

CONVENTION
INSTITUTING THE
STATUTE OF NAVIGATION
OF THE ELBE.

Signed at Dresden, February 22, 1922.

[*British Ratification deposited December 1³, 1922.*]

Presented to Parliament by Command of His Majesty.



LONDON :
PRINTED & PUBLISHED BY HIS MAJESTY'S STATIONERY OFFICE
To be purchased through any Bookseller or directly from H.M. STATIONERY OFFICE
at the following addresses : Imperial House, Kingsway, London, W.C.2, and
28 Abingdon Street, London, S.W.1; 37 Peter Street, Manchester;
1 St. Andrew's Crescent, Cardiff; or
120 George Street, Edinburgh.

1923

Price 6d. net.

Cmd. 1833.

Acte de Navigation de l'Elbe.

Signé à Dresde, le 22 février 1922.

Ex vue de déterminer d'un commun accord, conformément aux stipulations du Traité de Versailles du 28 juin 1919, les règles concernant la navigation sur le réseau international de l'Elbe, l'Allemagne, agissant tant en son nom qu'au nom des États allemands riverains de l'Elbe, la Belgique, la France, la Grande-Bretagne, l'Italie, la Tchécoslovaquie ont désigné pour leurs Plénipotentiaires, savoir :

Le Président du Reich allemand :

- M. Arthur Seeliger, Ministre plénipotentiaire;
- M. Max Peters, Secrétaire d'État, Conseiller intime actuel;
- M. Hans Gottfried von Nostitz-Drzewiecki, ancien Ministre plénipotentiaire, Conseiller intime actuel;
- M. Johann Daniel Krönig, Conseiller d'État.

Sa Majesté le Roi des Belges :

- M. Jules Brunet, Ministre plénipotentiaire.

Le Président de la République française :

- M. André Charguéraud, Président de la Commission centrale du Rhin.

Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Territoires britanniques au delà des Mers, Empereur des Indes :

- M. John Gray Baldwin.

Sa Majesté le Roi d'Italie :

- Le Marquis Renier Paulucci de Calboli, Ambassadeur honoraire.

Le Président de la République tchécoslovaque :

- M. Bohuslav Müller, Ministre plénipotentiaire, Secrétaire d'État au Ministère des Travaux publics;
- M. Antonin Klír, Professeur à la Haute Ecole Polytechnique tchèque de Prague;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont arrêté les dispositions suivantes :

Convention instituting the Statute of Navigation of the Elbe.

Signed at Dresden, February 22, 1922.

(British Ratification deposited December 12, 1922.)

(Translation.)

WITH a view to settle by common agreement, in accordance with the stipulations of the Treaty of Versailles of the 28th June, 1919, the regulations respecting navigation over the international system of the Elbe, Germany, acting on her own behalf and on behalf of the German States bordering on the Elbe, Belgium, France, Great Britain, Italy and Czechoslovakia, have appointed as their plenipotentiaries :—

The President of the German Reich :

- M. Arthur Seeliger, Minister Plenipotentiary ;
- M. Max Peters, Secretary of State, Privy Councillor ;

- M. Hans Gottfried von Nostitz-Drzewiecki, formerly Minister Plenipotentiary, Privy Councillor ;
- M. Johann Daniel Krönig, Councillor of State.

His Majesty the King of the Belgians :

- M. Jules Brunet, Minister Plenipotentiary.

The President of the French Republic :

- M. André Chagnéraud, President of the Central Commission of the Rhine.

His Majesty the King of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and of the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India :

- Mr. John Grey Baldwin.

His Majesty the King of Italy :

- Marquis Renier Paulucci de Calboli, Honorary Ambassador.

The President of the Republic of Czechoslovakia :

- M. Bohuslav Müller, Minister Plenipotentiary, Secretary of State to the Ministry of Public Works ;
- M. Antonin Klir, Professor at the Czech Polytechnic High School of Prague ;

Who, having communicated to each other their full powers, found in good and due form, have agreed upon the following provisions :—

CHAPITRE PREMIER.—*Réseau international.*

ARTICLE PREMIER.

Le réseau international de l'Elbe, ci-après désigné sous le nom d'Elbe, comprend l'Elbe depuis son confluent avec la Vltava (Moldau) jusque dans la pleine mer et la Vltava depuis Prague jusqu'à son confluent avec l'Elbe.

Ce réseau pourra être étendu par décision de l'État ou des États riverains territorialement intéressés, sous réserve du consentement unanime de la Commission visée à l'article 2.

CHAPITRE II.—*Attributions et Organisation de la Commission internationale de l'Elbe.*

ARTICLE 2.

La Commission instituée par le Traité de Versailles et composée, aux termes de l'article 340 de ce traité, de :

4 représentants des États allemands riverains de l'Elbe,

2 représentants de l'État tchécoslovaque,

1 représentant de la Grande-Bretagne,

1 représentant de la France,

1 représentant de l'Italie,

1 représentant de la Belgique.

est chargée :

- (a.) De veiller au maintien de la liberté de navigation et au bon état d'entretien de la voie navigable ainsi qu'à l'amélioration de cette voie ;
- (b.) De se prononcer sur les plaintes auxquelles donne lieu l'application de la présente Convention ainsi que des règlements qu'elle prévoit ;
- (c.) De constater si les tarifs appliqués répondent aux conditions stipulées par la présente Convention ;
- (d.) De se prononcer sur les recours portés en appel devant elle ;
- (e.) Et, d'une manière générale, d'exercer les attributions résultant des stipulations de la présente Convention.

La Commission fait procéder à toutes enquêtes et inspections qu'elle juge utiles par des personnes qu'elle désigne à cet effet. Elle doit faire participer les autorités des États riverains à toutes inspections et voyages exécutés par elle-même, ou par des personnes désignées par elle.

ARTICLE 3.

Le siège légal de la Commission est fixé à Dresde.

ARTICLE 4.

Suivant un tour de rôle arrêté par la Commission, la présidence est exercée par chacun des membres, depuis le début d'une session.

CHAPTER I.—*International System.*

ARTICLE 1.

The international system of the Elbe, hereinafter designated by the name of the Elbe, comprises the Elbe from its confluence with the Vltava (Moldau) as far as the open sea and the Vltava from Prague to its confluence with the Elbe.

This system may be extended by the decision of the riparian State or States territorially interested, subject to the unanimous consent of the Commission mentioned in article 2.

CHAPTER II.—*Powers and Organisation of the International Commission of the Elbe.*

ARTICLE 2.

The Commission set up by the Treaty of Versailles and composed, according to the terms of article 340 of that treaty, of—

- 4 representatives of the German States bordering on the Elbe,
- 2 representatives of the Czechoslovak State,
- 1 representative of Great Britain,
- 1 representative of France,
- 1 representative of Italy,
- 1 representative of Belgium,

is charged :—

- (a.) To supervise the conservation of the freedom of navigation, the maintenance in good order of the navigable channel and the improvement of that channel;
- (b.) To pronounce upon complaints arising out of the application of the present Convention and likewise of the regulations which it contemplates;
- (c.) To decide whether the tariffs applied are in accordance with the conditions laid down by the present Convention;
- (d.) To pronounce upon the claims preferred in appeal before it;
- (e.) And, in general, to exercise the powers arising out of the provisions of the present Convention.

The Commission will secure that all enquiries and inspections which it judges useful are carried out by the persons appointed by it for that purpose. It must provide for the participation of the authorities of the riparian States in all inspections and journeys carried out by itself or by persons appointed by it.

ARTICLE 3.

The statutory seat of the Commission is fixed at Dresden.

ARTICLE 4.

The presidency will be held by each of the members in turn as laid down by the Commission, from the beginning of one ordinary

ordinaire obligatoire jusqu'à l'ouverture de la session ordinaire obligatoire suivante.

