

de las Naciones, o autorizada por consentimiento de las Potencias aliadas y asociadas, a adherirse al Convenio celebrado entre dichas Potencias, en cuanto a la navegación aérea.

## PARTE XII

Puertos, vías fluviales y ferrocarriles.

### SECCION PRIMERA

#### Disposiciones generales.

##### ARTICULO 321

Alemania se compromete a conceder libertad de paso en su territorio, por las vías más apropiadas al tránsito internacional, ya sean ferrocarriles, ríos navegables o canales, a las personas, mercancías, buques, embarcaciones, vagones y servicios postales procedentes de los territorios de alguna de las Potencias aliadas o asociadas a ellos destinados, limítrofes o no, y a dicho efecto permitirá el paso por las aguas territoriales. Las personas, mercancías, buques, embarcaciones, coches, vagones y servicios postales no estarán sometidos a derecho alguno de tránsito, ni a demora ni restricción de ninguna clase, y tendrán derecho en Alemania al trato de nacionales, en cuanto se refiera a impuestos y facilidades, así como por cualesquiera otros conceptos.

Las mercancías en tránsito se hallarán exentas de derechos aduaneros o de otra clase.

Cualesquiera cargas que graven el transporte en tránsito deberán ser razonables, habida cuenta de las condiciones del tráfico. Ningún devengo, facilidad o traba deberán depender, directa e indirectamente, de la calidad del propietario o de la nacionalidad del buque o medio de transporte que se hubiera empleado o que deba serlo en una parte cualquiera del recorrido total.

##### ARTICULO 322

Alemania se compromete a no imponer ni mantener intervención alguna sobre el tráfico del transporte en tránsito de los emigrantes en su territorio, fuera de las medidas necesarias para com-

probar que los viajeros lo son de tránsito realmente. No permitirá a ninguna compañía de navegación ni a organización, sociedad o particular interesado en el tráfico, participar en modo alguno en los servicios administrativos creados con tal objeto, ni ejercer influencia directa ni indirecta a este respecto.

### ARTICULO 323

Alemania renuncia a entablar distinción ni preferencia directa o indirecta, en cuanto a tasas, prohibiciones y derechos relativos a sus importaciones o exportaciones, y a reserva de las estipulaciones particulares contenidas en el presente Tratado, en lo que respecta a las condiciones y precios de transporte de las mercancías o de las personas que se dirijan a su territorio o procedentes de él, lo mismo por lo que hace a la frontera de entrada o de salida, que por lo que toca a la naturaleza, la propiedad o el pabellón de los medios de transporte empleados (incluyendo los aéreos), que al punto de partida primitivo o inmediato del buque, embarcación, vagón, aeronave u otro vehículo, o a su destino mediano o inmediato, itinerario que siga o puntos que utilice para el transbordo, bien por el hecho de que el puerto por donde las mercancías se importen o exporten sea alemán o cualquiera de los extranjeros, o bien porque las mercancías fueren importadas por mar, por tierra o por vía aérea.

Alemania renuncia especialmente a establecer, en perjuicio de los puertos, buques o embarcaciones de alguna de las Potencias aliadas y asociadas, tasas, primas directas o indirectas a la exportación por los puertos o por los buques o embarcaciones alemanas, o por los de otra Potencia, particularmente en forma de tarifas combinadas, y a someter a las personas o mercancías que pasen por un puerto o utilicen un buque o embarcación de cualquiera de las Potencias aliadas o asociadas, a trámites o a plazos cualesquiera, a los cuales dichas personas o mercancías no se hallaren sometidas, si pasaren por un puerto alemán o de otra Potencia, o si utilizaren un buque o una embarcación alemanes o de otra Potencia.

### ARTÍCULO 324

Se tomarán todas las disposiciones útiles, desde el punto de vista administrativo y técnico, para abreviar en lo posible la introducción de las mercancías por las fronteras de Alemania y para asegu-

rar, a partir de dichas fronteras, la expedición y el transporte de tales mercancías, sin distinguir si proceden de territorios de las Potencias aliadas o asociadas o se dirigen a los mismos, o si se hallan de tránsito en uno o en otro sentido, en condiciones materiales, particularmente desde el punto de vista de la rapidez o de los cuidados de ruta, idénticos a los que disfrutarían las mercancías de igual naturaleza que viajaran por territorio alemán en condiciones de transporte análogas.

