Art. 27.

Tout bâtiment mouillé dans le port ou sur 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 de 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 appareils, et pour sauvegarder l'intérêt général de la navigation.

Si le Capitaine de 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.

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 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 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 sont 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. 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 32, 35, 39, 42 et 43 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 bâbord;

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. 129).

Art. 35.

Lorsque deux bateaux à vapeur allant en sens contraire arrivent devant une courbe, ils doivent se donner les signaux prescrits par les articles 36 et 37 ci-après, 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 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. 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'article 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 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. (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 les dits 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 naviguer 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 chargés ou quatre vides, et, à la descente, quatre seulement, soit vides, soit chargés.

Les bâtiments à voiles sur lest seront considérés comme remorques chargés.

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 bâtiment 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 patrons éviteront de planter des pieux

ou de fixer des ancrés sur les chemins de halage, pour l'amarage de leurs 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 de 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, d'une lumière rouge à bâbord.

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.

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 leur feux de côté, deux feux blancs placés l'un au-dessous de l'autre en tête de 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'à 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, et trois feux blancs en tête de 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, 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, 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. Les bâtiments à voiles doivent également régler leur marche par une voilure convenable. Les bâtiments à vapeur, lorsqu'ils sont en marche, sont tenus de donner un coup de sifflet prolongé de minute en minute, 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 la brume devient épaisse au point qu'il leur soit impossible de voir simultanément les deux rives du fleuve, ils doivent jeter l'ancre.

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 de brouillards, 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 de faire tinter la cloche du bord. Les radeaux qui se trouvent en pareilles circonstances doivent héler du porte-voix. Ces signaux sont répétés de minute en minute.

Art. 58.

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 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 cent vingt 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'ammarreront 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.

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 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 ayants-droit par l'Inspecteur de la navigation.

La 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'Inspecteur 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 de 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 Toulcha.

Art. 75.

Tout bâtiment qui veut stationner à Toulcha 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 Toulcha, sur la droite des corps morts et des bouées rouges, établis le long de la rive gauche du fleuve, ni entre les poteaux de la rive droite portant des ancrées renversées. (Art. 132).

Art. 77.

Il est permis aux bâtiments de se haler sur les bouées et corps morts pour doubler la courbe de Toulcha; 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 Toulcha.

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 du 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 de port.

Le brevet de pilote est délivré par le Capitaine de 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 rada, 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, et 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 du 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 de 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 Toultscha, 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'embar-

quement 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 Toultscha 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 aux dits 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 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 Toultscha.

Les capitaines ont la faculté de requérir un pilote dans le cas, où ils auraient besoin d'une assistance à l'occasion du déplace-

ment 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'emboucheure 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'allége 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.

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 destitués; sans préjudice de l'action civile que les ayants-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.

TITRE V.

Du service des alléges.

CHAPITRE PREMIER.

Règles générales.

Art. 93.

Les opérations d'allége 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 d'un bas-fond de l'intérieur, décharge tout ou partie de sa cargaison sur un plus petit bâtiment, pour a 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'allége, avant d'avoir fait immatriculer à l'Inspection de la navigation, à Toultscha, les bâtiments destinés à servir l'alléges, 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'alléges 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 quarts impériaux.

Les alléges 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'allége; dans le cas contraire la licence est retirée jusqu'à ce que les réparations nécessaires aient été effectuées. (Art. 138).

Les alléges, 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 au passage de l'embouchure. Cette déclaration est accompagnée du dépôt de tous les papiers du bâtiment destiné à servir d'allége, 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'alléges pour la traversée fluviale, lorsque les dits bâtiments effectuent cette traversée en remorque d'un bateau à vapeur.

Si le bâtiment servant d'allége est remorqué par le bateau à vapeur à la cargaison duquel appartient la marchandise allégée, le capitaine du bâtiment servant d'allége 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'allége, pour quitter le port de Soulina, ne peuvent lui être délivrées par le Capitaine de port avant la remise de ce certificat.

Si le bâtiment servant d'allége 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'allége au cabotage.

Si le bâtiment employé comme allége 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'allége.

Aucun bâtiment non immatriculé comme allége, 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'allége 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 dé-

chargée, aussi longtemps que le bâtiment continue à fonctionner comme allége. Cette garantie peut être affectée au paiement de condamnations pécuniaires, prononcées contre le patron d'allége; et, dans ce cas, la licence est retirée au bâtiment jusqu'à ce que le cautionnement ait été rétabli dans sons intégralité.

Art. 97.