ARTICLE 5.

La Commission tient normalement deux sessions ordinaires par an, chacune autant que possible dans le même mois, dont l'une est obligatoire et l'autre facultative. Elle se réunit, en outre, en session extraordinaire, soit sur l'initiative de son Président, soit sur une demande formulée par deux délégations au moins.

Les convocations pour les sessions doivent être adressées aux membres au moins trois semaines à l'avance.

ARTICLE 6.

La Commission ne peut délibérer valablement que si quatre délégations, représentant au moins six voix, sont présentes ou représentées.

Les décisions de la Commission sont prises à la majorité des voix, en dehors des cas spécifiés dans la présente Convention où une majorité spéciale est requise.

En cas de partage des voix, la voix du Président n'est pas prépondérante.

Quel que soit le nombre de ses membres présents, chaque délégation a un nombre de voix égal à celui des représentants auquel elle a droit.

ARTICLE 7.

Il est établi au siège de la Commission un secrétariat qui comprendra un secrétaire-général et un secrétaire-général adjoint, assistés du personnel nécessaire.

Les membres du secrétariat sont nommés, rétribués et licenciés par la Commission.

Le secrétaire-général et le secrétaire-général adjoint sont désignés par un vote unanime de la Commission. Ils ne peuvent pas appartenir à la même nationalité.

Le secrétaire-général est chargé notamment :

- (a.) De la conservation des archives ;
- (b.) De l'expédition des affaires courantes de la Commission ;
- (c.) De présenter à la Commission un rapport annuel sur les conditions de la navigation et l'état de navigabilité du fleuve.

Le secrétaire-général adjoint est associé à l'instruction de toutes les affaires et remplace le secrétaire-général empêché.

ARTICLE 8.

Les délégués, le secrétaire-général et son adjoint jouissent des privilèges diplomatiques d'usage. Ils recevront des États riverains, ainsi que les personnes désignées par la Commission, toutes les facilités nécessaires pour l'accomplissement des actes de leurs fonctions.

obligatory session until the opening of the next ordinary obligatory session.

ARTICLE 5.

The Commission will normally hold two ordinary sessions a year, each as far as possible in the same month, whereof one will be obligatory and the other optional. It shall, further, assemble in extraordinary session, either on the initiative of its President or in response to a demand put forward by at least two delegations.

The summons to the sessions must be addressed to the members at least three weeks ahead.

ARTICLE 6.

The deliberations of the Commission will only be valid if four delegations, representing at least six votes, are present or represented.

The decisions of the Commission will be taken by a majority of votes, save in the cases mentioned in the present Convention where a special majority is required.

The President has no casting vote when the votes are equally divided.

Whatever the number of its members present, each delegation shall have a number of votes equal to that of the representatives to which it is entitled.

ARTICLE 7.

A secretariat shall be set up at the seat of the Commission, comprising a Secretary-General and an Assistant Secretary-General, aided by the necessary staff.

The members of the secretariat shall be appointed, paid and dismissed by the Commission.

The Secretary-General and the Assistant Secretary-General shall be chosen by the unanimous vote of the Commission. They may not belong to the same nationality.

The Secretary-General is in particular entrusted—

- (a.) With the custody of the archives;
- (b.) With the despatch of the current business of the Commission;
- (c.) With the submission to the Commission of an annual report on the shipping situation and on the navigable state of the river.

The Assistant Secretary-General will take part in the preparation of all the business, and in the absence of the Secretary-General will take his place.

ARTICLE 8.

The delegates, the Secretary-General and his assistant will enjoy the usual diplomatic privileges. They, and the persons appointed by the Commission, will receive from the riparian States all facilities necessary for the execution of their duties.

ARTICLE 9.

Pour l'interprétation des Actes de la Commission, le texte français fait foi.

ARTICLE 10.

Les frais et les émoluments des délégués sont supportés par les Gouvernements qu'ils représentent.

Les dépenses générales de la Commission sont réparties entre les États représentés proportionnellement au nombre de délégués auquel ils ont droit, dans la mesure où elles ne seraient pas couvertes par d'autres ressources dont la Commission déciderait la création.

ARTICLE 11.

La Commission fixe dans un règlement intérieur les dispositions de détail relatives à son fonctionnement et à son organisation.

CHAPITRE III.—*Régime de la Navigation.*§ 1^{er}. *Liberté de Navigation et Égalité de Traitement.*

ARTICLE 12.

La navigation sur l'Elbe est librement ouverte aux navires, bateaux et radeaux de toutes les nations, à charge pour ceux-ci de se conformer aux stipulations de la présente Convention.

ARTICLE 13.

Les ressortissants, les biens et les pavillons de toutes les nations seront, sous tous les rapports, traités sur le pied d'une parfaite égalité, de telle sorte qu'aucune distinction ne soit faite, au détriment des ressortissants, des biens et du pavillon d'une Puissance quelconque, entre ceux-ci et les ressortissants, les biens et le pavillon de l'État riverain lui-même, ou de l'État dont les ressortissants, les biens et le pavillon jouissent du traitement le plus favorable.

§ 2. *Droits et Redevances.*

ARTICLE 14.

En dehors des droits de douane, d'octroi local ou de consommation, ainsi que des taxes prévues par la présente Convention, il ne sera perçu aucun droit, impôt, redevance ou péage d'aucune espèce qui frapperait directement la navigation.

§ 3. *Transit.*

ARTICLE 15.

Le transit est libre sur l'Elbe, qu'il s'effectue directement ou après transbordement ou après mise en entrepôt.

Il ne sera perçu aucun droit du fait de ce transit.

ARTICLE 9.

The French text is valid for the interpretation of the Statutes of the Commission.

ARTICLE 10.

The expenses and emoluments of the delegates will be borne by the Governments which they represent.

The general expenses of the Commission will be distributed among the States represented in proportion to the number of delegates to which they are entitled, in so far as they are not covered by other resources which the Commission may decide to establish.

ARTICLE 11.

The Commission will fix by domestic regulation the details of the provisions regarding its procedure and its organisation.

CHAPTER III.—*Régime regarding Navigation.*§ 1. *Freedom of Navigation and Equality of Treatment.*

ARTICLE 12.

Navigation on the Elbe is open without restriction to the ships, boats and rafts of all nations, provided they comply with the stipulations of the present Convention.

ARTICLE 13.

The nationals, goods and flags of all nations shall be treated in all respects on a footing of complete equality, so that no distinction shall be made prejudicial to the nationals, goods and flag of any one Power in relation to the nationals, goods and flag of the riparian State itself, or of the State whose nationals, goods and flag enjoy the most favourable treatment.

§ 2. *Duties and Charges.*

ARTICLE 14.

Apart from customs duties, local dues and taxes on consumption and likewise taxes mentioned in the present Convention, no duty, impost, charge or toll of any kind directly affecting navigation shall be collected.

§ 3. *Transit.*

ARTICLE 15.

Transit on the Elbe is free, whether it is carried out directly or after transshipment or after storage in bond.

No duty shall be collected in respect of such transit.

§ 4. *Formalités douanières.*(A.)—*Transit direct.*

ARTICLE 16.

Le capitaine, patron ou fluteur qui traverse en transit direct le territoire compris à l'intérieur des frontières douanières d'un État riverain a le droit de continuer son voyage, sans faire préalablement vérifier son chargement, à la condition, soit de laisser clore les ouvertures donnant accès à la cale qui ne seraient pas déjà closes, soit de recevoir à son bord des gardiens officiels, soit enfin de se soumettre à ces deux formalités douanières ensemble. Les gardiens n'ont droit gratuitement qu'au logement, au feu, à la lumière et à la nourriture.

À la sortie, la douane a le droit de procéder à la vérification des clôtures.