El transporte de mercancías especialmente se realizará con prontitud y regularidad, y las formalidades aduaneras se efectuarán en forma que permita la continuación directa del transporte de las mercancías por los trenes de enlace.

#### ARTÍCULO 325

Los puertos marítimos de las Potencias aliadas y asociadas disfrutarán de todos los privilegios y tarifas reducidas que se establezcan para los ferrocarriles o vías navegables de Alemania en beneficio de los puertos alemanes o de un puerto cualquiera de otra Potencia.

#### ARTICULO 326

Alemania no podrá negarse a participar en las tarifas o combinaciones de tarifas que tengan por objeto asegurar a los puertos de una de las Potencias aliadas o asociadas, ventajas análogas a las que hubieren concedido a sus propios puertos o a los de cualquier otra Potencia.

### SECCION II

#### Navegación.

#### CAPITULO PRIMERO

##### *Libertad de navegación.*

#### ARTICULO 327

Los súbditos de las Potencias aliadas y asociadas, así como sus bienes, buques y embarcaciones, gozarán en todos los puertos y vías interiores de Alemania de un trato igual, por todos conceptos, al que disfruten los súbditos, bienes y buques alemanes.

En particular, los buques y embarcaciones de una cualquiera de las Potencias aliadas o asociadas estarán autorizados para transportar mercancías de toda especie y pasajeros con destino a cualesquiera puertos o localidades alemanas, o procedentes de los mismos, a los que los buques alemanes pudieren tener acceso, en condiciones que no habrán de ser más onerosas que las que se apliquen respecto de los buques nacionales; serán tratados en un pie de igualdad con los buques y embarcaciones nacionales, en lo relativo a las facilidades y derechos de puerto y muelle de todas clases, incluso las de estadía, carga y descarga, tonelaje, muelle y pilotaje; percíbanse o no en beneficio del Gobierno, funcionarios públicos, particulares, corporaciones o establecimientos de cualquier clase que fueren.

En el caso en que Alemania concediese a alguna de las Potencias aliadas o asociadas, o a cualquier otra extranjera, un trato de preferencia, se extenderá en el acto dicho régimen e incondicionalmente a todas las Potencias aliadas y asociadas.

No se impondrán a la circulación de las personas y de los buques más trabas que las resultantes de las disposiciones relativas a aduanas, policía, sanidad, emigración o inmigración, y a la importación y exportación de las mercancías prohibidas. Estas disposiciones; razonables y uniformes, no deberán estorbar inútilmente el tráfico.

## CAPITULO II

### *Zonas francas en los puertos.*

#### ARTÍCULO 328

Las zonas francas que existían en los puertos alemanes en 1 de agosto de 1914 serán conservadas; y tanto éstas como las que en virtud del presente Tratado se establezcan en territorio alemán, quedarán sometidas al régimen previsto en los artículos siguientes:

Las mercancías que estén en la zona franca o salgan de ella, no se hallarán sujetas a derecho alguno de importación o exportación, fuera del caso previsto en el artículo 330.

A los buques y mercancías que entren en la zona franca podrán imponérsele las tasas que se establezcan con objeto de hacer frente a los gastos de administración, entretenimiento y mejora del puer-

to, así como los derechos fijados para el uso de las diferentes instalaciones, con tal que dichos derechos y tasas sean razonables, tomando en consideración los gastos hechos, y se perciban en las condiciones de igualdad que prevé el artículo 327.

Las mercancías no podrán sujetarse al pago de ningún derecho ni tasa, fuera del de estadística, de 1 por 100 *ad valorem* como máximo, que se destinará exclusivamente a cubrir los gastos del servicio encargado de formar los estados del movimiento del puerto.

#### ARTICULO 329

Las facilidades concedidas para el establecimiento de almacenes, así como para el embalaje y desembalaje de las mercancías, deberán responder a las necesidades comerciales del momento. Todo producto cuyo consumo fuere autorizado en la zona franca, quedará exento de derechos por dicho concepto o por cualquier otro, sea cual fuere su naturaleza, con excepción de los de estadística de que trata el artículo 328.

No se hará distinción alguna, por lo que respecta a cualquiera de las prescripciones del presente artículo, ya sea entre las personas pertenecientes a nacionalidades distintas, ya entre los productos de origen o destino diferente.

