

EAST AFR. PROT  
12084

12084  
REG-14 MAR 16  
109

Foreign Office

1916

13 Feb.

Last previous Paper.

70  
9616

Juba River Agreement

Send copies

Copies of Agreement to be 203. 20 Mar. 16  
70  
20 Apr 16  
5 copies of Agreement to Ch. Sec. 16 Mar. 16  
70

Send 6 copies to Gen. S.A.P. a  
shot off with copy of 721 + incl.  
W.S. 14.3.16 at once

A "Sum" despatch. The replica  
forwarded only one copy of the  
Agreement & I have written to  
Mr. Bourne explaining that  
we will get & send others when  
we know for certain that the  
original despatch has been  
lost.

W.C.S. 7/4/16 at once

It was lost. See draft to 70.

W.S. 25.4.16 at once

Subsequent Paper.

70  
20641

C. O. 110  
12084  
REC:  
REG: 14 MAR 16

(45833/16/T).

7/21

The Under-Secretary of State for Foreign Affairs presents his compliments to the Under-Secretary of State for the Colonies, and with reference to the Colonial Office letter (721/16) of February 21st is directed by Secretary Sir E. Grey to inclose herewith eight copies of the Anglo-Italian Juba Agreement which have now been received from His Majesty's Ambassador at Rome.

FOREIGN OFFICE

March 13 1916.

## Accordo fra l'Italia e la Gran Bretagna per il Giuba

## Agreement between Great Britain and Italy for the Juba

Il Governo di Sua Maestà il Re d'Italia ed il governo di Sua Maestà Britannica, desiderando definire con reciproco vantaggio e con spirito di amicizia e di buon vicinato le questioni di comune interesse relative al regime del fiume Giuba, sottoscritti, debitamente autorizzati dai loro rispettivi governi, hanno convenuto le disposizioni che seguono, per la istituzione di una Commissione mista, incaricata di effettuare gli accordi intervenuti fra i due Governi, e di fare ulteriori proposte in tutte le materie che si riferiscono al regime del Giuba, ed hanno approvato le norme regolamentari:

- a) per il transito doganale terrestre e marittimo fra Chisimajo e la riva sinistra del Giuba;
- b) per l'assetto del corso del fiume e delle sue rive;
- c) per la navigazione fluviale;
- d) per il regime delle acque a scopo d'irrigazione.

Art. 1. — È istituita una Commissione permanente mista, composta di un egual numero di membri italiani e britannici, che saranno nominati rispettivamente dal Governatore della Somalia italiana e dal Governatore dell'Africa Orientale Britannica.

La Commissione ha il compito di effettuare gli accordi che seguono per il regime del fiume Giuba, e di fare eventuali ulteriori proposte per regolare le questioni relative al Giuba di comune interesse dei due governi, ai quali spetterà valutare tali proposte e procedere agli accordi del caso.

Art. 2. — La Commissione permanente avrà una Segreteria composta di due funzionari, uno italiano ed uno inglese; ognuno dei quali abbia, in assoluto, buona pratica conoscenza della lingua dell'altro.

Art. 3. — Il Commissario regionale italiano di Giumbo ed il Commissario provinciale inglese di Jubaland sono membri *ex officio* della Commissione.

Il Presidente sarà, alternativamente, il Commissario regionale italiano ed il Commissario provinciale inglese; ed in assenza di uno di essi, il più anziano dei membri della Commissione permanente, della rispettiva nazionalità.

The Government of His Britannic Majesty and the Government of His Majesty the King of Italy desiring to regulate to their reciprocal advantage and in a spirit of friendship and good neighbourhood questions of common interest regarding the administration of the River Juba, the undersigned, duly authorized by their respective Governments, have agreed to the following dispositions, for the institution of a Mixed Commission entrusted with putting into effect the agreements entered into between the two Governments, and with making further proposals in regard to all matters affecting the administration of the Juba; and they have approved the rules of procedure:

- a) for customs transit, by land and sea, between Kismayu and the left bank of the Juba;
- b) for the conservancy of the course of the river and its banks;
- c) for the navigation of the river;
- d) for the service of water used for irrigation.

Art. 1. — A permanent Mixed Commission shall be instituted, composed of an equal number of British and Italian members, who shall be respectively named by the governor of Italian Somaliland and the Governor of British East Africa.

The Commission is charged with giving effect to the agreements which follow for the administration of the River Juba, and with making further eventual proposals for regulating questions regarding the Juba of common interest to both Governments, who will take such proposals into consideration and conclude agreements as required.

Art. 2. — The permanent Commission shall have a secretariat composed of two members, one Italian and one British; each of these shall if possible be familiar with the language of the other.

Art. 3. — The Italian District Commissioner of Giumbo and the British Provincial Commissioner for Jubaland shall be *ex officio* members of the Commission.

The chairman shall be alternately the Italian District Commissioner and the British Provincial Commissioner; and in the absence of one of these two the most senior member of the permanent Commission, of the respective nationality.

ART. 4. — Tutti gli atti della Commissione permanente devono essere mandati dai rispettivi segretari ai propri Governi, per la prescritta via ufficiale.

La Commissione permanente terrà un libro delle minute scritte in italiano ed in inglese, una mezza pagina per ciascuna lingua.

ART. 5. — La Commissione permanente presenterà annualmente una speciale bilancia per il fiume, esso sarà rimesso dai due Governatori ai rispettivi governi, per l'approvazione della metà della spesa a ciascuno spettante.

ART. 6. — Il Governo italiano ed il Governo britannico approvano il Regolamento qui allegato sotto il numero I per il transito doganale terrestre e marittimo fra Chisimaio e la riva sinistra del Giuba. Tale Regolamento è ritenuto come facente parte integrale del presente accordo.

ART. 7. — Il Governo italiano ed il Governo britannico approvano il Regolamento qui allegato sotto il numero II per l'assetto del corso del Giuba. Tale Regolamento è ritenuto come facente parte integrale del presente accordo.

ART. 8. — Il Governo italiano ed il Governo britannico approvano il Regolamento qui allegato sotto il numero III per la navigazione del fiume Giuba. Tale Regolamento è ritenuto come facente parte integrale del presente accordo.

ART. 9. — Il Governo italiano ed il Governo britannico approvano il Regolamento qui allegato sotto il numero IV per il regime delle acque del Giuba derivabili a scopo d'irrigazione. Tale Regolamento è ritenuto come facente parte integrale del presente accordo.

ART. 10. — Non potranno essere costruiti sul Giuba né ponti, né sbarramenti, né costruzioni, né linee aeree, né altri impedimenti per la navigazione, senza l'approvazione dei due Governi.

ART. 11. — Il presente accordo potrà essere sottoposto a revisione dopo un triennio di esperimento, su proposta di una delle parti contraenti, da avanzarsi entro sei mesi dopo compiuto il triennio.

Fatto in duplice esemplare, a Roma il 24 dicembre 1915.

(L. S.) S. SONNINO

ART. 4. — Every act of the permanent Commission should be reported by the secretaries to their respective Governments, through the proper official channel. The Commission will keep minutes inscribed in a minute-book in Italian and English, half the page being devoted to each language.

ART. 5. — The permanent Commission shall draw up annually a special budget for the river. This shall be submitted by the two Governors to their respective Governments, to receive approval for the half share of the expenses for which each is responsible.

ART. 6. — The British and Italian Governments approve the regulations comprised in Annex I for customs transit by land and water between Kismayu and the left bank of the Juba. These regulations are regarded as forming an integral part of the present agreement.

ART. 7. — The British and Italian Governments approve the regulations comprised in Annex II for the conservancy of the course of the Juba. These regulations are regarded as forming an integral part of the present agreement.

ART. 8. — The British and Italian Governments approve the regulations comprised in Annex III for the navigation of the Juba River. These regulations are regarded as forming an integral part of the present agreement.

ART. 9. — The British and Italian Governments approve the regulations comprised in Annex IV for the service of the waters of the Juba utilised for the purposes of irrigation. These regulations are regarded as forming an integral part of the agreement.

ART. 10. — There shall not be constructed on the River Juba bridges, barrages, constructions, nor aerial lines nor other impediments to navigation without the approval of the two Governments.