Les États riverains reconnaissent réciproquement leurs clôtures douanières. Le bénéfice de cette disposition est étendu aux autres États dont les clôtures seraient établies dans les mêmes conditions.

Sauf au cas où un soupçon légitime de contrebande basé sur des faits prouvés peut être relevé, ou lorsque les clôtures douanières ont été brisées, les autorités de l'État transité ne peuvent exiger la production du manifeste (article 35) d'un navire ou bateau qui a déjà été clôturé. Ce manifeste, établi en deux exemplaires, doit être visé par l'autorité qui appose les clôtures. Un exemplaire est remis à cette autorité; l'autre doit se trouver à bord.

ARTICLE 17.

Lorsque des circonstances exceptionnelles ou quelque accident de nature à compromettre le salut, soit du navire ou bateau, soit de la cargaison, obligent un capitaine ou patron à rétablir les ouvertures donnant accès à la cale, il s'adresse, à cet effet, aux employés de la douane la plus voisine et attend leur arrivée. Si le péril est imminent et qu'il ne puisse attendre, il doit en donner avis à l'autorité locale la plus proche qui procède à l'ouverture de la cale et dresse procès-verbal du fait.

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

Il doit agir de même dans le cas où les clôtures ont été rompues accidentellement.

§ 4. *Customs Formalities.*

(A.)—*Direct Transit.*

ARTICLE 16.

The master, owner or raftsman crossing in direct transit the territory lying within the customs frontiers of a riparian State has the right to continue his voyage without any previous verification of his cargo, on condition either of closing the apertures giving access to the hold which are not already closed, or of admitting on board official watchers, or, finally, of submitting to both these customs formalities together. The watchers are only entitled to free lodging, fire, light and food.

At departure, the customs are entitled to proceed to verify the seals.

The riparian States reciprocally recognise their customs seals. The enjoyment of this provision will be extended to the other States whose seals are affixed under similar conditions.

Except in cases where a legitimate suspicion of smuggling founded upon proved facts can be alleged or where the customs seals have been broken, the authorities of the State through which transit takes place cannot demand the production of the manifest (article 35) of the ship or boat which has already been sealed. This manifest, drawn up in duplicate, must be signed by the authority affixing the seals. One copy will be handed to that authority; the other must be retained on board.

ARTICLE 17.

When exceptional circumstances or some accident calculated to compromise the safety either of the ship or boat or of the cargo compel a master or owner to reopen the apertures giving access to the hold, he will, for that purpose, apply to the officials of the nearest custom-house and await their arrival. If the danger is imminent and he cannot wait, he must inform the nearest local authority, who will proceed to open the hold, and draw up a report upon the fact.

When a master or owner has taken measures upon his own responsibility without demanding or awaiting intervention by the officials of the customs or of the local authority, he must prove in a satisfactory manner that the safety either of the ship or boat or of the cargo depended upon it, or that he was compelled to act in this way in order to avoid a pressing danger. In such a case he must, immediately after the danger has been averted, inform the officials of the nearest custom-house, or, if he cannot find them, the nearest authority whom he can find so that he may place the matter upon record.

He must take similar action in the event of the seals being accidentally broken.

ARTICLE 18.

Dans le cas où, par suite des circonstances indiquées à l'article précédent, un capitaine, patron ou flotteur est obligé de relâcher à d'autres endroits que ceux visés à l'article 24, alinéa 1^{er}, il doit se conformer aux stipulations suivantes :

- 1° S'il relâche dans un endroit où se trouve un bureau de douane, il est tenu de s'y présenter et d'observer les instructions qu'il en recevra.
- 2° S'il n'existe pas de bureau de douane au lieu de relâche, il doit immédiatement donner avis de son arrivée à l'autorité locale qui constate par procès-verbal les circonstances qui l'ont déterminé à relâcher et en donne avis au bureau de douane le plus voisin du même territoire.
- 3° Si, pour ne pas exposer les marchandises à d'autres dangers, on juge à propos de décharger le navire, bateau ou radeau, le capitaine, patron ou flotteur est tenu de se soumettre à toutes les mesures légales ayant pour objet de prévenir une importation clandestine. Les marchandises qu'il réembarque pour continuer sa route ne sont assujetties à aucun droit d'entrée ou de sortie.

Dans le cas où un capitaine, patron ou flotteur agit de son propre chef, sans demander l'intervention des employés de la douane ou de l'autorité locale, les dispositions de l'article 17, alinéa 2, lui sont applicables.

ARTICLE 19.

Lorsqu'un capitaine, patron ou flotteur est convaincu d'avoir tenté la contrebande, il ne peut invoquer la liberté de navigation de l'Elbe pour mettre soit sa personne, soit les marchandises qu'il a voulu importer ou exporter frauduleusement à l'abri des poursuites dirigées contre lui par les employés de la douane, sans cependant qu'une pareille tentative puisse donner lieu à saisir le reste du chargement, ni, en général, à procéder contre lui plus rigoureusement qu'il n'est prescrit par la législation en vigueur dans l'État riverain où la contrebande a été constatée.

Si les bureaux de douane d'un État découvrent une différence entre la cargaison et le manifeste, il est fait application au capitaine, patron ou flotteur, des lois du pays en vigueur contre les déclarations infidèles.

(B.)—*Transit avec Transbordement ou Allègement.*

ARTICLE 20.

Les dispositions des articles 16 à 19 sont également applicables au transit avec transbordement ou allègement sous réserve des stipulations suivantes :

Le capitaine ou patron qui désire transborder toute ou partie de sa cargaison ou alléger son navire ou bateau fait part de son intention à l'autorité compétente de l'État riverain qui lève les

ARTICLE 18.

In cases where, owing to the circumstances indicated in the preceding article, a master, owner or raftsman is obliged to put in to places other than those mentioned in article 24, paragraph 1, he must comply with the following conditions :—

1. If he puts in to a place where there is a customs-office, he is bound to present himself there and to carry out the instructions which he will receive.
2. If there be no customs-office in the place where he puts in, he must at once notify his arrival to the local authority, who will draw up a report of the circumstances which have compelled him to put in, and inform the nearest customs-office in the same territory.
3. If, to avoid exposing the goods to other risks, it is considered expedient to unload the ship, boat or raft, the master, owner or raftsman is bound to submit to all legal measures designed to prevent clandestine importation. The goods which he reloads to continue his voyage will not be subjected to any import or export duty.

The provisions of article 17, paragraph 2, are applicable to a master, owner or raftsman in the event of his acting upon his own authority without demanding intervention by the officials of the local customs or of the local authority.

ARTICLE 19.

When a master, owner or raftsman is convicted of having attempted smuggling, he cannot invoke the freedom of navigation of the Elbe to secure either his person or the goods which he desired fraudulently to import or export against proceedings directed against him by the customs officials, under pain of the seizure of the rest of the cargo founded upon such an attempt, or, in general, of the institution against him of more rigorous proceedings than those prescribed by the legislation in force in the riparian State where the act of smuggling has been established.

If the customs offices of a State discover a discrepancy between the cargo and the manifest, the laws in force in the country against false declarations shall be applied against the master, owner or raftsman.

(B.)—*Transit with Transhipment or Lightering.*

ARTICLE 20.

The provisions of articles 16 to 19 are also applicable to transit with transhipment or lightering, subject to the following conditions :—

The master or owner who desires to tranship the whole or a part of his cargo or to lighter his ship or boat will notify his intention to the competent authority of the riparian State, who will remove the

clôtures, surveille les opérations de transbordement ou d'allègement et appose, s'il y a lieu, de nouvelles clôtures; cette autorité vise la liste des marchandises déchargées et en remet, pour être annexé au manifeste, un exemplaire au capitaine ou patron. Celui-ci est alors autorisé à poursuivre, le cas échéant, sa route dans les mêmes conditions que précédemment.