Les alléges immatriculées, de même que les bâtiments employés temporairement comme alléges, sont tenues 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 alléges immatriculées sont tenues, en outre, de porter leur numéro matricule et les bâtiments employés temporairement comme allége 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'allége locales.

Art. 98.

La surveillance des opérations d'allége 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 alléges, le capitaine est tenu de placer à bord de chacune d'elles un gardien de son choix. (Art. 138).

Pour les opérations d'allége locales accomplies dans le cours intérieur du fleuve, les alléges doivent, à moins d'être remorquées, naviguer de conserve avec les bâtiments alléges, 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 bâtiment allégés sont tenus, avant de prendre la mer, de payer aux patrons de leurs alléges le nolis convenu, ou d'en effectuer le dépôt au Capitanaat de 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 alléges sortent du port en même temps que les bâtiments allégés; mais si un bâtiment se sert de plusieurs alléges, le Capitaine de 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 alléges ne peuvent sortir de Soulina sans un laissez-passer du Capitaine de port.

Il est interdit aux alléges qui se rendent en rade de charger sur le tillac. (Art. 138).

Art. 101.

Les alléges immatriculées et les bâtiments ayant servi d'alléges, 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 Capitanaat du port de Soulina.

Les patrons d'alléges sont tenus, en conséquence, d'ouvrir la cale et les cabines de leur bâtiment, à toute réquisition qui leur en est faite par les dits agents. (Art. 137).

Art. 102.

Si une allége 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 de port, et cette déclaration est communiquée sans délai au Directeur de la Caisse de navigation. (Art. 138).

Art. 103.

Les alléges qui rentrent dans le port de Soulina, dans le cas prévu par l'article précédent, sont tenues de mouiller dans la partie inférieure du port, au point qui leur est indiqué par le bosseman. Elles sont soumises à la surveillance spéciale du Capitaine de 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'allége au cabotage.

Art. 104.

Les opérations d'allége par cabotage peuvent être faites par tous transports à vapeur, chalands de remorque, bâtiments à voiles ou alléges, 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 cabotage arrive dans le port de Soulina, le conducteur est tenu de se rendre au bureau du Capitaine de 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, sur la rade de Soulina, le conducteur du bâtiment remet le certificat prescrit par l'article 104 au Capitaine de 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'allége 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 au 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'allége, le patron de l'allége 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 reparait pas dans le délai de six jours, les patrons d'allèges ont la faculté de demander au Capitaine de 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 convenu, 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 au cas de fraude.

Art. 109.

En cas de présomption d'inexactitude ou de fausse indication de la capacité de l'allége, 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'allége.

Art. 110.

S'il est prouvé qu'un détournement a été commis sur la cargaison mise à bord de tout bâtiment servant d'allége, le capitaine ou patron est soumis à l'amende édictée par l'art. 139 du présent Règlement, sans préjudice des poursuites criminelles appartenant aux autorités compétentes.

En outre de cette pénalité, s'il s'agit d'une allége 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 les Bas-Danube, avant d'avoir fait immatriculer au Capitamat 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 de 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 de 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 de port et composée de l'Inspecteur-mécanicien et du 2^e officier vérificateur. Les décisions de ce comité sont prises à la majorité des voix; procès-verbal doit être dressé de ses décisions et des raisons pour lesquelles elles ont été prises. Sur la base de ces décisions, le Capitaine de 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 bâbord 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 des 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 141 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 85, 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 de 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, les 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 de 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 de 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 em-

bouchures, 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 succédera, 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 5, du premier alinéa de l'article 17 ou du premier alinéa de l'article 23, ou à l'une des dispositions des articles 8, 10, 11, 14, 16, 18, 19, 20, 27 et 28 du présent Règlement, est punie d'une amende de 10 francs au moins et de 50 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 17 du présent Règlement, ou ne porte qu'une ou plusieurs estampilles annulées, est passible d'une amende de 20 francs au moins et de 500 francs au plus.

L'amende est de 20 francs au moins et de 200 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 la produire aux agents de l'Inspection de la navigation.

Art. 127.

Toute contravention à l'article 21 du présent Règlement est punie d'une amende de 100 francs au moins et de 300 francs au plus.

Pour les contraventions commises contre les dispositions de l'article 22 ci-dessus, la peine est de 20 francs au moins et de 200 francs au plus.

Art. 128.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles 24 et 25 ci-dessus est punie d'une amende de 20 francs au moins et de 100 francs au plus.

§ 2.

Contraventions aux dispositions de titre II, sur la police du fleuve.