ART. 11. — The present agreement may be submitted to revision after a three years' trial, on the suggestion of one of the contracting parties, such suggestion to be put forward within six months from the end of the period of three years.

Done in duplicate, at Rome this 24 of December 1915.

(L. S.) RENNELL RODD

Regolamento per il transito doganale fra Chisimaio e la riva sinistra del Giuba.

ART. 1. — Le merci non originarie del protettorato britannico dell'Africa Orientale, che vengono sbarcate a Chisimaio per la Colonia italiana della Somalia, sono considerate in-transito; e per conseguenza esse attraverseranno il territorio inglese senza pagare alcuna tassa o diritto di dogana, ma soltanto un diritto di transito in ragione di un quarto di rupia per collo, per coprire le spese di amministrazione.

Questo diritto di transito graverà sui colli così come sono condizionati nel momento in cui arrivano a Chisimaio a bordo dei piroscafi o di altri natanti, e non sui frazionamenti resi successivamente necessari dalle operazioni di sbarco e di trasporto.

Similmente le merci provenienti dalla Somalia italiana in transito per essere esportate da Chisimaio per mare in un altro territorio che non sia quello del Protettorato britannico dell'Africa Orientale, saranno sottoposte allo stesso trattamento. Resta inteso che questo transito potrà effettuarsi soltanto per la via diretta e terrestre fra Chisimaio e Giumbo.

Nel caso di trasporto di legname (tavole, murali, listelli per chiusure di verande, burti, ecc.) o di ferramenti, si intenderà per collo metà del carico usualmente portato da un cammello nel Jubaland.

ART. 2. — Le merci considerate nel precedente articolo, prima di essere messe in transito per il territorio del Jubaland, saranno dichiarate dal proprietario o da un suo rappresentante, ovvero dal Capitano o *nacada* che avrà trasportato il carico, alla dogana inglese di arrivo, la quale rilascerà la bolletta di transito su deposito cauzionale, o su garanzia riconosciuta accettabile. Contro il transito, la dogana inglese di uscita, non riscontrando irregolarità, restituirà il deposito o svincolerà la garanzia.

Tali prescrizioni non riguardano le merci in arrivo a Chisimaio per mare, per trasbordo senza essere sbarcate nel territorio britannico o senza essere destinate ad attraversare il territorio medesimo.

ART. 3. — Prima che il governo italiano, o chi per lui, non abbia fatto costruire a Chisimaio un magazzino di deposito, le merci importate in transito resteranno in deposito gratuito alla dogana inglese di Chisimaio per dieci giorni nelle condizioni normali, e per venti giorni nei casi di forza maggiore; mentre il deposito gra-

Regulations for Customs transit between Kismayu and the left bank of the Juba.

ART. 1. — Merchandise, of which the country of origin is not the British East Africa Protectorate, which is discharged at Kismayu for the Italian Somali colony, is considered in transit, and shall consequently traverse British territory without paying any customs tax or duty, but only a transit due at the rate of one quarter of a rupee per package, in order to cover administrative expenses.

This transit due shall be applied to packages in the condition in which they are found on arrival at Kismayu by steamer or other floating transport, and not on the fractions into which it may become necessary afterwards to break them up in order to carry out the operations of disembarkation and transport.

Similarly merchandise coming from Italian Somaliland in transit in order to be exported from Kismayu by sea to another territory, not being that of the British East African Protectorate, shall be subjected to the same treatment. It is understood that this transit shall only take place by the direct overland route between Kismayu and Giumbo.

In the case of timber (planks, squared beams, laths for verandah trusses, borities, etc.) or of iron fittings, a package shall be understood to mean half of the load usually carried by a camel in Jubaland.

ART. 2. — The goods referred to in the preceding article shall, before proceeding in transit through the territory of Jubaland, be declared by their owner or his representative, or by the captain or *nacoda* that has transported the cargo to the British entry customs, which shall issue the transit form on payment of the necessary deposit or in virtue of other guarantee considered as sufficient.

When transit has been affected, the British exit Customs shall, on being satisfied that no irregularity has been found, refund the sum deposited or release the guarantee.

These provisions do not affect goods arriving at Kismayu by sea for transhipment, without being actually landed in and passed through British territory.

ART. 3. — Until the Italian Government or their agent shall have constructed a storehouse for goods in deposit at Kismayu, merchandise imported in transit shall remain in deposit in the British Custom house at Kismayu gratuitously for ten days, under normal conditions, and for twenty days in case of *force majeure*; goods

tutto per le merci di esportazione sarà sempre di venti giorni.

ART. 4. — I proprietari delle merci trasportate per vapore e destinate al transito per Chisimaio e Gobwen verso la Somalia italiana, possono preparare le dichiarazioni di transito prima dell'arrivo e presentarle all'arrivo al Soprintendente doganale a Chisimaio.

Per le merci in transito dalla Somalia italiana attraverso Gobwen e Chisimaio, le necessarie dichiarazioni possono essere fatte in duplice dai proprietari, a Giumbo o in altri posti della Somalia italiana, prima dell'arrivo delle merci alla dogana di Gobwen. Le dichiarazioni a sostegno delle merci debbono essere presentate al Soprintendente doganale a Gobwen dal proprietario, al suo arrivo in quel posto.

Tali dichiarazioni debbono portare a tergo un certificato rilasciato dal funzionario italiano responsabile, all'effetto dell'imbarco delle merci in transito *bona fide*. Il certificato deve essere firmato dal funzionario italiano, e deve portare il bollo del Governo della Somalia italiana. Le dichiarazioni originali, dopo firmate dal Soprintendente doganale di Gobwen, sono consegnate al proprietario delle merci, il quale le presenterà al Soprintendente doganale a Chisimaio al suo arrivo in quel porto.

La dichiarazione in duplice sarà trattenuta dall'ufficio doganale di Gobwen come sua garanzia per la necessaria iscrizione nel libro di cassa.

ART. 5. — La dogana si riserva il diritto di visita e di ricerca di uno qualsiasi o di tutti i colli destinati al transito; ma il Soprintendente doganale di Gobwen avrà istruzioni di non richiedere che siano aperti ed esaminati i colli più di quanto è strettamente necessario per la protezione dell'erario.

Egli esaminerà ordinariamente un collo su dieci, a meno che non abbia ragione di sospettare qualche tentativo di eludere la dogana. Ogni differenza di qualche entità fra le merci ed i particolari descritti nella dichiarazione sarà immediatamente riferita al funzionario europeo residente di Gobwen.

ART. 6. — Se la dichiarazione di transito presentata dai proprietari di qualsiasi merce non porta il certificato del Governo italiano, il Soprintendente doganale non rifiuterà il passaggio alle merci, ma eseguirà un attento esame per assicurarsi che corrispondono ai particolari indicati nella dichiarazione. Se trova differenze di qualche entità, tratterà le merci, riferendo la questione al funzionario europeo residente di Gobwen ed aspetterà le sue istruzioni.

ART. 7. — Ogniqualvolta arrivino alla dogana di Gobwen persone con merci o bagaglio in

transit, on the other hand shall always be entitled to twenty days free storage.

ART. 4. — Owners of goods brought by steamer and intended for transport through Kismayu and Gobwen to Italian Somaliland may make out the transit entries before arrival and present them on arrival to the Customs superintendent at Kismayu.

For goods in transit from Italian Somaliland through Gobwen and Kismayu, the necessary entries may be made out in duplicate by the owners at Giumbo or other place or places in Italian Somaliland prior to the goods coming into the hands of the Customs at Gobwen. The entries in support of the goods should be handed to the Customs master at Gobwen by the owner on his arrival at that place.

Such entries must have endorsed thereon a certificate by the Italian officer responsible to the effect that the goods are being shipped *bona fide* in Transit. The certificate must be signed by the Italian officer and be stamped with the Government stamp of Italian Somaliland. The original entry when signed by the Customs Master at Gobwen will be handed to the owner of the goods, who should present it to the Customs superintendent at Kismayu in his arrival at that port.

The duplicate entry will be retained by the Customs Master at Gobwen as his voucher for the necessary entry in the cash book.