Pour les marchandises déchargées et réexpédiées par l'Elbe sur un autre navire ou bateau, il est établi un manifeste visé par l'autorité compétente; cette autorité a également le droit d'apposer des clôtures sur ce navire ou bateau.

Toutes les autres marchandises sont soumises aux dispositions de l'article 22.

ARTICLE 21.

Sur les points de l'Elbe où le transbordement des marchandises ou l'allègement des navires et bateaux est généralement pratiqué, les services nécessaires doivent être établis et organisés pour que les formalités visées à l'article 20 puissent être effectuées suivant les besoins de la navigation.

La liste de ces points est établie par les États riverains et approuvée par la Commission.

(C.)—*Importation, Exportation, Transit avec Changement de Mode de Transport, Entreposage.*

ARTICLE 22.

En ce qui concerne les marchandises à l'importation, à l'exportation ou en transit avec changement de mode de transport, ainsi que les marchandises entreposées, les formalités de douane se règlent d'après la législation générale de l'État riverain sur le territoire duquel les opérations s'effectuent.

§ 5. *Dispositions générales.*

ARTICLE 23.

Toutes les facilités qui seraient accordées par l'un quelconque des États riverains sur d'autres voies de terre ou d'eau pour l'importation, l'exportation ou le transit, effectués dans les mêmes conditions, seront également concédées à l'importation, à l'exportation et au transit sur l'Elbe.

Les droits d'entrée et de sortie sur les marchandises dans les ports situés sur cette voie d'eau ne peuvent être plus élevés que ceux auxquels sont soumises les marchandises de même nature, de même provenance et de même destination à l'entrée ou à la sortie par toute autre frontière.

§ 6. *Régime des Ports.*

ARTICLE 24.

Chacun des États riverains fait connaître à la Commission, pour l'étendue de son territoire, tous les ports et lieux publics où les

seals, supervise the transshipment or lightering operations and, if necessary, affix new seals. That authority will check the list of goods discharged and deliver a copy thereof to the master or owner to be annexed to the manifest. The latter will then, if necessary, be authorised to pursue his voyage, subject to the same conditions as before.

A manifest signed by the competent authority will be prepared of the goods discharged and reshipped on the Elbe upon another ship or boat. That authority is likewise entitled to affix seals upon this ship or boat.

All the other goods are subject to the provisions of article 22.

ARTICLE 21.

At places on the Elbe where the transshipment of goods or the lightering of ships or boats generally takes place, the necessary services must be instituted and organised in order that the formalities mentioned in article 20 can be carried out in accordance with the needs of navigation.

The list of these places will be drawn up by the riparian States and approved by the Commission.

(C.)—*Import, Export, Transit with a Change in the Method of Transport, Warehousing in Bond.*

ARTICLE 22.

As regards goods for import, export or in transit with a change in the method of transport, and likewise goods warehoused in bond, the customs formalities will be regulated in accordance with the general legislation of the riparian State on whose territory these operations are carried out.

§ 5. *General Provisions.*

ARTICLE 23.

All facilities which may be granted by any one of the riparian States on other routes by land or water for import, export or transit effected under the same conditions will also be granted for import, export and transit on the Elbe.

Import and export duties on goods in ports situated on this waterway may not be higher than those imposed on goods of the same kind, the same origin and the same destination entering or leaving by any other frontier.

§ 6. *Régime of Ports.*

ARTICLE 24.

Each of the riparian States will notify to the Commission all public ports and places, throughout the extent of its territory, where

capitaines, patrons et flotteurs ont la faculté de déposer ou de prendre un chargement ou de se réfugier. Il en est de même pour les ports et débarcadères privés.

En ce qui concerne l'utilisation des ports et lieux publics ainsi que de leur outillage, et notamment l'affectation de places fixes à quai, les ressortissants, les biens et les pavillons de toutes les nations seront traités, sous tous les rapports, sur le pied d'une parfaite égalité, de telle sorte qu'aucune distinction ne soit faite au détriment des ressortissants, des biens et du pavillon d'une Puissance quelconque, entre ceux-ci et les ressortissants, les biens et le pavillon de l'État riverain lui-même ou de l'État dont les ressortissants, les biens et le pavillon jouissent du traitement le plus favorable.

ARTICLE 25.

Les États riverains veilleront à ce que dans les ports et lieux publics, visés à l'article 24, toutes dispositions nécessaires soient prises, suivant les besoins du trafic, pour faciliter le chargement, le déchargement et la mise en entrepôt des marchandises, et d'une manière générale, pour que l'outillage soit tenu en bon état.

L'affectation de places fixes à quai et d'autres installations dans les ports publics ne peut être faite que dans une mesure raisonnable et pleinement compatible avec le libre exercice de la navigation.

Les États riverains mettront en outre à la disposition de la navigation les emplacements nécessaires pour qu'elle puisse effectuer les opérations visées à l'article 21.

ARTICLE 26.

L'utilisation des ouvrages et des installations des ports et lieux publics d'embarquement et de débarquement peut donner lieu à la perception de taxes et redevances raisonnables et égales pour tous les pavillons. Les tarifs seront communiqués à la Commission et affichés dans les ports.

Les taxes et redevances ne peuvent être exigées qu'autant que les ouvrages et installations pour l'usage desquels elles ont été établies ont été effectivement utilisés.

§ 7. Services publics.

ARTICLE 27.

Tout service public établi dans l'intérêt de la navigation sur l'Elbe ou dans un port situé sur cette voie d'eau doit comporter des tarifs publics appliqués uniformément et calculés de manière à ne pas excéder le prix du service rendu. Ces tarifs sont communiqués à la Commission.

Ces dispositions s'appliquent notamment aux services de pilotage tant à l'amont qu'à l'aval de Hambourg et de Harbourg. En amont de ces ports, le pilotage n'est pas obligatoire.

masters, owners and raftsmen are allowed to discharge or embark cargo or to take shelter. The same procedure shall be observed in the case of private ports and landing stages.

As regards the utilisation of public ports and places and of their equipment, and particularly the assignment of fixed quay berths, the nationals, goods and flags of all nations shall be treated in all respects on a footing of perfect equality, so that no distinction is made prejudicial to the nationals, goods and flag of any Power whatever in its relation with the nationals, goods and flag of the riparian State itself or with the State whose nationals, goods and flag enjoy the most favourable treatment.

ARTICLE 25.

The riparian States will secure that in the public ports and places mentioned in article 24 all necessary measures are taken in accordance with traffic requirements to facilitate loading, unloading and warehousing of merchandise in bond, and, in general, that the equipment is maintained in good condition.

The assignment of fixed quay berths and other installations in the public ports can only be made within reasonable limits, fully compatible with unfettered carrying on of navigation.

The riparian States will further place at the disposal of navigation the accommodation necessary for carrying on the operations mentioned in article 21.

ARTICLE 26.

The utilisation of the works and installations in public ports and places of embarkation and disembarkation may give rise to the collection of reasonable dues and charges, on a footing of equality for all flags. The tariffs will be communicated to the Commission and posted in the ports.

Dues and charges may only be levied in so far as the works and installations for the use of which they have been fixed are put to effectual use.

§ 7. *Public Services*

ARTICLE 27.

Every public service established in the interests of navigation upon the Elbe or in a port situated on that waterway must be subject to public tariffs uniformly applied and so adjusted as not to exceed the cost of the service rendered. These tariffs will be communicated to the Commission.

These provisions will apply in particular to the pilotage services both up-stream to and down-stream from Hamburg and Harburg. Above these ports, pilotage is not compulsory.

§ 8. *Conditions requises pour la Navigation.*

ARTICLE 28.