Art. 129.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles 30 à 46 inclusivement, des articles 48 à 59 inclusivement, 64, 65, 69 et 74 du présent Règlement est punie d'une amende de 30 francs au moins et de 100 francs au plus.

Le maximum de l'amende peut être porté à 2000 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 60 du présent Règlement, est passible d'une amende de 100 francs au moins et de 500 francs au plus.

Toute contravention à l'une des dispositions de l'article 61 et du troisième alinéa de l'article 115 ci-dessus, est punie d'une amende de 200 francs au moins et de 5000 francs au plus. Cette pénalité est également applicable 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 62 ci-dessus est punie d'une amende de 200 francs au moins et de 500 francs au plus.

Art. 131.

Toute contravention à l'une des dispositions de l'article 73 du présent Règlement, relatives au jet et au débarquement du lest est punie d'une amende de 100 francs au moins et de 500 francs au plus.

§ 3.

Contraventions aux dispositions du titre III, sur la police du port de Toulcha.

Art. 132.

Sont punies d'une amende de 10 francs au moins et de 50 francs au plus, les contraventions à l'une des dispositions des articles 75, 76 et 77 du présent Règlement.

§ 4.

Contraventions aux dispositions du titre IV, sur le service du pilotage.

Art. 133.

Toute contravention aux dispositions du premier alinéa de l'article 13, et des deuxième, quatrième, sixième et septième alinéas de l'article 85 du présent Règlement, est punie d'une amende de 150 francs au moins et de 300 francs au plus. Toute contravention aux prescriptions du deuxième alinéa de l'article 79 du présent Règlement est punie d'une amende de 50 francs au moins et de 100 francs au plus.

Art. 134.

Tout refus des déclarations prescrites par l'article 80 du présent Règlement, de même que toute inexactitude volontaire commise dans ces déclarations, soit par le capitaine, soit par le pilote et toute contravention à l'article 81 ci-dessus, sont punis d'une amende de 50 francs au moins et de 100 francs au plus.

Art. 135.

Tout capitaine qui, contrairement aux dispositions de l'avant-dernier alinéa de l'article 84 du présent Règlement, fait piloter son bâtiment entre Soulina et Braila, même à la re-

monte et lorsqu'il se trouve lui-même à bord, par un pilote étranger au corps du pilotage fluvial, est passible d'une amende de 100 francs au moins et de 150 francs au plus.

Tout capitaine qui se trouvera dans le cas prévu par le quatrième alinéa de l'article 91 est passible d'une amende de 250 à 1000 francs.

Le pilote fluvial qui contrevient à la disposition de l'article 88 ci dessus, est passible d'une amende de 50 francs au moins et de 100 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 300 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'excède 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 94 ou à l'une des dispositions des articles 95, 101 et 104 du présent Règlement, est punie d'une amende de 100 francs au moins et de 200 francs au plus.

Art. 138.

Toute contravention à la prescription édictée par le troisième alinéa de l'article 94, de même que toute contravention à l'une des dispositions de l'article 97, du premier alinéa de l'article 99, des articles 100, 102, 103 et du premier alinéa de l'article 105 du présent Règlement, est punie d'une amende de 20 francs au moins et de 120 francs au plus.

Art. 139.

Toute contravention à l'une des dispositions du quatrième alinéa de l'article 94, du deuxième alinéa de l'article 99, et du deuxième alinéa de l'article 105 du présent Règlement, est punie d'une amende de 400 francs au moins et de 1200 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, sur 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 111, du premier alinéa de l'article 112, des articles 114 et 120, et du premier alinéa de l'article 121 du présent Règlement, est punie d'une amende de 20 francs au moins et de 120 francs au plus.

Toute contravention aux dispositions du second alinéa de l'article 115, et du second alinéa de l'article 121, est punie

d'une amende de 50 à 1500 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 10 francs au moins et de 30 francs au plus, les contraventions commises contre les dispositions du deuxième alinéa de l'article 112;

D'une amende de 20 francs au moins et de 60 francs au plus, les contraventions commises contre l'une des dispositions des articles 117 et 119;

Et d'une amende de 40 francs au moins et de 120 francs au plus, les contraventions commises contre les dispositions de l'article 118 du présent Règlement.

Art 143.

Les dispositions de l'article 140 ci-dessus sont également applicables, pour le recouvrement des amendes, aux remorqueurs à bord desquels les contraventions ont été commises.

§ 7.

Contravention contre les dispositions spéciales du titre VII.