ART. 5. — The Customs reserves to itself the right of examination and search of any or every package passing through in transit, but the Customs Master at Gobwen will be instructed that he must not require more packages to be opened than is absolutely necessary for the protection of the revenue.

He will ordinarily examine one package in ten only unless he has reason to suspect an attempt to evade customs obligations. Any discrepancy of importance between the goods and the particulars shown on the entry is to be immediately reported to the European officer in charge at Gobwen.

ART. 6. — Should the transit entry produced by the owner of any goods not bear the certificate of the Italian Government, the customs master will not refuse to pass the goods, but he will make a careful examination of them and satisfy himself that they correspond with the particulars given in the entry. Should they differ in any important particulars, he will detain the goods and refer the matter to the European officer in charge at Gobwen, and await his instructions.

ART. 7. — Whenever persons with goods or baggage in transit arrive at the Custom house

transit fuori delle ore di ufficio, sarà dovere del Soprintendente doganale di recarsi nella dogana, se richiesto, allo scopo di far passare le dette merci. Se viene passato soltanto il bagaglio personale, non sarà pagata alcuna tassa per le ore straordinarie; ma se vengono trasitate altre merci, sarà dovuta la solita tassa, e le merci non saranno liberate finchè questo diritto non sia riscosso.

ART. 8. — I depositi cauzionali fatti a Chisimaio saranno rimborsati a Gobwen. Questi pagamenti (in rimborso) saranno effettuati ogni quindici giorni ed anche a più brevi intervalli, ove ciò risulti opportuno, secondo le necessità che possano manifestarsi volta per volta.

ART. 9. — Per qualsiasi animale, eccettuati i cavalli ed i muli, introdotto nell'Africa orientale italiana per servire nel Protettorato, si dovrà pagare la tassa stabilita, e nessun diritto potrà essere preteso o riscosso per esso dopo questo pagamento.

I diritti pagati per animali passati regolarmente in transito, sempre che questi animali non siano usati a scopo di trasporto nel Protettorato, saranno rimborsati come per il passato; ma nessun *drawback* sarà accordato per qualsiasi animale che venga impiegato nel Protettorato in usi diversi da quelli di abito.

ART. 10. — I bagagli dei funzionari italiani in transito passeranno senza controllo e senza pagamento di diritti di transito, se sigillati ed accompagnati da dichiarazioni del Residente italiano di Giumbo che i certificati contengono essi soltanto effetti personali.

ART. 11. — Le merci, che debbono essere trasbordate nel porto di Chisimaio su piroscafi o altri galleggianti diretti alla Somalia italiana attraverso la foce del Giuba, compiranno le operazioni di trasbordo e cost pure quelle di sbarco sotto la sorveglianza di un agente doganale inglese. L'Autorità italiana rimetterà, entro dieci giorni dall'arrivo della merce a Giumbo, un certificato simile al modello allegato (Modello n. 1) per ogni vapore o altro galleggiante arrivato a Chisimaio con merci. Similmente, le merci in esportazione provenienti da Giumbo per la via della foce del Giuba saranno trasbordate a Chisimaio sotto la sorveglianza di un agente doganale inglese; e l'Autorità italiana rimetterà, entro dieci giorni dall'imbarco, un certificato simile al modello allegato (Modello n. 2). L'indennità che si dovrà corrispondere per quanto sopra, per parte la spese di amministrazione (in luogo delle tasse di trasbordo finora pagate in ragione di un quarto di rupia per collo), sarà di dieci rupie per ogni viaggio con carico dei piroscafi e altri galleggianti; con l'aggiunta di cinque rupie per ogni mano con carico portato a rimorchio.

at Gobwen out of office hours, it will be the duty of the Customs Master to attend at the Custom house, if summoned for the purpose of passing them. If only personal baggage is passed no charge will be made for overtime; but if any goods other than baggage are passed, the usual charge will be made, and the goods must not be delivered until the fee has been received.

ART. 8. — Precautionary deposits made at Kismayu will be repaid at Gobwen. These payments in restitution will be made forthwith and even at shorter intervals, if it should prove opportune, according as the necessity may from time to time arise.

ART. 9. — Any animals other than horses or mules, brought into British East Africa for use in that Protectorate must pay the duty thereon; and after this duty has been paid no further amount in respect of it shall be claimed or collected.

Duty on animals duly passed through in transit, such animals not having been used for transport in the Protectorate, shall be refunded in respect of any animal which may be used in the Protectorate for other than breeding purposes.

ART. 10. — Baggage of Italian officers in transit shall be passed without examination and without payment of transit fees, if sealed and supported by a certificate of the Italian Resident at Giumbo that it contains nothing but personal effects.

ART. 11. — Goods for transhipment in the port of Kismayu on to steamers or other craft proceeding to Italian Somaliland by the mouth of the Juba, shall complete the operations of transhipment and also of disembarkation under the supervision of a British Customs Officer. The Italian authorities will furnish within ten days after the arrival of the goods at Giumbo a certificate as per form attached (form 1) in respect of each steamship or other vessel arriving at Kismayu with goods.

Similarly goods to be exported coming from Giumbo by the mouth of the Juba, will be transhipped at Kismayu under the supervision of a British Customs officer and a certificate as per form attached (form 2), shall be furnished within ten days of the shipment by the Italian authorities.

The charge to be made for the above cover administrative expenses (in lieu of the transhipment dues hitherto paid at the rate of a quarter of a rupee per package) shall be ten rупes for each voyage with cargo of steamers or other craft, with an additional charge of five rупes for each barge with cargo in tow.

ART. 12. — Il Governo Italiano ha facoltà di depositare temporaneamente, in piena franchigia, le merci destinate alla Somalia Italiana in pontoni o magone nella rada di Giubba o sul Giuba o Gobwen. Questi pontoni saranno pontati, con serraponti che possano chiudersi a chiave, restando le chiavi nelle mani degli agenti doganali inglesi.

Per il privilegio venga esteso nel senso di accettare che anche le merci dirette alla riva inglese del Giuba siano ammesse temporaneamente nei pontoni o nelle magone, questi galleggianti saranno in tal caso considerati come depositi in punto franco appartenenti al governo inglese. Per le merci depositate in detti galleggianti dagli importatori sulla riva inglese del fiume sarà pagato un diritto riscuotibile dagli agenti doganali inglesi; del quale diritto una metà sarà trattuta dal governo inglese, e l'altra metà sarà versata al Governo Italiano.

ART. 13. — I colli in deposito per il transito non potranno per alcuna ragione essere aperti o alterati nel territorio del distretto di Chisimayo, senza uno speciale permesso del direttore della dogana inglese ed in presenza dei suoi agenti; specialmente nel caso in cui il trasporto mediante bestie da soma renda necessaria questa modificazione.

ART. 14. — Tutti i colli aperti senza permesso, o che siano restati in deposito oltre il termine stabilito (salvo i casi di forza maggiore ben comprovati) saranno considerati come introdotti nella dogana inglese, e dovranno per conseguenza pagare le tasse in vigore. Nel caso in cui i colli siano stati aperti in mala fede, l'autore della contravvenzione potrà essere punito secondo le leggi.

ART. 15. — Per evitare, durante il loro deposito, le frodi o le alterazioni dei colli di valore o di piccolo volume, gli agenti della dogana inglese apporranno ad essi i piombi, e tutte le spese relative a tale operazione saranno a carico del proprietario della merce.

ART. 16. — Le merci sbarcate a Giumbo per il Protectorato britannico dell'Africa Orientale, o provenienti da questo Protectorato e destinate ad essere esportate per via di mare attraverso Giumbo, godranno del trattamento di reciprocità.

Il presente accordo entrerà in vigore a datare dal giorno che sarà concordato dai Governi delle due Colonie, e sostituirà l'accordo provvisorio firmato a Zanzibar il 26 maggio 1898 da Sir Arthur Hardinge, Agente e Console Generale britannico, e dal cav. Giulio Pestalozza, Regio Console Generale d'Italia in Zanzibar; il quale accordo provvisorio ha regolato, fino alla data in cui entra in vigore il presente, il transito delle

ART. 12. — The Italian Government shall be allowed, free of all charges, to temporarily store goods intended for Italian Somaliland, in hulks or barges in Kismayu roadstead or on the Juba or Gobwen. These vessels are to be decked and have hatches which can be closed and locked, the keys remaining in the hands of the British Customs officers.