#### ARTICULO 330

Podrán imponerse derechos de entrada a los productos que salgan de la zona franca para ser entregados al consumo de la población a cuyo territorio pertenezca el puerto; y de un modo inverso, podrán aplicarse derechos de salida a los productos de dicho país con destino a la zona franca. Tales derechos de entrada y salida deberán imponerse sobre las mismas bases y conforme a los mismos tipos que los análogos aplicados a las otras fronteras del país interesado. Por otra parte, renuncia Alemania a establecer, bajo ninguna denominación, derecho alguno de tránsito, exportación o importación, sobre los productos que se transporten por vía terrestre o fluvial, a través del territorio alemán con destino a otro Estado cualquiera.

Alemania deberá dictar los reglamentos necesarios para asegu-

rar y garantizar este libre paso por las vías terrestres o fluviales de su territorio que den acceso normalmente a la zona franca.

### CAPITULO III

*Cláusulas relativas al Elba, al Oder, al Niemen (Russtrom-Memel-Niemen) y al Danubio.*

#### 1.º Disposiciones generales.

##### ARTICULO 331

Se declaran internacionalizados:

El Elba (Labe), desde la confluencia del Vetava (Moldau), y el Vetava (Moldau) desde Praga;

El Oder (Odra), desde la confluencia del Oppa;

El Niemen (Russtrom-Memel-Niemen), desde Grodno;

El Danubio desde Ulm,

y toda parte navegable de dichas redes fluviales que sirva, naturalmente, de acceso al mar a más de un estado, con transbordo de un buque a otro o sin él, así como los canales laterales y los que se dispongan, bien para ampliar o mejorar secciones naturalmente navegables de dichas redes fluviales, o bien para unir dos secciones naturalmente navegables de una misma vía fluvial.

Lo mismo se entenderá respecto de la vía navegable Rin-Danubio, en el caso en que se construyere en las condiciones que fija el artículo 353.

##### ARTICULO 332

En las vías que se declaran internacionalizadas en el artículo anterior, los súbditos, los bienes y los pabellones de todas las Potencias serán tratados en un pie de igualdad, en forma que no se haga distinción alguna en detrimento de los súbditos, bienes y pabellones de ninguna de las Potencias, entre aquéllos y los súbditos, los bienes y el pabellón del Estado ribereño, o los de los Estados cuyos súbditos, bienes y pabellón disfruten de trato más favorable.

Los barcos alemanes no podrán, sin embargo, realizar el transporte por líneas regulares de viajeros y mercancías, entre los puertos de una Potencia aliada o asociada, sino en virtud de autorización especial de ésta.

## ARTÍCULO 333

Podrán imponerse tasas, susceptibles de variación, según las diferentes secciones del cauce, a los buques que utilicen la vía navegable o sus accesos, a menos que las disposiciones de un convenio existente se opongan a ello. Dichas tasas habrán de destinarse exclusivamente a cubrir de una manera equitativa los gastos de entrenamiento de la navegabilidad y mejora del cauce y sus accesos, o a subvenir a los desembolsos hechos en interés de la navegación. La tarifa se calculará en relación con dichos gastos y se fijará en lugar visible en los puertos. Los tipos se establecerán en forma que no haga necesario un exámen detallado de la carga, a menos que se sospeche la existencia de fraude o contravención.

## ARTÍCULO 334

El tránsito de viajeros, buques y mercancías se efectuará conforme a las condiciones generales prescritas en la sección I.

Cuando las dos riberas de un río internacional formen parte de un mismo Estado, las mercancías en tránsito podrán ser precintadas y puestas bajo la custodia de los agentes aduaneros. Cuando el río forme frontera, las mercancías y los viajeros en tránsito estarán exentos de toda formalidad aduanera, y la carga y descarga de las primeras, así como el embarco y desembarco de las segundas, sólo podrán hacerse en los puertos designados por el Estado ribereño.

## ARTÍCULO 335

En el trayecto y en la desembocadura de los ríos antedichos no podrán percibirse derechos de ninguna especie, como no sean los previstos en la parte presente.

Esta disposición no obstará a la imposición por los Estados ribereños, de derechos de aduana, de puerta y de consumo, así como tampoco a la creación de tasas razonables y uniformes, cobrables en los puertos, conforme a tarifas públicas, por el uso de grúas, elevadoras, muelles, almacenes, etc.