Art. 144.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles 122, 123 et 124 du présent Règlement, est punie d'une amende de 50 francs au moins et de 500 francs au plus.

Art. 145.

Lorsqu'une contravention commise contre l'une des dispositions desdits articles 122, 123 et 124, ou une contravention prévue et punie par l'un des articles 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 10 francs au moins et de deux mille 2500 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 navigation 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 10 francs au moins et de 50 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 300 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 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 1 Janvier et le 31 Décembre de la même année.

Dans le cas de l'article 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 paiement 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 l'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.

XXI.

Nouveau Tarif des droits de navigation à prélever à l'embouchure de Soulina, du 19 novembre 1889.

La Commission Européenne du Danube,

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 y 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 imposées à la navigation, il sera procédé à une révision du susdit 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^{er}.

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 16 centimes par tonne de registre.

Ne sont soumis à aucune taxe:

- 1^o les bateaux de guerre;
- 2^o les bateaux exemptés par le chiffre de leur tonnage;
- 3^o les remorqueurs, lorsqu'ils ne sont pas employés comme alléges.

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^o. 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:

<i>Radeaux ou Trains de bois d'une largeur</i>	Droits à payer par les radeaux ou trains de bois ayant un tirant d'eau						
	de 10 pieds ou au-dessous	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 40 francs par pied ou par fraction de pied dépassant le tirant d'eau de 16 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 des 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 révisé suivant les circonstances.

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 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 de 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 de 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 de 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 des traités ou des usages, 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 coercitive vis-à-vis d'un bâtiment contrevenant, le Capitaine de 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.

XXII.

Guide du navigateur sur le Bas-Danube.

Atterrage.

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 Ouest 3° 0' vers le Sud, à la distance de vingt-un milles.

Il est exercé par les pilotes du port¹⁾, 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; pendant 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^e classe, et de 10 francs par jour pour un pilote de 2^e 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.

¹⁾ Cette disposition, toutefois, n'est pas applicable aux bateaux à vapeur faisant des voyages périodiques, lesquels peuvent se servir de leurs propres pilotes.

SIGNAUX POUR LA NAVIGATION FLUVIALE.

Dans les passes difficiles du bras de Soulina, 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 miliaires placées sur la rive gauche indiquent la distance en milles marins, à partir de Soulina.

Les profondeurs de bas-fonds du bras de Soulina sont affichées, en pieds anglais, à Soulina sur un point apparent de la rive droite, et à Toulcha sur l'un des magasins de la Commission, en amont du port.

ASSISTANCE DES AGENTS PRÉPOSÉS A 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 la 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.

§ 3.

La section régularisée du Danube est séparée, en ce qui concerne le tarif, en deux parties principales et nommément:

- a) de Alt-Moldova jusqu'à Orsova ou Verceerova,
- b) de Orsova ou Verceerova 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 1000 Kilogrammes de portée, c. à d. de 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. à d. 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 N° II, mais les 50 % seulement des taxes de capacité prévues au N° I.

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 moitié 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 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 1000 Kilogrammes, pour la portée ou 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 dûe, sera établie par un règlement spécial.

2^d REGLEMENT

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 des 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 special dans le Bas-Danube aux Portes de Fer et aux autres Cataractes: les pilotes de service seront munis de feuilles de connaissance.

§ 2.

Le pilote faisant le service de pilotage est obligé de remettre la feuille de connaissance 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 connaissance remplie, dès son arrivée à Orsova, à la section de navigation de l'Autorité, contre quittance, afin qu'elle soit soumise à une révision technique du 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 connaissance.

§ 4.

La section de navigation de l'Autorité mentionnée devra transmettre à la section générale administrative de cette même Autorité, immédiatement après leur révision, les feuilles de connaissance, 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 connaissance, 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 paiement 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 contrequittance du registre à souche, joint cette contrequittance 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 Régistre 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 credit 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 de 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 présenteraient 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 connaissance 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 connaissance, 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 contrequittance, 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^{me} REGLEMENT

*d'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 entourré d'un bord composé de rayes 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 entaractes 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 I.

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. a. d. le Ministre royal de 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 concer-

nant 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 procédera, selon les cas et les circonstances, à une enquête sur les faits, les constatera par des protocoles et prendra les mesures, en conséquence.

Le protocole constatant les faits établis par l'Autorité de Navigation sera remis, sur demande, par cette Autorité à chacune des parties, en copie legalisée.

CHAPITRE II.

Le service obligatoire du pilotage d'état.

§ 9.