Should the privilege be extended so as to allow of goods intended for the British side of the river to be lodged in the hulks or barges temporarily, these shall in that case be regarded as British Government Bonded Warehouses. For goods stored therein by importers on the British side of the river, rent shall be charged and collected by the British Customs officers. Of this rent one half shall be retained by the British Government and one half paid to the Italian Government.

ART. 13. — Packages stored for transit cannot be on any pretext opened or altered in the territory of the district of Kismayu, without special authorisation from the superintendent of the British Customs and in the presence of his agents; this especially for cases where transport by beasts of burden renders such alteration necessary.

ART. 14. — All packages opened without authorisation, and such as have remained in store beyond the term agreed to (except in well established cases of force majeure) shall be considered as having been introduced into the British Customs, and must therefore pay the duties in force. In cases in which the packages have been opened in mala fide, the author of the contravention may be punished as the law directs.

ART. 15. — In order, during storage, to obviate fraud or the interference with packages of value and small bulk, the British Customs Officers shall affix lead seals to them, and all expenses connected with this operation shall be charged to the owner of the goods.

ART. 16. — Goods landed at Giumbo for the British East African Protectorate or coming from that Protectorate and destined for exportation by sea through Giumbo shall enjoy reciprocity of treatment.

The present Agreement shall enter into force from the date which shall be agreed to by the Governors of the two Colonies, and shall take the place of the provisional Agreement signed at Zanzibar the 26th of May 1898 by Sir Arthur Hardinge, British Agent and Consul General and by Cavaliere Giulio Pestalozza, Consul General for Italy at Zanzibar, this provisional Agreement having up to the date at which the present

merci da e per la Somalia italiana, attraverso il territorio di Chisimayo.

Modello N. 1.

CERTIFICATO RILASCIATO DAL GOVERNO DELLA SOMALIA ITALIANA PER MERCI TRASBORDATE SUI VAPORI FLUVIALI O BARCONI PER LO SCARICO A GIUMBO.

Nome del vascello	Se inglese o straniero. Se straniero, indicare il paese	Nome del Capitano	Porto o posto di origine della merce

  

Marche e numeri	Numero dei colli, quantità e descrizione delle merci	Paese di origine	Valore di fattura compreso lo spese dinolo, assicurazione valore di fattura dall'imballaggio, dello spese di stacco, ecc.

Certifico con la presente che le merci qui elencate sono state regolarmente sbarcate in questo porto dal vapore (o dal barcone) . . . . e che il pagamento della tassa dovuta è stato effettuato o è stato assicurato.

Addi . . . . .

*Il Residente italiano*  
(o altro funzionario competente)

Modello n. 2.

CERTIFICATO RILASCIATO DAL GOVERNO DELLA SOMALIA ITALIANA PER MERCI PROVENIENTI DA GIUMBO PER LA VIA DELLA FOCE DEL GIUBA, PER ESSERE TRASBORDATE A CHISIMAYO.

Nome del vascello	Se inglese o straniero. Se straniero, indicare il paese	Nome del Capitano	Porto o posto di originazione della merce

  

Marche e numeri	Numero dei colli, quantità e descrizione delle merci	Paese di origine	Valore

Certifico con la presente che le merci qui elencate sono state imbarcate in questo porto per il trasbordo sul vapore . . . . . e per l'esportazione da Chisimayo.

Addi . . . . .

*Il Residente italiano*  
(o altro funzionario competente)

Agreement enters into force regulated the transit of goods to and from Italian Somaliland across the territory of Kismayu.

Form 1.

CERTIFICATE ISSUED BY THE GOVERNOR OF ITALIAN SOMALILAND FOR GOODS TRANSHIPPED INTO RIVER STEAMERS OR BARGES TO BE DISCHARGED AT GIUMBO.

Name of vessel	Whether British or foreign; if foreign, country to be indicated	Name of Captain	Port or place of origin of goods

  

Mark and numbers	Number of packages, quantity and description of goods	Country of origin	Value of invoice, including freight, insurance, bill for packing, cost of disembarkation, &c.

I hereby certify that the goods here scheduled have been regularly discharged in this harbour by the steamship (or barge) . . . . and that the payment of the dues incurred has been completed or has been guaranteed.

Date . . . . .

*The Italian Resident*  
(or other competent official)

Form 2.

CERTIFICATE ISSUED BY THE GOVERNOR OF ITALIAN SOMALILAND FOR GOODS COMING FROM GIUMBO BY THE MOUTH OF THE JUBA TO BE TRANSHIPPED AT KISMAYU.

Name of vessel	Whether British or foreign; if foreign, country to be indicated	Name of Captain	Port or place for which goods are destined

  

Mark and numbers	Number of packages, quantity and description of goods	Country of origin	Value

I hereby certify that the goods here scheduled have been shipped at this port for transhipment to the Steamship . . . . . and for exportation from Kismayu.

Date . . . . .

*The Italian Resident*  
(or other competent official)

S. SOMMARI

RENELL RODD

Regolamenti per l'assenza del corso del fiume.

Regulations for the Conservancy of the Course of the Juba.

ART. 1. — Gli alberi caduti nel fiume, sia che galleggino e che siano arenati in modo che emergano dall'acqua ovvero che ne siano coperti, e che costituiscano un ostacolo ed un pericolo per la navigazione, dovranno essere rimossi a cura ed a spese dell'Autorità della riva più vicina secondo le determinazioni della Commissione permanente.

ART. 1. — Trees fallen into the stream, whether floating or stranded so that they emerge from the water or are covered by it, and constitute an impediment or a danger to navigation, must be removed by and at the charges of the authority of the bank to which they are nearest, according to the decisions of the permanent Commission.

ART. 2. — Ogni relitto (scafo affondato), che emerga o no dall'acqua, dovrà essere rimosso.

ART. 2. — Every derelict (sunken vessel), whether or not it shows above water, must be removed.

Se però il relitto è pericoloso per la navigazione e nello stesso tempo così grande che non possa essere rimosso seccatamente, l'Autorità Civile più vicina provvederà a che sia segnato con boe, nell'attesa che la Commissione permanente determini se debba o no essere rimosso.

If, however, the derelict is dangerous to navigation, and at the same time of such a size as to render its immediate removal difficult, the civil authority nearest to the spot shall make provision for its being marked with buoys, pending a decision of the permanent commission whether or no it shall be removed.

Nel primo caso, la Commissione stabilirà entro quanto tempo debba effettuarsi la rimozione; e se questa non avviene nel tempo stabilito, la Commissione ha facoltà di prendere le determinazioni opportune, senza che possa sporgersi alcun reclamo contro di essa, ove le sue proposte siano in accordo con le leggi marittime.

In the former case the Commission shall decide within what time limit the removal shall be carried out, and if this is not done in the time laid down, the Commission is authorised to take such measures as are opportune, without liability to have any claim raised against them, provided their proposals are in accordance with maritime law.

I due Governi locali impartiranno istruzioni alla Commissione permanente, come guida per la procedura da seguire in tali casi.

The two local Governments will give instructions to the Commission as to the procedure to follow in such cases.

ART. 3. — I padroni di barche, i comandanti di piroscafi e tutte le persone che vivono presso le rive hanno l'obbligo di informare la più vicina Autorità di ogni ostacolo che abbiano visto nel fiume e che possa ritenersi pericoloso alla navigazione, indicando la posizione di tale ostacolo.

ART. 3. — Owners of boats, masters of steamers and all persons living near the banks must inform the nearest authority of any obstacle which they have seen in the river, and which may be regarded as dangerous to navigation, indicating the position of this obstacle.

ART. 4. — Ogni opera di difesa della sponda del fiume che sia aderente ad essa o parallela al naturale corso del fiume, purchè non occupi il letto e non sporga di là dalle naturali rive, potrà essere fatta senza permesso. Per ogni altro lavoro di protezione sulle sponde o nel letto del fiume, dovrà ottenersi il permesso dalla Commissione permanente.