## ARTÍCULO 336

A falta de una organización especial relativa a la ejecución de los trabajos de entretenimiento y mejora de la parte internacional de una red navegable, estará obligado cada Estado ribereño a adoptar, en cuanto sea posible, las medidas necesarias para eliminar cualesquiera obstáculos o peligros para la navegación y asegurar el mantenimiento de la misma en buenas condiciones.

Si algún Estado descuidase el cumplimiento de esta obligación, cualquier otro de los ribereños o representados en la Comisión internacional, si la hubiere, podrá recurrir a la jurisdicción instituída al efecto por la Sociedad de las Naciones.

## ARTÍCULO 337

De igual modo se procederá en el caso en que un Estado ribereño emprendiere trabajos que pudieren afectar a la navegación en la parte internacional; y la jurisdicción antes aludida podrá prescribir la suspensión o supresión de dichos trabajos, teniendo en cuenta en sus decisiones los derechos relativos al riego, a la fuerza, hidráulica y a la pesca, y los demás intereses nacionales, los cuales en caso de desavenencia entre todos los Estados ribereños o entre todos los representados en la Comisión, tendrán prelación sobre las necesidades de la navegación. El recurso ante la jurisdicción de la Sociedad de las Naciones no será suspensivo.

## ARTÍCULO 338

El régimen expuesto en los artículos 332 al 337 será sustituido por el que se establezca en un Convenio general que celebrarán las Potencias aliadas y asociadas, y que será aprobado por la Sociedad de las Naciones, en cuanto a las vías navegables cuyo carácter internacional sea reconocido por aquél. Dicho Convenio podrá aplicarse especialmente a la totalidad o parte de las redes fluviales del Elba (Labe), del Oder (Odra), del Niemen (Russtrom-Memel-Niemen) y del Danubio, así como a los demás elementos de dichas redes fluviales que pudieran hallarse comprendidos en ellas en una definición general.

Alemania se compromete, conforme a las disposiciones del ar-



tículo 379, a adherirse al expresado Convenio general, así como a todos los proyectos de revisión de los acuerdos internacionales y reglamentos vigentes establecidos en la forma que se indica en el artículo 343.

#### ARTICULO 339

Alemania cederá a las Potencias aliadas y asociadas interesadas, en el plazo máximo de tres meses, siguientes a la notificación que al efecto se le haga, una parte de los remolcadores y de los barcos que queden matriculados en los puertos de las redes fluviales a que se refiere el artículo 331, después de hacer la separación a que habrá de procederse a título de restitución o reparación. De igual modo cederá Alemania el material de todas clases necesario a las Potencias aliadas y asociadas interesadas, para la utilización de las mencionadas redes.

El número de remolcadores y barcos y la importancia del material cedido, así como su distribución, se fijará por uno o varios árbitros designados por los Estados Unidos de América, habida cuenta de las necesidades legítimas de las partes interesadas, y basándose especialmente en el tráfico de la navegación durante los cinco años que precedieron a la guerra.

Todos los barcos cedidos deberán hallarse provistos de sus aparejos y maquinaria, en buen estado y en condiciones de transportar mercancías, y habrán de elegirse entre los de más reciente construcción.

Las cesiones previstas en este artículo darán lugar a una indemnización, cuyo importe total se fijará en un tanto alzado por el árbitro o los árbitros, y que no podrá en ningún caso exceder del valor del capital inicial del material cedido. Dicha suma se asentará en la cuenta de las que Alemania deba, y corresponderá a ésta, por consiguiente, indemnizar a los propietarios.

*II.—Disposiciones especiales en cuanto al Elba, al Oder y al Niemen (Russtrom-Memel-Niemen).*

#### ARTÍCULO 340

El Elba (Labe) se pondrá bajo la administración de una Comisión internacional formada por:

Cuatro representantes de los Estados alemanes ribereños, dos

representantes del Estado checo-eslovaco, un representante de la Gran Bretaña, un representante de Francia, un representante de Italia y un representante de Bélgica.

Sea cual fuere el número de miembros presentes, cada delegación tendrá un número de votos igual al de representantes que la constituyan.

Si algunos de dichos representantes no pudieran ser designados en el momento de ponerse en vigor el presente Tratado, serán válidos, sin embargo, los acuerdos de la Comisión.