Le corps des pilotes.

Le service obligatoire du pilotage d'état, 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'état, 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 dérangées 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 glâces.

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 sureté 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 Turnu 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 de 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} RÉGLEMENT

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.

Pour la durée de l'exercice de la perception provisoire des taxes, dues à l'Etat Hongrois en vertu du mandat international, à lui déferé par le Traité de Berlin sur la section du Danube appartenant aux travaux de régularisation des Portes de Fer, c. a. d. 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 sera exercée 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.) navigant dans cette section du Danube, de toute nationalité et pavillon, ainsi que sur leurs conducteurs et leurs équipage.

§ 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'état, est obligé de prendre à bord un ou plusieurs pilotes ou aide-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 gîte 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'état 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 quelles bouées 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 un même empêchement à l'emploi 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 dérangée, 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, ses 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 paiement des dépenses faites à cet effet, ou n'effectue pas le paiement 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 connaissance tous les documents (lettres de navire, certificat de tonnage, lettres du 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'attrapper, 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 susindiquées, 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^o une admonestation, — 2^o 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 Imp. et Roy. 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 pos-

sible 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 considérera 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 du 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} RÉGLEMENT

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 remorqué 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, que ne seront pilotées qu'au désir exprimé par leur propriétaire ou leur conducteur.

Les bateaux à vapeur faisant 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 station 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^{me} 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 consiste 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 coté 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 de 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 réglementaire, 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. Quant à cause de l'état des eaux le pilotage est prescrit dans le sens du 2^{me} 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. à. d. 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 ce lui 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 desirs relatives au service du pilotage doivent être adressées 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.

XXIV.

Transformation des Tonnes de Régistre en Tonnes Métriques et vice-versa.

I.

1 mètre = 3,281 pieds anglais.

1 mètre cube = $3,281 \times 3,281 \times 3,281 = 35,319\ 837\ 841$ pieds anglais cubes.

II.

1 pied anglais = 0,30479 mètre.

1 pied anglais cube = $0,305 \times 0,305 \times 0,305 = 0,028\ 372\ 625$ 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 = $35,32 \times 2,84 = 100,308$ pieds angl. cub.

IV.

T o n n e s				T o n n e s			
Ré- gistre	Mé- triques	Mé- triques	Ré- gistre	Ré- gistre	Mé- triques	Mé- triques	Ré- gistre
1	2,840	1	0,853	100	288,726	100	85,819
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	1 184,904	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	317,371
90	255,353	90	31,788	1 000	2 837,260	1 000	353,198



Table des matières.

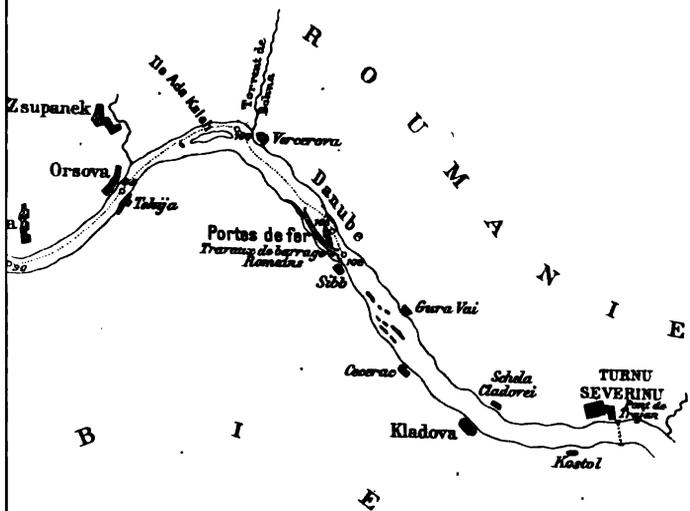
	Page
I. Mémoire sur les Règlements de Navigation, de Police fluviale et de prélèvement de Taxes aux Portes de Fer et aux Cataractes du Danube édictés par le Gouvernement Royal de Hongrie le 14 Juillet 1899	3
II. Annexes	45
1°. 1814. 30 Mai. Traité de Paris. Articles: 5, 3	47
2°. 1815. Acte du Congrès de Vienne. Articles 108 à 117	48
3°. 1855. Protocoles des Conférences de Vienne	50
No. 4 du 21 Mars	50
Mémoire Prokesch-Osten	54
No. 5 du 23 Mars	56
Développement du second point	61
4°. 1856. 1 Février. Projet des Préliminaires de paix signé à Vienne:	
II. Danube	63
5°. 1856. Protocoles du Congrès de Paris	64
No. 2 du 28 Février	64
No. 5 du 6 Mars	65
No. 8 du 12 Mars	67
No. 10 du 18 Mars	69
6°. 1856. 30 Mars. Traité de Paris. Articles: 15 à 19	69
7°. 1857. 7 Novemb. Acte de Navigation du Danube, élaboré par la Commission Riveraine du Danube, instituée conformément à l'art. 17 du Traité de Paris de 1856	71
8°. 1857. 16 Octobre. Projet Préliminaire du Règlement de Police pour la Navigation du Danube, élaboré par la même Commission Riveraine	87