ART. 4. — Any work for the protection of the river bank which is attached to the bank itself or parallel with the natural course of the river, provided it does not occupy the bed or project beyond the natural bank, may be constructed without permission. Every other work for protection on the banks or in the river bed, must first be authorised by the permanent commission.

Se un'opera eseguita presso una riva, approvata o pur non dalla Commissione permanente, cagiona danni ad un'altra parte delle sponde, la persona o le persone, ovvero il Governo responsabile di tale opera, saranno obbligati a rispondere del danno arrecato.

If a work carried out near a bank, whether approved or not by the permanent commission, becomes the cause of damage to another part of the bank, the person or persons or the Government responsible therefore shall be liable for the damage occasioned.

ART. 5. — È in massima proibito tagliare piante ed alberi sia sull'una che sull'altra riva, e ciò allo scopo di mantenere presso le sponde, per la protezione di esse, una striscia coperta di vege-

ART. 5. — It is in principle prohibited to cut plants and trees on either one or the other bank; it is thus intended to maintain near the banks for their protection a strip covered with veget-

... 20 metri. Quando, però, si debba cessare in corso oppure nuove piantagioni destinate alla protezione della riva abbiano ottenuto l'approvazione della Commissione, questa potrà accordare il permesso di tagliare o distruggere gli alberi e le piante che impedissero tali lavori.

Nel riguardi delle concessioni esistenti e delle *shambas* degli indigeni, la Commissione permanente informerà la propria Operta al rispetto dei diritti acquistati, se dove non vi sia imminente pericolo per la navigazione o per il corso del fiume.

Per ogni nuova concessione, sarà inserita nell'atto di concessione una clausola, in conformità del parere della Commissione permanente, circa il modo come deve essere regolata la questione della striscia di 20 metri.

La sopradetta norma circa la striscia di 20 metri non potrà essere applicata ai villaggi che già esistono presso la riva.

ART. 6. — Le Autorità delle due Colonie, sentito il parere della Commissione permanente, hanno facoltà di permettere tagli sulla striscia di 20 metri ogni volta che ciò sia giudicato necessario per abbeveratoi, strade, posti per attingere acqua, depositi di legna per uso di combustibili, magazzini, e per ogni altra necessità pubblica o privata debitamente accertata.

ART. 7. — La sovranità delle isole esistenti nel fiume Giuba fra la rapide di Lehele ed il mare, rimane attribuita all'una o all'altra delle due Potenze contraenti secondo risulta dal seguente specchio, nel quale ciascuna isola è numerata in modo corrispondente alla numerazione segnata nella carta che sarà firmata in originale dai firmatari del presente accordo:

- Isola n. 1 appartiene all'Italia.
- >> 2 >> alla Gran Bretagna.
- >> 3 >> >>
- >> 4 >> >>
- >> 5 >> >>
- >> 6 >> >>
- >> 7 >> all'Italia.
- >> 8 >> alla Gran Bretagna.
- >> 9 >> all'Italia denominata « Lubadad ».
- Isola n. 10 appartiene alla Gran Bretagna.
- >> 11 >> denominata « Towata ».
- Isola n. 12 appartiene all'Italia (isola di Mombasa).
- Isola n. 13 appartiene all'Italia (isola Warkoi).
- >> 14 >> (isola degli ippopotami « Kiboko »).

ART. 8. — Tutti i rami del fiume saranno sotto controllo della Commissione permanente. Si intende per ramo una via naturale di acqua che lascia il corso principale e ritorna ad esso, com-

ation at least 20 metres wide. When however a new work of protection or new plantations intended for the protection of the shore have obtained the approval of the Commission, the latter may accord permission to cut or destroy trees and plants which impede such works.

Having regard to existing concessions and native *shambas* the permanent Commission will work in harmony with acquired rights, when there is no urgent danger for navigation or for the course of the river.

When any new concession is given, a clause shall be included in the act of concession, recording the view of the permanent Commission as to how the question of the 20 metre strip is to be regulated.

The above mentioned rule as to the 20 metre strip is not to be applied to villages already in existence near the bank.

ART. 6. — The authorities of the two colonies, after consulting the permanent Commission, are authorised to sanction cuttings in the 20 metre strip, wherever this is considered necessary for landing places, roads, communication with water, deposits of wood fuel, stores or for any other public or private utility duly ascertained.

ART. 7. — The sovereignty over the islands in the River Giuba between the Lehele rapids and the sea, is attributed to one or the other of the two contracting Powers in accordance with the following table, in which each island is numbered conformably to the numbering on the map to be signed in original by the signatories of the present agreement:

- Island No. 1 belongs to Italy
- > 2 >> Great Britain
- > 3 >> >>
- > 4 >> >>
- > 5 >> >>
- > 6 >> >>
- > 7 >> Italy
- > 8 >> Great Britain
- > 9 >> Italy (called Lubadad)
- > 10 >> Great Britain
- > 11 >> (called Towata).
- Island No. 12 belongs to Italy (Mombasa Island)
- > 13 >> (Warkoi)
- > 14 >> (Hippopotamus Kiboko - Island).

ART. 8. — All the branches of the river shall be under the control of the permanent Commission. By branch is meant a natural course of water which leaves the main stream and returns

to it; including any channel cut to modify the principal stream.

ART. 9. — Ogni proposta di modificazione artificiale del corso principale del fiume deve essere approvata dai due governi contraenti su proposta della Commissione permanente che esaminerà ciascuna caso e rifletterà sopra i diritti dei proprietari interessati.

Nel caso di modificazione artificiale del corso principale del fiume, la terra staccata appartiene all'Italia o all'Inghilterra secondo che si trovi alla sinistra o alla destra del *thalweg*.

I proprietari interessati avranno la scelta di conservare la terra sotto il nuovo governo e le nuove leggi, o di abbandonarla. In questo ultimo caso, essi devono essere compensati, e la questione sarà esaminata dalla Commissione permanente.

S. SONNINO

to it; including any channel cut to modify the principal stream.

ART. 9. — Any proposal artificially to modify the principal course of the stream must be approved by the two contracting Governments on the motion of the permanent Commission, which will investigate each particular case and report on the rights of the proprietors interested.

In the case of any artificial modification of the principal course of the stream the land cut off shall belong to Italy or Great Britain according as it lies to the left or the right of the *thalweg*.

The proprietors affected will have the choice of retaining the land under the new Government and laws, or of abandoning it. In the latter case they are to be compensated and the question will be examined by the permanent Commission.

RENNELL RODD



## Regolamento per la navigazione del Giuba.

## Regulations for the Navigation of the Juba.

ART. 1. — Questo Regolamento è provvisorio, e potrà essere modificato in seguito a proposte della Commissione permanente.

Quando il regolamento sarà approvato, dovrà essere pubblicato dalle Autorità marittime delle due nazioni e conservato in copia, per i riferimenti, in tutti gli uffici di Governo dalle due rive del Giuba.

ART. 2. — Ogni galleggiante sul fiume dovrà osservare il presente Regolamento. Ogni danno cagionato dall'inosservanza del presente Regolamento dovrà essere pagato dalla persona responsabile della inosservanza.

ART. 3. — A bordo di ogni galleggiante vigono le leggi marittime dei rispettivi paesi; ma se, per una speciale e locale ragione, fosse necessario addivenire ad un cambiamento, la Commissione permanente avrà facoltà, previa approvazione dei due Governatori, di emanare il relativo ordine.

ART. 4. — Ogni nave trafficante sul fiume dovrà possedere un registro contenente tutte le indicazioni prescritte dalle leggi marittime. Tale registro, che sostituirà le ordinarie carte marittime, dovrà essere vistato in ogni punto di approdo delle navi.

ART. 5. — La navigazione sul fiume, dopo il tramonto, sarà sotto la responsabilità del Capitano della nave.

ART. 6. — Tutte le navi, dal sorgere al tramonto del sole, terranno alzata la loro bandiera nazionale.

Quando approderanno o passeranno davanti ad una stazione governativa, dovranno tenere alzata la bandiera distintiva col numero registrate, e fare col fischio il segnale della compagnia.

I segnali di fischio devono essere accettati dai Capitani di porto ed approvati dalla Commissione permanente.

I funzionari terranno alzata la bandiera distintiva della loro carica o quella del Governo.