#### ARTÍCULO 341

El Oder (Odra) será puesto bajo la administración de una comisión internacional formada por:

Un representante de Polonia; un representante de Prusia; un representante del Estado checo-eslovaco; un representante de Gran Bretaña; un representante de Francia; un representante de Dinamarca; un representante de Suecia.

Si algunos de dichos representantes no pudieran ser designados en el momento de ponerse en vigor el presente Tratado, serán válidos, sin embargo, los acuerdos de la Comisión.

#### ARTÍCULO 342

A instancia dirigida a la Sociedad de las Naciones por uno de los Estados ribereños, será puesto el Niemen (Russtrom-Memel-Niemen) bajo la administración de una Comisión internacional formada por un representante de cada uno de los Estados ribereños y tres representantes de otros Estados que designará la Sociedad de las Naciones.

#### ARTÍCULO 343

Las Comisiones internacionales de que hablan los artículos 340 y 341 se reunirán en el plazo de tres meses, contados desde que comience a regir el presente Tratado.

La Comisión internacional a que alude el artículo 342, se reunirá en un plazo de tres meses, contados desde la fecha de la instancia formulada por un Estado ribereño. Cada una de dichas comisiones procederá sin demora a elaborar un proyecto de revi-

sión de los acuerdos internacionales y reglamentos que se hallen en vigor, el cual habrá de redactarse de conformidad con el Convenio general mencionado en artículo 338, si se hubiere celebrado para entonces; en caso contrario, el expresado proyecto de revisión se redactará de acuerdo con los principios que establecen los artículos 332 al 337.

#### ARTÍCULO 344

Los proyectos a que hace referencia el artículo que antecede deberán atender especialmente:

- a) A elegir la residencia de la Comisión internacional y fijar la forma de designación de su presidente;
- b) A determinar la extensión de sus poderes, particularmente en lo que respecta a la ejecución de los trabajos de entretenimiento, dotación y mejoramiento de la red fluvial, régimen financiero, establecimiento de tasas y reglamento de la navegación;
- c) A delimitar las secciones del río o de los afluentes del mismo a que deba aplicarse el régimen internacional.

#### ARTICULO 345

Los acuerdos internacionales y los reglamentos que rigen actualmente para la navegación del Elba (Labe), del Oder (Odra) y del Niemen (Russtrom-Memél-Niemen) continuarán provisionalmente en vigor, hasta la ratificación de los proyectos de revisión arriba mencionados. En todos los casos, sin embargo, en que estos acuerdos o reglamentos se hallen en oposición con las disposiciones de los artículos 332 al 337, o del convenio general que haya de celebrarse, prevalecerán estas últimas.

### III.—*Disposiciones especiales respecto del Danubio.*

#### ARTÍCULO 346

La Comisión europea del Danubio volverá a ejercer los poderes que tenía antes de la guerra. Los representantes de la Gran Bretaña, Francia, Italia y Rumanía serán, sin embargo, y provisionalmente, los únicos que formen dicha Comisión.

## ARTÍCULO 347

A partir del punto en que termina la jurisdicción de la Comisión europea, la red del Danubio a que se refiere el artículo 331 será puesta bajo la administración de una Comisión internacional compuesta por dos representantes de los Estados alemanes ribereños; un representante de cada uno de los otros Estados ribereños; un representante de cada uno de los Estados no ribereños representados en la Comisión europea del Danubio.

Si alguno de estos representantes no pudiese ser designado en el momento de comenzar a regir el presente Tratado, los acuerdos de la Comisión serán, sin embargo, válidos.

## ARTÍCULO 348

La Comisión internacional prevista en el artículo anterior se reunirá, tan pronto como sea posible, luego que se ponga en vigor el presente Tratado, y asumirá provisionalmente la administración del río, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 332 a 337, hasta que se redacte un estatuto definitivo por las Potencias al efecto designadas por las Potencias aliadas y asociadas,

## ARTÍCULO 349

Alemania se compromete a aceptar el régimen que se establezca para el Danubio por una conferencia de las Potencias designadas al efecto por las Potencias aliadas y asociadas.

## ARTÍCULO 350

Queda anulado el mandato conferido por el artículo 57 del Tratado de Berlín de 13 de julio de 1878 a Austria-Hungría para la realización de las obras de las Puertas de Hierro. La comisión encargada de la administración de dicha parte del río estatuirá acerca de la liquidación de las cuentas, a reserva de las disposiciones financieras del presente Tratado.