	Page
	Titre I: Construction, agrès, équipage et chargement des bâtiments 87
	Titre II: Obligations et attributions du conducteur du bâtiment et de l'équipage 89
	Titre III: Du Pilotage 95
9°. 1858.	Protocoles des Conférences de Paris 101
	No. 14 du 9 Août 101
	No. 18 du 16 Août 101
	No. 19 du 19 Août 112
10°. 1859. 1 Mars	Articles additionnels à l'Acte de Navigation du Danube du 7 Novembre 1857, signés à Vienne 118
11°. 1866.	Protocoles des Conférences de Paris 115
	No. 3 du 28 Mars 115
	No. 6 du 24 Avril 124
	No. 7 du 2 Mai 124
	No. 8 du 17 Mai 125
12°. 1871.	Protocoles de la Conférence de Londres . . . 125
	No. 3 du 3 Février 125
	No. 5 du 18 Mars 130
13°. 1871. 13 Mars.	Traité portant modification du Traité de Paris du 30 Mars 1856, signé à Londres. Articles: 4 à 7 133
14°. 1878.	Protocoles du Congrès de Berlin 135
	No. 11 du 2 Juillet 135
	No. 12 du 4 Juillet 139
15°. 1878. 13 Juillet.	Traité de Berlin. Articles 52 à 57 142
16°. 1882. 22 Février.	Traité de Navigation entre l'Autriche-Hongrie et la Serbie 144
—	
17°. 1866. 15 Decemb.	Convention relative à la Navigation du Pruth entre l'Autriche-Hongrie, la Roumanie et la Russie; signée à Bucarest 154
18°. 1871. 8 Février.	Règlement de Navigation et le Police applicable au Pruth, arrêté par la Commission mixte permanente, instituée conformément à la Convention de Bucarest de 1866 . . . 160

	Page
Titre I. Dispositions générales	160
Titre II. De la police de la navigation sur le Pruth	165
Chap. 1: Règles générales	165
Chap. 2: Règles pour les bâtiments qui se croisent ou se dépassent	169
Chap. 3: Des naufrages et des échouements	174
Chap. 4: Dispositions spéciales à ob- server dans l'intérêt des travaux d'amélioration à entreprendre dans le Pruth	176
Titre III: De l'application sur le Pruth des lois sur les douanes des Etats rive- rains	177
Titre IV: Des autorités préposées à la police de la navigation et à la percep- tion des taxes sur le Pruth	180
Titre V: Des contraventions	182
Chap. 1: Fixations des amendes	182
Chap. 2: Règles pour l'application des amendes	184
Disposition finale	186
19°. 1871. 9 Février. Tarif provisoire des droits de navigation à percevoir au confluent du Pruth et du Danube	186
—	
20°. 1881. 19 Mai. Règlement de Navigation et de Police appli- cable à la partie du Danube, comprise entre Galatz et les embouchures, arrêté par la Commission Européenne du Danube	193
Dispositions générales	193
Titre I: De la police de la rade et du port de Soulina	195
Chap. 1: De la police de la rade de Soulina	195
Chap. 2: De la police du port de Soulina	196
Chap. 3: Dispositions communes à la rade et au port de Soulina	200

	Page
No. 3 Règlement d'Organisation de l'Autorité Royale Hongroise de Navigation du Bas-Danube	261
No. 4 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	266
No. 5 Règlement du service de Pilotage, établi aux Portes de Fer et aux autres Cataractes du Bas-Danube	272
24°. Transformation des Tonnes de Régistre en Tonnes métriques et vice-versa	276
25°. Carte de la partie du Danube entre Moldova et Turnu Severin.	





Berliner Lithogr. Institut.





HARVARD LAW LIBRARY

FROM THE LIBRARY

OF

RAMON DE DALMAU Y DE OLIVART
MARQUÉS DE OLIVART

RECEIVED DECEMBER 31, 1911