Se il piroscafo porta uno od ambedue i segretari della Commissione, la bandiera distintiva sarà bianca con le lettere P e C in rosso.

ART. 7. — Alla foce del Giuba saranno due Capitanerie di porto: una inglese a Gobwen ed una italiana a Giumbo.

Quando la Commissione permanente sarà nominata, essa dovrà raccomandare tale istituzione ai due Governi per le vie prescritte.

ART. 1. — These regulations are provisional and may be modified in consequence of proposals from the permanent Commission.

When the regulations have been approved, they are to be published by the Maritime Authorities of the two nations and a copy kept for reference in all Government offices on either bank of the Juba.

ART. 2. — All craft on the river must observe the present regulations. Any loss occasioned by failure to observe the present regulations shall be made good by the person responsible for such failure to observe them.

ART. 3. — The maritime laws of the respective countries hold good on board of any craft; but if on account of special local reasons it should become necessary to make modifications therein the permanent Commission is authorised, after obtaining the sanction of the two Governors, to issue the order in question.

ART. 4. — Every vessel navigating the river must be provided with a register containing all the indications prescribed by the maritime laws. This register, which will be substituted for the regular ships papers, is to be visé in every place where the vessel touches.

ART. 5. — The navigation of the river after sunset shall be at the responsibility of the captain of the vessel.

ART. 6. — All vessels from sunrise to sunset shall fly their national flag.

When they touch at or pass in front of a Government station they shall keep their distinguishing flag with the registered number hoisted, and make the company's signal by whistling.

The whistling signals are to be accepted by the harbour captains and approved by the permanent Commission.

Officials shall hoist the distinguishing flag of their rank or that of the Government.

If the steamer carries either or both the secretaries of the Commission the distinguishing flag shall be white with the letters P and C in red.

ART. 7. — At the mouth of the Juba there shall be port captain's offices, a British one at Gobwen and an Italian one at Giumbo.

When the permanent Commission has been named it shall recommend such institutions to the two Governments through the prescribed channels.

ART. 8. — Non potranno essere stabilite boe di ormeggio senza il permesso della Commissione permanente.

ART. 9. — Tutte le armi dovranno essere custodite da chi ha il comando della nave. Ciò non riguarda i funzionari governativi in servizio. Le guardie ritorneranno le armi che hanno al fianco, ma quando saranno a terra potranno portare sacchi fucili e munizioni.

ART. 10. — Ogni nave dovrà avere una speciale cassetta postale, provvista di un governo, sarà obbligata al servizio postale della due rive.

ART. 11. — Il Capitano dovrà provvedere una cassa forte per i valori. Tutti i valori dovranno essere spediti in pacchi o sacchi sigillati.

ART. 12. — Ogni vapore che discende il fiume con o senza rimorchio ha diritto di via libera. I vapori che rimontano il fiume devono lasciare la rotta libera ai vapori che discendono e se è necessario, devono allontanarsi dalla riva ad andare ad attraccare.

In nessun caso il Capitano di un piroscafo che risale il fiume potrà rifiutare la responsabilità dei danni o di accidenti se non ha osservato le precedenti regole.

Il bastimento con corrente in favore dovrà dare un fischio lungo, 500 metri o yards prima di ogni curva o serie di curve.

Questo segnale dovrà essere ripetuto.

Il bastimento che risale la corrente dovrà, 300 metri o yards prima di ogni curva o serie di curve, dare due lunghi colpi di fischio.

Questo segnale dovrà essere ripetuto.

I seguenti segnali di fischio dovranno essere impiegati, a cominciare dal bastimento che avrà corrente in favore, e che segnerà per il primo:

- Accosto a dritta — un colpo di fischio.
- Accosto a sinistra — due colpi di fischio.
- Vado indietro — tre colpi di fischio.
- Mi sono accostato alla riva — cinque colpi di fischio ripetuti due volte.

ART. 13. — Due bastimenti che fanno la stessa rotta non debbono, quando navigano, accostarsi a meno di 600 metri.

ART. 14. — Quando due bastimenti si incontrano, i due capitani debbono, se è possibile, ridurre la velocità.

ART. 15. — Un bastimento, che desidera oltrepassare un altro che fa la stessa rotta, ripeterà più volte due colpi lunghi di fischio.

Se non riceve risposta non dovrà oltrepassare. Se il bastimento raggiunto ritiene di potersi lasciare oltrepassare, si servirà degli stessi segnali di cui all'art. 12.

I bastimenti non potranno oltrepassarsi dove la via è dritta.

ART. 8. — Anchoring buoys cannot be placed without the authorisation of the permanent Commission.

ART. 9. — All arms are to be in the custody of whosoever is in command of the vessel. This does not apply to Government officials on duty. The guards shall retain their side-arms but when they go on shore they can carry guns and ammunition.

ART. 10. — Every vessel is to carry a special postal box, provided by the Government. And is under the obligation of performing the postal service on both banks.

ART. 11. — The Captain is bound to provide a strong box for valuables. All valuables are to be forwarded in sealed parcels or bags.

ART. 12. — Every steamer going down stream whether towing or not has the right to free passage. Steamers going up stream must leave the course clear to steamers going down and if necessary draw in to the bank or tie up.

The Captain of a vessel going up stream can in no case decline responsibility for loss or accident if he has not observed the preceding rules.

The vessel which has the current in its favour must give a prolonged whistle 500 metres or yards before any curve or series of curves.

This signal is to be repeated.

The vessel going up stream must give two prolonged whistles 300 metres or yards before reaching a curve or series of curves.

This signal is to be repeated.

The following signals by whistling are to be employed, the vessel which has the current in its favour beginning by signalling first.

- I pass on the right — one blast of the whistle
- I pass on the left — two blasts
- I am backing — three
- I am alongside the bank — five blasts of the whistle repeated twice.

ART. 13. — Two vessels going in the same direction are not when under navigation to approach nearer than 600 metres of each other.

ART. 14. — When two vessels meet the two captains are, if possible, to reduce speed.

ART. 15. — A vessel desiring to pass another going in the same direction shall repeat two long whistles several times.

If there is no reply she must not pass.

If the vessel overtaken agrees to be passed she shall make use of the signals indicated in Article 12.

Vessels are only to pass where there is a straight reach.

Il bastimento oltrepassato non dovrà permettere che possano imbarcarsi, il bastimento oltrepassante.

ART. 16. — I bastimenti naviganti di notte dovranno mostrare i fanali ordinari: il bianco un metro al di sopra di 3 metri sull'acqua; il verde e il rosso non meno di tre piedi o di un metro sull'acqua, ma al di sopra dei galleggianti rimorchiati.

Quando i bastimenti rimorchiati di notte, dovranno mostrare due fanali bianchi di prua uno sopra l'altro, a non meno di tre piedi di distanza. Un galleggiante rimorchiato dovrà essere un fanale bianco di poppa a non meno di tre piedi dall'acqua.

ART. 17. — Ogni piroscafo autorizzato da un funzionario europeo può raggiungere ed oltrepassare ogni bastimento navigante nella stessa direzione. In questo caso, il bastimento autorizzato farà il segnale seguente col fischio: tuo breve, due lunghi ed uno breve (lettera P dei segnali Morse) e l'altro risponderà, quando sarà in rotta libera, come è indicato all'art. 12.

ART. 18. — Tutti i galleggianti debbono essere ormeggiati con la poppa e con la prora alla riva e non di traverso al fiume.

ART. 19. — Tutti i Regolamenti riguardanti le navi ed i traghetti debbono essere esposti sulle navi e sui traghetti, e scritti in italiano, inglese ed arabo.

ART. 20. — Agli effetti delle disposizioni che seguono sono definiti piccoli galleggianti: a) barche a motore ed autoscafi lunghi meno di 10 metri o 31 piedi; b) tutti i battelli a vela ed a remi; c) i pontoni quando non rimorchiati.

ART. 21. — Tutti i piccoli galleggianti debbono lasciare rotta libera ai piroscafi, e non ne debbono incrociare la rotta. Quando fosse necessario, si debbono avvicinare alle sponde e quando attraversano la corrente devono lasciare libera la navigazione.