Aucun navire, bateau ou radeau ne peut naviguer sur l'Elbe sans avoir à bord le titulaire d'un permis de navigation responsable de la conduite du navire, bateau ou radeau et assisté du personnel prescrit par les règlements de police de la navigation, sauf les exceptions prévues par ces règlements.

ARTICLE 29.

Le permis de navigation est délivré dans les conditions déterminées par le règlement visé à l'article 30 :

- 1° Aux candidats qui ont établi leur domicile dans l'un des pays riverains, par les autorités de ce pays ;
- 2° Aux candidats n'ayant pas leur domicile dans l'un des pays riverains, soit par les autorités d'un des pays riverains, soit par la Commission.

ARTICLE 30.

Pour obtenir un permis, il faut avoir pratiqué la navigation sur l'Elbe et avoir subi avec succès un examen de capacité. Les conditions à remplir et le programme de l'examen sont déterminés par un règlement établi comme il est dit à l'article 37 pour les règlements de police de la navigation.

ARTICLE 31.

Chaque permis de navigation mentionne les catégories d'engins flottants que le titulaire est autorisé à conduire et les parties de la voie d'eau sur lesquelles il a le droit de naviguer.

Le permis est valable quelle que soit la nationalité du navire, bateau ou radeau conduit par le titulaire.

ARTICLE 32.

L'autorité qui a délivré un permis a seule le droit de le retirer.

La Commission peut toutefois exiger le retrait d'un permis dont le titulaire aurait fait preuve d'une incapacité constituant un danger pour la navigation.

Le permis devra être retiré au titulaire qui aura été condamné soit pour contravention grave et réitérée aux règlements concernant la sécurité et la police de la navigation, soit pour faits répétés de contrebande, soit pour crimes contre la propriété.

ARTICLE 33.

Toute personne faisant partie de l'équipage d'un bateau naviguant sur l'Elbe doit être munie d'un carnet de route délivré dans les conditions fixées à l'article 29 et suivant un modèle établi par la Commission.

§ 8. *Conditions requisite for Navigation.*

ARTICLE 28.

No ship, boat or raft may navigate the Elbe without having on board the holder of a navigation permit responsible for the management of the ship, boat or raft, assisted by the crew prescribed by the regulations of the river police, save for the exceptions provided by these regulations.

ARTICLE 29.

The navigation permit is granted under the conditions fixed by the regulation mentioned in article 30 :—

1. To candidates who have a fixed residence in one of the riparian States, by the authorities of that State ;
2. To candidates who do not have a fixed residence in one of the riparian States, either by the authorities of one of the riparian States or by the Commission.

ARTICLE 30.

To obtain a permit, it is necessary to have been engaged in navigation on the Elbe and to have successfully submitted to a test of capacity. The conditions to be satisfied and the scope of the test will be determined by a regulation established in the manner mentioned in article 37 for the regulations of the river police.

ARTICLE 31.

Each navigation permit will enumerate the types of engines afloat which the holder of the permit is authorised to drive, and the sections of the waterway over which he has navigation rights.

The permit is valid whatever be the nationality of the ship, boat or raft steered by the holder.

ARTICLE 32.

The authority who granted the permit alone has the right to withdraw it.

The Commission may, however, demand the withdrawal of a permit, the holder of which has given proof of a degree of incompetence involving danger to navigation.

The permit must be withdrawn from the holder who has been convicted of serious and repeated offences against the regulations regarding the safety of navigation and the river police, or of repeated acts of smuggling or of offences against property.

ARTICLE 33.

Every member of the crew of a ship sailing upon the Elbe must be provided with identity papers (" carnet de route "), issued subject to the conditions fixed in article 29, and in accordance with a form laid down by the Commission.

ARTICLE 34.

Tout navire ou bateau naviguant sur l'Elbe doit être muni d'un certificat constatant qu'il remplit à tous égards les conditions de sécurité nécessaires à la navigation sur la partie du fleuve qu'il utilise et qui sont fixées dans un règlement établi comme il est dit à l'article 37 pour les règlements de police de la navigation.

Le certificat de navigabilité est délivré par les autorités compétentes des États riverains, pour les navires et bateaux appartenant à leurs ressortissants. Chacun des États contractants peut proposer à la Commission d'agréer des organismes spécialement qualifiés pour la délivrance de ce certificat.

Si un État riverain juge nécessaire de contrôler à ses frais les indications du certificat, ce contrôle ne peut porter, en ce qui concerne les bateaux chargés, que sur les dimensions extérieures du bateau.

Les radeaux doivent satisfaire aux conditions déterminées par un règlement établi comme il est dit à l'alinéa 1^{er}.

ARTICLE 35.

A bord de tout navire, bateau ou radeau naviguant sur l'Elbe, doivent se trouver un rôle d'équipage et, s'il y a lieu, un manifeste indiquant le poids et la nature des marchandises chargées, le nombre, la nature et les marques des colis ainsi que leurs lieux de chargement et de déchargement. Pour les radeaux, le manifeste indique le nombre, l'espèce et le poids des bois flottés.

ARTICLE 36.

Les dispositions des articles 28 à 35 ne sont applicables ni aux navires de mer naviguant entre la pleine mer et Hambourg et Harbourg, ni aux bateaux normalement affectés à la navigation intérieure sur ce secteur.

Lorsque les navires de mer naviguent à l'amont des ports visés à l'alinéa précédent, les membres de l'équipage ne sont pas soumis aux dispositions de l'article 33.

§ 9. Règlements de Police.

ARTICLE 37.

Les États riverains soumettent des projets de règlements de police de la navigation à la Commission, qui établit le texte définitif de ces règlements; ceux-ci doivent être aussi uniformes que possible et sont mis en vigueur dans chacun de ces États par un acte législatif ou administratif de l'État appelé à en assurer l'application.

Les États riverains communiquent à la Commission les règlements qu'ils édictent pour la police et l'exploitation des ports.

ARTICLE 34.

Every ship or boat sailing upon the Elbe must be provided with a certificate testifying that it has in all respects satisfied the conditions of security necessary for navigation on the part of the river which it traverses, such conditions being fixed in a regulation laid down in the manner indicated in article 37 for the regulations of the river police.

The certificate of navigability is issued by the competent authorities of the riparian States in the cases of ships and boats belonging to their nationals. Each of the contracting States may propose for acceptance by the Commission organised bodies specially qualified for the issue of this certificate.

If a riparian State deems it necessary at its own expense to check the statements contained in the certificate, such control may, in the case of laden vessels, only extend to the external dimensions of the boat.

Rafts must conform with the conditions fixed by a regulation, laid down in the manner mentioned in paragraph 1.

ARTICLE 35.

Every ship, boat or raft sailing on the Elbe must have on board a list of the crew and, if necessary, a manifest specifying the weight and nature of the goods carried, the number and nature of the packages and the marks borne by them and likewise their places of loading and unloading. In the case of rafts, the manifest will specify the number, kind and weight of the timber floated.

ARTICLE 36.

The provisions of articles 28 to 35 are not applicable either to ocean-going ships sailing between the open sea and Hamburg and Harburg, or to boats normally used for inland navigation over this section.

When ocean-going ships sail above the ports mentioned in the foregoing paragraph, the members of the crew will not be subject to the provisions of article 33.

§ 9. *Police Regulations.*

ARTICLE 37.

The riparian States will submit drafts of regulations for the river police to the Commission, which will fix the definitive text of these regulations. These latter must be as uniform as possible, and will be put in force in each of these States by legislative or administrative action on the part of the State called upon to secure their application.

The riparian States will communicate to the Commission the regulations which they issue respecting the policing and use of the ports.

ARTICLE 38.

Les États riverains communiquent à la Commission les dispositions législatives et administratives concernant la police générale et toutes les autres matières susceptibles d'intéresser la navigation. Ces dispositions ne doivent, ni dans leur teneur, ni par leur application, entraver, sans motifs valables, le libre exercice de la navigation.