En ningún caso se percibirán por Austria-Hungría los impuestos que pudieren ser necesarios.

## ARTICULO 351

En el caso en que el Estado checo-eslovaco, Servia y Rumania emprendieren con autorización, ó en virtud de mandato de la Comisión internacional, trabajos de dotación, mejora, diques u otros, en una sección de la red fluvial que forme frontera, los referidos Estados disfrutará en la orilla opuesta, así como en la parte del cauce situada fuera de su territorio, de todas las facilidades necesarias para proceder a los estudios, la ejecución o el entretenimiento de las obras.

## ARTICULO 352

Alemania queda obligada, con relación a la Comisión europea del Danubio, a las restituciones, reparaciones e indemnizaciones procedentes por los daños que durante la guerra hubiere experimentado dicha Comisión.

## ARTÍCULO 353

En el caso en que se construyere una vía navegable de gran sección Rhin-Danubio, Alemania se compromete a aplicar a la misma el régimen previsto en los artículos 332 a 338.

## CAPITULO IV

*Cláusulas relativas al Rhin y al Mosela.*

## ARTÍCULO 354

Desde que entrare en vigor el presente Tratado, continuará el Convenio de Mannheim de 17 de octubre de 1878, con inclusión del Protocolo de clausura, regulando la navegación del Rhin en las condiciones que se fijan a continuación.

En caso de oposición entre algunas de las disposiciones de dicho Convenio y las del Convenio general de que habla el artículo 338, que ha de aplicarse al Rhin, prevalecerán las del Convenio general.

La Comisión Central de que trata el artículo 335 se reunirá en el plazo máximo de seis meses, contados desde la entrada en vigor

del presente Tratado, para redactar un proyecto de revisión del Convenio de Mannheim. Dicho proyecto habrá de formularse de acuerdo con las disposiciones del Convenio general, si se hubiera celebrado para dicha fecha, y será sometido a las Potencias representadas en la Comisión central,

Alemania declara dar desde ahora su adhesión al proyecto que haya de redactarse en la forma arriba indicada.

Además de esto, se incorporarán inmediatamente al Convenio de Mannheim las modificaciones a que aluden los artículos siguientes.

Las principales Potencias aliadas y asociadas se reservan el derecho de entenderse al efecto con los Países Bajos. Alemania se compromete desde ahora a dar su adhesión, si fuere requerida, a cualquier acuerdo de esta naturaleza.

#### ARTÍCULO 355

La Comisión central prevista por el Convenio de Mannheim se compondrá de diez y nueve miembros, a saber:

Dos representantes de los Países Bajos;

Dos representantes de Suiza;

Cuatro representantes de los Estados alemanes ribereños del río:

Cuatro representantes de Francia, la cual nombrará además el presidente de la Comisión;

Dos representantes de la Gran Bretaña;

Dos representantes de Bélgica.

El lugar de residencia de la Comisión central será Estrasburgo.

Cualquiera que fuere el número de miembros representantes, tendrá cada delegación derecho a un número de votos igual al de representantes que le hayan sido asignados.

Si en el momento de entrar en vigor este Tratado no se hubiere podido designar cierto número de representantes, serán, sin embargo, válidos los acuerdos de la Comisión.

#### ARTÍCULO 356

Los buques de todas las naciones y sus cargamentos disfrutarán de todos los derechos y privilegios que se concedan a los bu-

ques pertenecientes a la navegación del Rhin y sus cargamentos.

Ninguna de las disposiciones contenidas en los artículos 15 al 20 y 26 del referido Convenio de Mannheim, del protocolo de clausura o de los Convenios ulteriores, se opondrá a la libre navegación de los buques y tripulaciones de cualquier nacionalidad que fueren, por el Rhin o las vías acuáticas a que dichos Convenios son aplicables, a reserva de la observancia de los reglamentos dictados por la Comisión central en lo que respecta al pilotaje y a las demás medidas de policía.

Las disposiciones del artículo 32 del Convenio de Mannheim y del artículo 5 del protocolo de clausura se aplicarán solamente a los buques matriculados en el Rhin. La Comisión central determinará las medidas que hayan de tomarse para comprobar si los demás buques cumplen las prescripciones del reglamento general aplicable a la navegación del Rhin.