ART. 22. — Tutti i battelli a vela debbono avere a bordo anche i remi pronti all'uso. Tali battelli, quando incontrano un piroscafo, dovranno lasciare i remi e lasciare rotta libera.

ART. 23. — Il luogo di ciascun traghetti ed il metodo d'impiego saranno sanzionati dalla Commissione permanente.

I traghetti possono essere costruiti ed esercitati da ambedue i Governi o possono essere dati in affitto costruiti da persone private.

Le tariffe per ciascun traghetti saranno determinate dalla Commissione permanente.

Il reddito dei traghetti affittati sarà devoluto al bilancio del fiume.

Il costo di costruzione e di esercizio di un tra-

The vessel which is passed is not to perform manoeuvres which shall embarrass the passing vessel.

ART. 16. — Vessels navigated by night are to show the usual lamps: the white not less than 10 feet or 3 metres above the water; red and green not less than 3 feet or one metre above the water, but higher than the craft in tow.

When vessels tow at night they are to show two white lamps forward one below the other, not less than three feet apart. The craft in tow must show a white light astern not less than three feet above the water.

ART. 17. — Any steamer so authorised by a European officer may overtake and pass any vessel navigating in the same direction. In such case the vessel so authorised shall make the following signal by whistling: one short, two long and one short (letter P of the Morse code) and the other shall reply, when on a free course, as indicated in Article 12.

ART. 18. — All craft is to be moored with bow and stern alongside the bank and not across the stream.

ART. 19. — All regulations regarding ships and ferries are to be exhibited on the ships or ferries, and written in English, Italian and Arabic.

ART. 20. — For the purposes of the following dispositions small craft are defined as: a) steam or motor boats less than 10 metres or 31 feet long; b) all boats propelled by sail or oars; c) pontoons not being in tow.

ART. 21. — All small craft must leave the course clear to steamers and are not to cross their course. If necessary they are to draw into the bank and when they cross the current they are to leave the way clear for navigation.

ART. 22. — All sailing boats are also to have oars on board ready for use. Such boats when they meet a steamer are to get out their oars and leave the course clear.

ART. 23. — The situation of each ferry and the method employed shall be sanctioned by the permanent Commission.

The ferries may be constructed and managed by both Governments, or they may be let to and constructed by private persons.

The tariff on each ferry shall be fixed by the permanent Commission.

The revenue from the ferries that are let shall be assigned to the budget of the river.

The cost of constructing and of maintaining a

ghetto governativo sarà diviso fra i due Governi, ma il profitto sarà accreditato al bilancio del fiume.

Quanto è detto nel presente articolo non riguarda il traghetto di Gobwen.

ART. 24. — I Governi concordanti riconoscono la necessità di una speciale polizia del fiume.

Il numero, l'ordinamento e le norme di arruolamento di funzionari di polizia saranno stabiliti dalla Commissione permanente con l'approvazione dei due Governatori.

La sfera d'azione di tale polizia sarà limitata al fiume ed alle sponde per riferire circa le infrazioni agli ordini della Commissione permanente ed anche per riferire circa tutte le infrazioni alle leggi ordinarie. Tale polizia non avrà potere di arrestare, ma solamente di denunziare al più vicino magistrato. Però essa interverrà per impedire crimini o violenze.

Essa sarà sotto gli ordini della Commissione permanente, ma sarà soggetta alle leggi delle due Colonie.

ART. 25. — In ciascun caso non contemplato in questo regolamento, tutti i galleggianti dovranno osservare le norme internazionali per evitare gli abbordi in mare.

S. SONNINO

Government ferry shall be divided between the two Governments, but the profits credited to the budget of the river.

The terms of the present article do not apply to the ferry at Gobwen.

ART. 24. — The contracting Governments recognise the necessity of special police for the river.

The numbers, the duties and the mode of enlisting police officers shall be determined by the permanent Commission, with the approval of the two Governors.

The sphere of action of this police shall be confined to the river and the banks only, to report on infractions of the orders of the permanent Commission and all infractions of the common law. The police shall not have power to arrest, but only to report to the nearest magistrate. They may however intervene to prevent crime or violence.

The police shall be under the orders of the permanent Commission, but subject to the laws of the two colonies.

ART. 25. — In all cases not contemplated by these regulations, all floating craft shall observe the international rules for avoiding collisions at sea.

RENNELL RODD

Regolamento per il regime delle acque del Giuba a scopo di irrigazione.

Regulations for the service of the waters of the Giuba for irrigation purposes.

ART. 1. — Il Governo italiano ed il Governo britannico riconoscono che sarebbe reciprocamente vantaggioso procedere di accordo nella compilazione di eguali leggi e norme regolamentari per la derivazione delle acque sulle due sponde del Giuba per irrigazione, forza motrice, ecc.

A tale scopo, i due Governi hanno concordato i principi generali che seguono, ai quali potranno essere intonati i successivi Regolamenti emanati da ciascuna sulla scorta di eventuali proposte della Commissione permanente.

ART. 2. — Il Governo dell'Africa Orientale britannica e quello della Somalia Italiana, stabiliranno anzitutto idrometri in legno, il primo a Gobwen, Yoni, Mofi, Alexandra e Serenli; il secondo, a Giumbo, Margherita, Gelib, Bardera e Lugh; l'uno e l'altro poi stabiliranno tali idrometri in ogni altro posto delle sponde ove risulterà un europeo.

Questi idrometri saranno temporanei, e la loro ubicazione sarà fissata (sotto gli ordini dei due Commissari, inglese ed italiano) di accordo da un ufficiale inglese e da uno italiano, dove è possibile, e da uno o dall'altro solamente, se non è possibile che assistano ambedue.

Tutti questi idrometri saranno graduati in metri e centimetri; quelli inglesi avranno anche su una delle facce le graduazioni in piedi e pollici. I Commissari delle due sponde dovranno mettersi d'accordo circa il livello dello zero (zero = massimo livello delle acque) per ciascuno dei suddetti idrometri, basando tale zero su di un segno non molto lontano, su di un conosciuto livello di acqua alta in un determinato punto, o all'altezza della sponda se l'acqua arriva a tale altezza e la sorpassa, o se la sponda è ben definita e livellata alla cima.

In seguito, la Commissione permanente stabilirà idrometri definitivi e riterrà i loro livelli al livello medio del mare alla bocca del fiume o a quell'altro punto che i direttori dei due rilievi topografici dei due Governi vogliono stabilire.

Gli idrometri temporanei o definitivi dovranno essere letti ogni giorno alle 8 ant. ed alle 5 pom., e tali letture dovranno essere annotate in un registro non in fogli volanti. Siccome vi sono stazioni radiotelegrafiche a Giumbo, Bardera e Lugh, la lettura dell'altezza del fiume, quando la piena passa a Lugh e Bardera, sarà molto utile per i piroscafi naviganti nel fiume e per conoscere quando i canali di inondazione e di irrigazione avranno acqua.

ART. 1. — The British and Italian Governments recognize the reciprocal advantage of proceeding in common in compiling identical laws and regulations to govern the diversion of water on both banks of the Giuba for irrigation, motive power, etc.

With this object, the two Governments have agreed upon the general lines which follow, with which the subsequent common regulations to be issued upon eventual proposals of the permanent Commission shall be coordinated.

ART. 2. — The Governments of British East Africa and Italian Somaliland shall begin by establishing Hydrometers of wood; the former at Gobwen, Yoni, Mofi, Alexandra and Serenli; the latter at Giumbo, Margherita, Gelib, Bardera and Lugh; either of them may establish other Hydrometers at any other spot on the banks where there is an European in residence.

These Hydrometers shall be temporary in character and their precise position shall be determined (under the orders of the two Commissions, British and Italian) by agreement between two officers, one British and one Italian where possible, and by one or the other alone, where the cooperation of both is not possible.

All these Hydrometers shall be graduated in metres and centimetres; the English ones shall also have on one surface the graduations in feet and inches. The Commissioners from the two sides are to agree as to the zero level (zero equals maximum level of water) for each of the above mentioned Hydrometers, basing such zero on some indication at no great distance from the spot, either a recognised high water level at a determined point, or at the altitude of the bank if the water reaches to such a height and overflows it, or if the bank is well defined and level at the summit.