CHAPITRE IV.—Ouvrages et Travaux.

ARTICLE 39.

Chaque État riverain est tenu d'exécuter à ses frais les travaux d'entretien du chenal, des chemins de halage en usage et des ouvrages, d'assurer la manœuvre de ces ouvrages ainsi que l'éclairage et le balisage, de prendre les dispositions nécessaires à l'effet d'écarter tous obstacles ou dangers pour la navigation, et d'une manière générale, de maintenir cette navigation dans de bonnes conditions.

Si, en assurant l'entretien prévu à l'alinéa précédent, un État riverain réalise des améliorations, il doit également prendre à sa charge les travaux courants y afférents.

ARTICLE 40.

Sur la section formant frontière entre l'Allemagne et la Tchécoslovaquie, les deux États riverains déterminent, d'un commun accord, le mode d'exécution des travaux visés à l'article 39, ainsi que la répartition des dépenses entre eux. A défaut d'une telle entente, la décision appartiendra à la Commission.

ARTICLE 41.

Les États riverains fourniront à la Commission la description sommaire de tous travaux autres que ceux visés à l'article 39, qu'ils se proposent d'exécuter ou d'autoriser sur l'Elbe. Cette disposition s'applique tant aux travaux d'amélioration exécutés dans l'intérêt de la navigation qu'à tous autres travaux, tels notamment que les travaux de défense contre les inondations, ainsi que ceux qui concernent les irrigations et l'utilisation des forces hydrauliques.

La Commission ne peut interdire l'exécution de tels travaux qu'en tant qu'ils auraient des conséquences préjudiciables à la navigation. Dans ses décisions la Commission doit tenir compte de tous les intérêts de l'État riverain qui se propose d'exécuter ou d'autoriser ces travaux.

Si dans le délai de deux mois à dater de la communication, la Commission n'a formulé aucune observation, il pourra être procédé sans autres formalités à l'exécution desdits travaux. Dans le cas contraire, la Commission devra prendre une décision définitive dans le plus bref délai possible, et au plus tard dans les quatre mois qui suivront l'expiration du premier délai.

ARTICLE 38.

The riparian States will communicate to the Commission the legislative and administrative measures respecting the police in general and all other matters calculated to be of interest to navigation. These measures must not, either by reason of their tenor or in their application, hinder, except for adequate reasons, the free exercise of navigation.

CHAPTER IV.—*Works and Installations.*

ARTICLE 39.

Each riparian State is bound to carry out at its own expense the works for the maintenance of the channel and towing-paths in use and installations to ensure the running of such works and likewise lighting and buoys, to adopt the measures necessary to remove any obstacles or dangers to navigation and generally to maintain navigation in good order.

If, while ensuring the maintenance mentioned in the preceding paragraph, a riparian State effects improvements, it must also bear the cost of all current work thereby entailed.

ARTICLE 40.

On the section constituting a frontier between Germany and Czechoslovakia, the two riparian States will determine by common accord the mode of execution of the works mentioned in article 39, and also the apportioning of expenditure between them. Failing such an understanding, the decision will be with the Commission.

ARTICLE 41.

The riparian States will furnish the Commission with a summary description of all works other than those mentioned in article 39 which they propose to execute or authorise on the Elbe. This provision is alike applicable to works of improvement executed in the interests of navigation and to all other works, such, in particular, as defence works against inundations and likewise works affecting irrigation and the use of hydraulic energy.

The Commission may only prohibit the execution of such works in so far as they might entail consequences prejudicial to navigation. In its decisions the Commission must take into consideration all the interests of the riparian State proposing to execute or authorise these works.

If within a period of two months from the date of the communication the Commission has drawn up no observations, the execution of the said works may without further formalities be taken in hand. In the contrary event the Commission must come to a definite decision as speedily as possible, and at the latest within the four months following the expiration of the first period.

ARTICLE 42.

La Commission peut, à titre exceptionnel, décider que les dépenses d'établissement de grands travaux d'amélioration et éventuellement les frais d'entretien supplémentaires qu'entraînent ces travaux ou les frais de fonctionnement des ouvrages dont ils comporteraient la construction, pourront être couverts, en tout ou en partie, par des taxes d'un taux modéré. Le projet de tarifs, contenant notamment l'époque proposée pour le commencement de la perception, devra être soumis à la Commission avec le projet des travaux. Aucune taxe ne peut être établie ni perçue sans une approbation explicite de la Commission, dont le vote n'est acquis que s'il réunit les voix de sept délégués au moins. La Commission a la faculté de limiter à une période déterminée la durée de perception des taxes. Ces taxes ne pourront être prélevées que sur les catégories de navires, bateaux et radeaux dont les travaux auront permis ou facilité la navigation. Elles ne devront en aucun cas excéder, pour chacune des diverses catégories de navires, bateaux et radeaux, le prix du service rendu. Le produit des taxes doit être exclusivement affecté aux travaux qui ont donné naissance à leur établissement.

ARTICLE 43.

Sur la base des propositions d'un État riverain, la Commission pourra établir un programme de travaux d'amélioration dont l'exécution serait d'un intérêt primordial.

Sauf motif légitime d'opposition d'un des États riverains, fondé soit sur les conditions mêmes de la navigabilité sur son territoire, soit sur d'autres intérêts tels que, entre autres, le maintien du régime normal des eaux, les besoins de l'irrigation, l'utilisation de la force hydraulique ou la nécessité de la construction d'autres voies de communication plus avantageuses, un État riverain ne pourra se refuser à exécuter les travaux compris dans ledit programme, à condition de n'être pas tenu de participer directement aux dépenses.

Toutefois, ces travaux ne pourront pas être entrepris tant que l'État sur le territoire duquel ils doivent être exécutés s'y oppose du chef d'intérêts vitaux.

CHAPITRE V.—Tribunaux.

ARTICLE 44.

Les États riverains font connaître à la Commission le siège et le ressort des tribunaux appelés à juger les contraventions aux prescriptions des règlements de police de la navigation, ainsi que les autres affaires intéressant la navigation, qui seront énumérées dans une convention ultérieure. Le siège de ces tribunaux doit être situé dans des localités aussi rapprochées du fleuve que possible.

ARTICLE 45.

La procédure des tribunaux visés à l'article 44 est réglée par la législation de chaque État riverain.

Elle doit être aussi simple et aussi prompte que possible.

ARTICLE 42.

The Commission may, on the ground of exceptional circumstances, decide that the expenditure on the carrying out of large improvement works and eventually the supplementary costs of maintenance entailed by such works or the running expenses of the installations the construction of which they may entail, may be covered wholly or partly by dues fixed at moderate rates. The proposed tariff, containing in particular the date proposed for the inception of the collection, must be submitted to the Commission with the plan of the works. No dues may be fixed or collected without the express approval of the Commission, whose vote is only valid if it expresses the opinions of at least seven delegates. The Commission has the power to impose a definite limit upon the period during which the dues may be collected. These dues may only be levied on the classes of ships, boats and rafts for which navigation has been made possible or facilitated by the works. They must not in any case exceed, for each of the various classes of ships, boats and rafts, the cost of the service rendered. The yield of the dues must be exclusively devoted to the works which led to their institution.

ARTICLE 43.

On the basis of the proposals of a riparian State, the Commission may settle a programme of improvement works of which the execution would be a matter of primary interest.

Save where there is reasonable ground of opposition on the part of one of the riparian States, founded either upon the actual conditions of navigability within its own territory, or upon other interests, such, for example, as the maintenance of the normal regulation of the water, the needs of irrigation, the use of hydraulic energy or the need for the construction of other and more advantageous means of communication, a riparian State may not refuse to execute the works included in the said programme, on condition that it is not bound to assume a direct share of the expenses.