#### ARTICULO 357

En el término de tres meses contados desde la notificación que al efecto se le haga, cederá Alemania a Francia, bien remolcadores o barcos elegidos entre los que queden matriculados en los puertos alemanes del Rhin después de las separaciones a que se proceda a título de restitución o reparación, o bien parte de intereses en las Compañías alemanas de navegación por el Rhin.

En caso de cesión de buques y remolcadores, estarán estos provistos de sus aparejos y maquinaria, deberán hallarse en buen estado, tener capacidad para asegurar el tráfico comercial en el Rhin y ser escogidos entre los de más reciente construcción.

Las mismas reglas serán aplicables en lo que se refiere a la cesión por Alemania a Francia.

1.º De las instalaciones, fondeaderos, terraplenes, docks, almacenes, material, etc., que las Compañías o los súbditos alemanes poseían en el puerto de Rotterdam el 1 de agosto de 1914.

2.º De las participaciones o intereses que Alemania o sus súbditos tuvieren en igual fecha en dichas instalaciones.

El importe y el detalle de estas cesiones se fijarán teniendo en cuenta las necesidades legítimas de las partes interesadas, por uno o varios árbitros designados por los Estados Unidos de América del

Norte, en el plazo de un año contado desde la entrada en vigor del presente Tratado.

Las cesiones previstas en este artículo serán objeto de una indemnización cuyo importe global, que se fijará en un tanto alzado por el árbitro o los árbitros, no podrá, en ningún caso, exceder del costo inicial del material y de las instalaciones cedidas, y se computará en el importe de las cantidades debidas por Alemania. A ésta corresponderá el indemnizar a los propietarios.

#### ARTÍCULO 358

Mediante la obligación de conformarse a las estipulaciones del Convenio de Mannheim o del que le sustituya, así como a las del presente Tratado, tendrá Francia en todo el curso del Rhin comprendido entre los puntos límites de sus fronteras:

a) El derecho de toma de agua del caudal del Rhin para la alimentación de sus canales de navegación e irrigación, construídos o que hayan de serlo para cualquier otro fin, así como el de realizar en la orilla alemana todas las obras necesarias para el ejercicio de tal derecho;

b) El derecho exclusivo a la energía producida por las obras hechas en el río, a reserva de pagar a Alemania la mitad del valor de la energía efectivamente obtenida. Este pago se realizará, bien en dinero, bien en energía; y su importe, teniendo en cuenta el costo de las obras necesarias para la producción de la energía, se calculará, a falta de acuerdo, por árbitros. A tal efecto, Francia tendrá sola el derecho de ejecutar en esta parte del río todas las obras de derivación, presa y demás, que juzgue útiles para la producción de la energía.

El derecho de toma de agua del caudal del río queda reconocido igualmente a Bélgica para la alimentación del canal Rhin-Mosa, de que más adelante se habla.

El ejercicio de los derechos mencionados en los párrafos a) y b) del presente artículo, no habrá de ser obstáculo a la navegación ni mermar las facilidades de la misma, bien en el cauce del Rhin o bien en las derivaciones que lo reemplazaren, ni implicar un aumento de los derechos hasta entonces percibidos por la aplicación del Convenio en vigor. Todos los proyectos de obras se comunicarán



a la Comisión central para que pueda asegurarse de que dichas condiciones se cumplen.

Para garantizar la buena y leal ejecución de las disposiciones contenidas en los párrafos a) y b), Alemania:

1.º Desiste de emprender o autorizar la construcción de ningún canal lateral ni derivación de la orilla derecha del río frente a las fronteras francesas;

2.º Reconoce a Francia el derecho de estribo y de paso respecto de todos los terrenos situados en la orilla derecha que sean necesarios para los estudios, el establecimiento y la explotación de las presas que Francia, con adhesión de la Comisión central, pueda ulteriormente decidirse a construir. De conformidad con dicha adhesión, Francia estará capacitada para determinar y delimitar los emplazamientos necesarios y podrá ocupar los terrenos al expirar un plazo de dos meses, a contar de la simple notificación hecha al efecto, mediante el pago por ella a Alemania de indemnizaciones cuyo importe global se fijara por la Comisión central. A Alemania corresponderá indemnizar a los propietarios de los terrenos gravados con dichas servidumbres o definitivamente ocupados por las obras.