These works, however, may not be undertaken in the event of the State upon whose territory they are to be executed opposing them on the score of vital interests.

CHAPTER V.—*Tribunals.*

ARTICLE 44.

The riparian States will inform the Commission of the headquarters and scope of jurisdiction of the tribunals called upon to adjudicate upon contraventions of the provisions laid down by the regulations for river police, and also other matters affecting navigation, which will be specified in a subsequent convention. The seat of these tribunals must be situated in localities as near the river as possible.

ARTICLE 45.

The procedure of the tribunals mentioned in article 44 will be regulated by the legislation of each riparian State.

It must be as simple and prompt as possible.

ARTICLE 46.

L'appel des jugements rendus par lesdits tribunaux pourra être porté, au gré des parties, soit devant la juridiction du pays dans lequel le jugement a été rendu, soit devant la Commission statuant au contentieux.

ARTICLE 47.

La procédure de l'appel devant la Commission, ainsi que les détails d'application des dispositions du présent chapitre, seront déterminés par la convention visée à l'article 44. Cette convention, additionnelle à la présente Convention, sera élaborée et conclue dans les mêmes conditions que cette dernière.

CHAPITRE VI.—*Dispositions diverses.*§ 1^{er}. *Uniformisation des Règles applicables en ce qui concerne le Commerce et la Navigation sur l'Elbe.*

ARTICLE 48.

La Commission poursuivra, notamment par l'élaboration de projets de convention à soumettre aux États intéressés, l'uniformisation du droit et des règles applicables en ce qui concerne le commerce et la navigation sur l'Elbe, ainsi que des conditions générales du travail du personnel de la navigation intérieure employé sur cette voie d'eau.

§ 2. *Application de la Convention en Temps de Guerre.*

ARTICLE 49.

Les stipulations de la présente Convention subsistent en temps de guerre dans toute la mesure compatible avec les droits et devoirs des belligérants et des neutres.

Au cas où des événements de guerre obligeraient l'Allemagne à prendre des mesures ayant pour effet d'empêcher le libre transit de la Tchécoslovaquie sur l'Elbe, l'Allemagne s'engage à fournir à la Tchécoslovaquie, sauf impossibilité matérielle, une autre voie, autant que possible équivalente, sous réserve de l'observation des mesures de sécurité militaire qui seraient requises.

§ 3. *Bacs.*

ARTICLE 50.

Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent ni aux bacs, ni aux autres moyens de passage d'une rive à l'autre.

§ 4. *Actes antérieurs.*

ARTICLE 51.

Les traités, conventions, actes et arrangements relatifs à l'Elbe sont maintenus dans toutes leurs dispositions qui ne sont pas contraires aux stipulations de la présente Convention.

ARTICLE 46.

Appeals from sentences pronounced by the said tribunals may be brought, at the desire of the parties, either before the court of the country in which the sentence was pronounced or before the Commission deciding disputed points.

ARTICLE 47.

The procedure for appeal before the Commission and also the details of the provisions of the present chapter will be settled by the convention mentioned in article 44. This convention, supplementary to the present Convention, will be elaborated and concluded in the same conditions as the latter.

CHAPTER VI.—*Miscellaneous Provisions.*§ 1. *Unification of Regulations applicable in regard to Commerce and Navigation upon the Elbe.*

ARTICLE 48.

The Commission will provide, particularly by drawing up draft conventions for submission to the interested States, for the unification of the law and regulations applicable as regards commerce and navigation upon the Elbe and also of the general conditions governing the labour of the personnel employed in inland navigation upon that waterway.

§ 2. *Application of the Convention in War Time.*

ARTICLE 49.

The provisions of the present Convention continue valid in time of war to the fullest extent compatible with the rights and duties of belligerents and neutrals.

If occurrences in time of war compel Germany to take measures calculated to hinder Czechoslovakia from free transit upon the Elbe, Germany undertakes to place at the disposal of Czechoslovakia, save in the case of physical impossibility, another route, as nearly as possible equivalent, subject to the observance of the measures of military security which would be required.

§ 3. *Ferries.*

ARTICLE 50.

The provisions of the present Convention do not apply either to ferries or to other means of passage from one bank to the other.

§ 4. *Previous Statutes.*

ARTICLE 51.

The treaties, conventions, statutes and agreements relative to the Elbe remain in force as regards all their clauses which are not contrary to the provisions of the present Convention.

§ 5. *Règlements des Différends.*

ARTICLE 52.

La Commission statue sur toute question relative à l'interprétation et à l'application de la présente Convention.

Au cas où un différend surgirait du chef de ses décisions pour motif d'incompétence ou de violation de la Convention, chacun des États contractants pourra en saisir la Société des Nations, suivant la procédure prévue pour le règlement des différends, après que la Commission aura constaté qu'elle a épuisé tous les moyens de conciliation. Pour tout autre motif, la requête en vue du règlement du différend ne pourra être formée que par l'État territorialement intéressé.

§ 6. *Ratification et Entrée en vigueur.*

ARTICLE 53.

Les ratifications de la présente convention seront déposées au secrétariat-général de la Commission dans le plus bref délai possible et, au plus tard, le 31 mars 1923.

La convention entrera en vigueur trois mois après la clôture du procès-verbal de dépôt des ratifications.

En foi de quoi les plénipotentiaires susnommés ont signé la présente convention, rédigée en un seul exemplaire qui sera déposé dans les archives de la Commission internationale de l'Elbe et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Puissances signataires.

Fait à Dresde, le 22 février 1922.

(L.S.)	SEELIGER.
(L.S.)	PETERS.
(L.S.)	VON NOSTITZ.
(L.S.)	KRÖNIG.
(L.S.)	J. BRUNET.
(L.S.)	A. CHARGUÉRAUD.
(L.S.)	JOHN BALDWIN.
(L.S.)	PAULUCCI DI CALBOLI.
(L.S.)	ING. BOHUSLAV MÜLLER.
(L.S.)	ING. DR. KLIR.

Protocole de Clôture.

Au moment de procéder à la signature de l'Acte de Navigation de l'Elbe, et en vue d'en préciser le sens, les plénipotentiaires soussignés sont convenus de ce qui suit :

Ad ARTICLE 1^{er}.

Il est entendu que la Commission sera appelée à déterminer d'une manière précise le point extrême d'amont du réseau international sur la Vltava.

§ 5. *Settlement of Disputes.*

ARTICLE 52.

The Commission will decide all questions regarding the interpretation and application of the present Convention.

In the event of a dispute arising out of its decisions on the ground of incompetence or of violation of the Convention, each of the contracting States may refer it to the League of Nations, according to the procedure laid down for the regulation of disputes, the Commission having first reported that it has exhausted all means of conciliation. On all other grounds, the appeal for a settlement of the dispute may only be presented by the State territorially interested.

§ 6. *Ratification and Enforcement.*

ARTICLE 53.

The ratifications of the present Convention will be deposited with the Secretariat-General of the Commission within as brief an interval as possible and, at the latest, by the 31st March, 1923.

The Convention will come into force three months after the closure of the *procès-verbal* of the deposit of ratifications.

In faith whereof the above-named plenipotentiaries have signed the present Convention, drawn up in a single copy, which will be deposited in the archives of the International Commission of the Elbe, and of which an authenticated copy will be despatched to each of the signatory Powers.

Done at Dresden, the 22nd February, 1922.

(L.S.)	SEELIGER.
(L.S.)	PETERS.
(L.S.)	VON NOSTITZ.
(L.S.)	KRÖNIG.
(L.S.)	J. BRUNET.
(L.S.)	A. CHARGUERAUD.
(L.S.)	JOHN BALDWIN.
(L.S.)	PAULUCCI DI CALBOLI.
(L.S.)	BOHUSLAV MÜLLER, <i>Engineer.</i>
(L.S.)	DR. KLIR, <i>Engineer.</i>

Protocole de Clôture.