Si Suiza lo pidiere y la Comisión central diese su aprobación, se le concederán los mismos derechos en cuanto a la parte del río que forma la frontera con los Estados ribereños.

3.º Entregará al Gobierno francés, dentro del mes que siga a la entrada en vigor del presente Tratado, los planos, estudios, proyectos de concesiones y pliegos de condiciones relativos a las obras del Rin, sea cual fuere su destino, ejecutadas o recibidas por el Gobierno de Alsacia-Lorena o por el Gran Ducado de Baden.

#### ARTÍCULO 359

En las secciones del Rin que forman la frontera entre Francia y Alemania, y a reserva de las estipulaciones que preceden, no podrán ejecutarse en el cauce del río ni en ninguna de ambas orillas, obras de ninguna clase, sin previa aprobación de la Comisión Central o de sus delegados.

#### ARTÍCULO 360

Francia se reserva la facultad de subrogarse en los derechos y obligaciones resultantes de los acuerdos celebrados entre el Gobier-

no de Alsacia-Lorena y el Gran Ducado de Baden respecto de las obras que hubieren de hacerse en el Rhin, y podrá asimismo denunciar dichos acuerdos en un plazo de cinco años contados desde la entrada en vigor del presente Tratado.

Tendrá Francia asimismo la facultad de hacer realizar las obras que se reconocieren de necesidad por la Comisión central, para la conservación y mejora de la navegación del Rhin aguas arriba de Mannheim.

#### ARTÍCULO 361

En el caso en que un plazo de veinticinco años contados desde la entrada en vigor del presente Tratado, decidiese Bélgica crear una vía navegable de gran sección Rhin-Mosa, a la altura de Ruhrort, estará Alemania obligada a construir, conforme a los planos que se le entreguen por el Gobierno belga, y previa aprobación de la Comisión central, la porción de dicha vía navegable situada en su territorio.

El comercio belga tendrá en tal caso derecho a realizar sobre el terreno todos los estudios necesarios.

Si Alemania no llevare a cabo en todo o en parte los trabajos, estará capacitada la Comisión central para hacerlos realizar en vez suya, y a dicho efecto podrá determinar y delimitar los emplazamientos necesarios y ocupar los terrenos, transcurridos que sean dos meses desde la simple notificación que hiciere, y mediante las indemnizaciones que se fijara y que habrá de pagar Alemania.

Esta vía navegable estará colocada bajo el mismo régimen administrativo que el propio Rhin y la distribución entre los Estados que atravesase, que de los gastos de instalación, incluidas las indemnizaciones arriba indicadas, se hará por medio de la Comisión central.

#### ARTÍCULO 362

Alemania se compromete desde ahora a no formular objeción alguna a cualesquiera proposiciones de la Comisión central del Rhin que tiendan a extender su jurisdicción:

1.º Al Mosela, desde la frontera franco-luxemburguesa hasta el Rhin, a reserva del asentimiento del Luxemburgo;

2.º Al Rhin, aguas arriba de Basilea, hasta el lago Constanza, a reserva del asentimiento de Suiza;

3.º A los canales laterales y canales que se dispongan, bien para hacer vía doble o mejorar las secciones naturalmente navegables del Rhin o del Mosela, o bien para reunir dos secciones naturalmente navegables de dichos ríos, así como a cualesquiera otros elementos de la red fluvial renana que pudieren hallarse comprendidos en el Convenio general previsto por el artículo 338 de este Tratado.

## CAPITULO V

### *Cláusulas por las que se concede al Estado checo-eslovaco el uso de puertos del Norte*

#### ARTÍCULO 363

Alemania dará en arrendamiento en los puertos de Hamburgo y Stettin, al Estado checo-eslovaco, y por un período de noventa y nueve años, espacios de terreno que se colocarán bajo el régimen de las zonas francas, y que estarán destinados al tránsito directo de las mercancías de procedencia de dicho Estado o con destino al mismo.

#### ARTÍCULO 364

La delimitación de dichos espacios, su habilitación, modo de explotación y, en general, todas las condiciones de su utilización, incluso el precio de su arrendamiento, se determinarán por una Comisión compuesta de un delegado de Alemania, un delegado del Estado checo-eslovaco y un delegado de la Gran Bretaña. En la misma forma podrán revisarse cada diez años dichas condiciones.

Alemania declara de antemano aceptar las decisiones que de la manera indicada se tomaren.