At the moment of proceeding to the signature of the Statute of Navigation of the Elbe and for the purpose of defining its intent, the undersigned plenipotentiaries are agreed as follows :—

Ad ARTICLE 1.

It is understood that the Commission will be called upon to fix in a definite manner the extreme point up-stream of the international system of the Vltava.

Ad ARTICLE 3.

Il est entendu que la Commission peut tenir des sessions hors de son siège dès qu'elle le juge utile.

Ad ARTICLE 4.

Il est entendu que deux délégués de la même nationalité ne peuvent pas se suivre immédiatement à la Présidence, et qu'un même membre ne peut être Président qu'une seule fois dans une période de dix ans.

Ad ARTICLE 10.

Il est entendu que, en vue de l'application de l'article 10, les dispositions de l'article 26 n'excluent pas un prélèvement sur les taxes prévues dans ce dernier article.

Ad ARTICLE 15.

1. Il est entendu que l'interdiction visée à l'alinéa 2 de l'article 15 ne s'applique pas aux redevances perçues par les autorités douanières lorsqu'il est fait appel à leurs services en dehors des heures d'ouverture des bureaux ou en dehors des emplacements déterminés où les opérations douanières doivent s'effectuer. Le personnel employé à ces opérations ne doit pas dépasser celui qui est strictement nécessaire.

2. L'Allemagne s'engage à admettre que l'Administration postale tchécoslovaque effectue le transport sur l'Elbe en transit, sans ou avec transbordement, dans des cales clôturées de bateaux, des colis postaux en provenance ou à destination de la République tchécoslovaque. Il est entendu que les colis postaux en question ne peuvent pas contenir des objets énumérés dans l'article 2 de la Convention postale universelle de Madrid, du 30 novembre 1920. L'Allemagne s'engage à ne frapper ce transit d'aucun droit postal ou frais postaux de transit. Les modalités réglant l'exécution de cet engagement feront l'objet d'un accord spécial entre les deux États, qui entrera en vigueur à la même date que l'Acte de Navigation.

Ad ARTICLE 32.

Il est entendu que les dispositions de l'article 32 ne portent pas atteinte au droit qui appartient légalement au titulaire d'un permis d'exercer un recours contre la décision de retrait.

Ad ARTICLE 39.

Il est entendu que l'état de navigabilité de l'Elbe qui doit être maintenu par les travaux visés à l'article 39, ne doit pas être inférieur à celui qui existait en 1914.

Ad ARTICLE 42.

Il est entendu que les dispositions de l'article 42 ne portent pas atteinte aux droits et obligations résultant du paragraphe 53 de

Ad ARTICLE 3.

It is understood that the Commission may hold sessions away from its seat when it judges it expedient.

Ad ARTICLE 4.

It is understood that two delegates of the same nationality may not immediately succeed one another in the presidency, and that the same delegate may be president only once in a period of ten years.

Ad ARTICLE 10.

It is understood that, with a view to the application of article 10, the provisions of article 26 do not exclude the collection by instalment of the dues mentioned in the latter article.

Ad ARTICLE 15.

1. It is understood that the prohibition mentioned in paragraph 2 of article 15 does not apply to dues collected by the customs authorities when their services are enlisted outside the hours when the offices are open or away from the fixed places where the customs formalities should be carried out. The staff employed on these operations must not exceed that which is strictly necessary.

2. Germany undertakes to permit the Czechoslovak postal administration to effect the transport upon the Elbe in transit, without transshipment, in sealed holds, of postal packages proceeding from or destined for the Czechoslovak Republic. It is understood that the postal packages in question may not contain the objects enumerated in article 2 of the Universal Postal Convention of Madrid of the 30th November, 1920. Germany undertakes not to subject this transit to any postal transit dues or charges. The formalities regulating the execution of this undertaking will form the subject of a special agreement between the two States, which will come into force on the same date as the Statute of Navigation.

Ad ARTICLE 32.

It is understood that the provisions of article 32 entail no infringement of the right legally belonging to the holder of a permit to appeal against the decision to withdraw it.

Ad ARTICLE 39.

It is understood that the measure of navigability of the Elbe which must be maintained by the works mentioned in article 39 must not be inferior to that existing in 1914.

Ad ARTICLE 42.

It is understood that the provisions of article 42 entail no infringement of the rights and obligations arising out of paragraph 53

l'acte additionnel du 13 avril 1844, ainsi que de l'article 1^{er} du traité du 22 juin 1870 dans ses rapports avec ledit paragraphe 53.

Ad ARTICLES 44 à 47.

Il est entendu que les tribunaux visés dans les articles 44 à 47 comprennent également les autorités administratives chargées de prononcer des peines en matière de contraventions aux règlements de police de la navigation.

Ad ARTICLE 47.

Il est entendu que les dispositions de l'article 47 ne préjugent pas des droits et obligations résultant du Traité de Versailles.

Ad ARTICLE 49.

1. Il est entendu que l'utilisation de la nouvelle voie visée à l'article 49 pourra se faire dans toute la mesure compatible avec les droits et devoirs des belligérants et des neutres.

2. Dans le cas visé à l'alinéa 2 de l'article 49 où, par suite d'impossibilité matérielle, une voie autant que possible équivalente à l'Elbe ne serait pas fourni à la Tchécoslovaquie, les États signataires s'efforceront de procurer à celle-ci d'autres moyens de communication avec la mer.

Il est en outre entendu que, pour l'application de tous les articles de l'Acte de Navigation de l'Elbe, en parlant des États riverains et des États territorialement intéressés on vise également l'Allemagne.

En foi de quoi, les soussignés ont dressé le présent protocole, qui aura la même force et durée que l'acte auquel il se rapporte.

Fait à Dresde, le 22 février 1922.

SEELIGER.
PETERS.
VON NOSTITZ.
KRÖNIG.
J. BRUNET.
A. CHARGUERAUD.
JOHN BALDWIN.
PAULUCCI DI CALBOLI.
ING. BOHUSLAV MÜLLER.
ING. DR. KLIR.

of the Additional Act of the 13th April, 1844, and likewise out of article 1 of the treaty of the 22nd June, 1870, in its bearing upon the said paragraph 53.

Ad ARTICLES 44 to 47.

It is understood that the tribunals mentioned in articles 44 to 47 also include the administrative authorities called upon to inflict penalties in the case of contraventions of the regulations of the river police.

Ad ARTICLE 47.

It is understood that the provisions of article 47 do not prejudice the rights and obligations arising out of the Treaty of Versailles.

Ad ARTICLE 49.

1. It is understood that the use of the new route mentioned in article 49 may be brought into complete harmony with the rights and duties of belligerents and neutrals.

2. In the case mentioned in paragraph 2 of article 49 where, in consequence of physical impossibility, a route as nearly as is possible equivalent to the Elbe would not be afforded to Czechoslovakia, the signatory States will endeavour to provide the latter with other means of communication with the sea.

It is further understood that, for the application of all the articles of the Statute of Navigation of the Elbe, where there is allusion to riparian States and States territorially concerned, the reference includes Germany.

In faith whereof, the undersigned have drawn up the present protocol, which will have the same force and duration as the Statute to which it relates.

Done at Dresden, the 22nd February, 1922.

SEELIGER.
 PETERS.
 VON NOSTITZ.
 KRÖNIG.
 J. BRUNET.
 A. CHARGUÉRAUD.
 JOHN BALDWIN.
 PAULUCCI DI CALBOLI.
 BOHUSLAV MÜLLER, *Engineer*
 DR. KLIR, *Engineer*.