Subsequently the permanent Commission shall set up permanent Hydrometers and shall co-ordinate their levels with the average sea level at the mouth of the river, or at such other place as the directors of the two topographical surveys of the two Governments elect.

The Hydrometers, whether temporary or permanent, are to be read every day at 8 a. m. and 5 p. m. and the readings shall be recorded in a register and not on loose sheets. As there are radiotelegraphic stations at Giumbo, Bardera and Lugh, the reading of the height of the water when the full flood passes Lugh and Bardera will be very useful to steamers navigating the

river, and for the purpose of ascertaining when the inundation and irrigation channels will receive water.

ART. 3. — Il sistema attuale di irrigazione con fossi usato dagli indigeni su ciascun lato del fiume deve essere continuato con salvaguardia per la protezione della sponda del fiume e dei lavori di irrigazione senza però usare severità verso gli indigeni salvo necessità.

Il Segretario della Commissione permanente dovranno fare un conto approssimativo dei fossi esistenti da ambo le parti e registrarli, mirando a formare, col tempo, un'accurata nota di tali fossi e della registrazione delle relative misure.

ART. 4. — I pozzi d'acqua dei Somali saranno numerati e registrati ed i diritti dei Somali saranno protetti.

ART. 5. — Chiunque desidera costruire un canale o fosso d'irrigazione deve sottoporre la sua domanda, per il tramite del Commissario italiano od inglese, per la via prescritta, al Governatore. Se il Governatore non ritiene la domanda meritevole di esame, la respingerà ed informerà il Commissario provinciale della decisione presa, ed a sua volta questi informerà il richiedente della decisione stessa. Se il Governatore ritiene la domanda meritevole di considerazione, si rivolgerà alla Commissione permanente per l'ulteriore provvedimento od esame.

Tutte le proposte per canali o fossi di irrigazione saranno accompagnate dai piani particolareggiati e dai preventivi.

Ogni nuovo canale o fosso, debitamente autorizzato dalla competente Autorità, deve essere registrato dalla Commissione permanente ed il registro deve essere tenuto dai Segretari.

Ogni Governo può costruire canali o fossi per altri scopi che non siano l'irrigazione, con un fondo di cinque piedi sotto il livello di zero e lunghezza illimitata, senza intervento della Commissione permanente. Tutti questi canali e fossi governativi saranno registrati negli uffici della Segreteria.

ART. 6. — Per la protezione dei canali di irrigazione e fossi mediante lavori alle testate, saranno sufficienti bocche di legno o in muratura o tubi di cemento o ferro o acciaio o terracotta, alla presa ed allo scolo. Tutti questi lavori saranno approvati dalla Commissione permanente.

ART. 7. — I tubi di aspirazione per macchinari a pompa a scopo di irrigazione potranno essere posti a qualsiasi profondità del fiume.

L'impianto delle pompe può essere situato sia sulle sponde del fiume, sia su di un galleggiante, alla superficie, il quale galleggiante dovrà essere ormeggiato alla più vicina sponda.

ART. 3. — The system of irrigation with ditches actually used by the natives on either bank of the stream should be maintained subject to the adequate protection of the river banks and water-head works, which should be enforced without unnecessary severity towards the natives.

The Secretary of the permanent Commission shall make an approximative calculation of the ditches existing on either side, and register them, aiming at compiling eventually an accurate list of such ditches with a registration of their dimensions.

ART. 4. — The watering places of the Somalis are to be numbered and registered and the rights of the Somalis protected.

ART. 5. — Any person desiring to construct a canal or irrigation channel must submit his application through the Italian or British Commissioner in the manner prescribed to the Governor. Should the Governor not consider the application worthy of being examined he will refuse it, and will inform the Provincial Commissioner of the decision taken, and the latter in turn will inform the applicant. If the Governor considers the application worthy of consideration he will refer to the permanent Commission for further steps or investigation.

All proposals regarding canals and irrigation channels are to be accompanied by detailed plans and estimates.

Every new canal or channel duly sanctioned by the proper authority is to be registered by the permanent Commission and the register kept by the Secretaries.

Each Government may construct canals or channels for purposes other than of irrigation with a depth of five feet under zero level and of unlimited length, without the intervention of the permanent Commission. All these Government canals and channels shall be registered at the offices of the Secretariat.

ART. 6. — To protect the irrigation canals and channels by structures at the water heads, wooden or masonry apertures at the intake and the outlet, concrete, iron, steel, or other material pipes shall be adequate. All such works shall be approved by the permanent Commission.

ART. 7. — Suction tubes for pumping machinery for irrigation may be put in position at any depth of the river.

The pumping plant may be either placed on the river bank or on a vessel floating on the surface, which must be moored to the nearest bank.

La posizione dei tubi aspiranti e l'impianto delle pompe in relazione a quanto sopra, dovranno essere approvati dalla Commissione permanente, affinché non turbino o ostacolino la navigazione. Tutti gli impianti di pompe, prima che sia stabilito, sarà sanzionato dalla Commissione permanente e annotato nei registri della Segreteria.

Attualmente non è necessario stabilire la quantità di acqua che potrà essere pompata e la quantità delle pompe; ma in seguito la Commissione permanente potrà provvedere a ciò.

Tutti gli impianti di pompe e macchinari dovranno essere ispezionati da un ingegnere prima del loro impiego e poi annualmente. I risultati di tali ispezioni dovranno essere registrati negli uffici di Segreteria. Se l'ingegnere non è funzionario governativo, i Governatori avranno facoltà di stabilire le indennità spettanti per le ispezioni.

ART. 8. — È da raccomandarsi che i grandi lavori di irrigazione non siano approvati senza un accurato esame della Commissione permanente, giacché da essi può derivare una riduzione del periodo di tempo durante il quale, nell'anno, il fiume è navigabile.

ART. 9. — Se da rapporto delle autorità incaricate sul sistema di irrigazione risulti che vi è pericolo per la salute pubblica per mancanza di salotti scoli per l'acqua esuberante nell'area irrigata, allora, in seguito a raccomandazione della Commissione permanente, il Governatore competente potrà obbligare il proprietario a costruire, a spese proprie, gli scoli necessari o le fosse di drenaggio raccomandati dalla Commissione permanente. Il procedimento della Commissione permanente, in tali casi, dovrà ottemperare a quanto è stabilito dalle leggi sanitarie delle due sponde.

Le disposizioni del presente articolo sono applicabili tanto ai progetti governativi quanto a quelli privati.

ART. 10. — Tutti i progetti per l'uso dell'acqua del Giuba per forza motrice dovranno essere mandati alla Commissione permanente con la stessa procedura stabilita nell'articolo 5 del presente regolamento e dovranno essere accompagnati da spiegazioni, piani e specificazioni dei progetti stessi.

Tale norma riguarda anche le prese di acqua per molini e fabbriche.

S. SONNINO

RENNELL RODD

The position of the suction tubes and the pumping plant as above must be approved by the permanent Commission so that it may not disturb or obstruct navigation.

Pumping plant before being set up must be sanctioned by the permanent Commission and registered in the registers of the Secretariat.

At the present time it is not necessary to fix the quantity of water which may be taken and the number of the pumps; but in the future the permanent Commission may regulate this.

All pumping plant and machinery must be inspected by an engineer before being taken over for use, and afterwards annually. The results of such inspection shall be registered at the offices of the Secretariat. If the engineer is not a Government officer, the Governors have powers to fix the indemnity to be paid him for the inspection.

ART. 8. — It is advisable that irrigation works on a large scale should not be sanctioned without a careful investigation by the permanent commission, seeing that they are liable to curtail the annual period during which the river is navigable.

ART. 9. — If the report of the medical authority on the irrigation system decides that there is danger to public health by insufficiency of appropriate outlets for the excess water in the irrigated area, then, upon recommendation from the permanent Commission, the Governor in whose province it is may oblige the owner to construct at his own expense the necessary outlets and drainage channels recommended by the permanent Commission. The procedure of the permanent Commission in such cases must conform to what is laid down in the sanitary regulations for the two banks. The rules in this article apply to both Government and private projects.

ART. 10. — All projects for using the water of the Giuba for motive power must be sent to the permanent Commission in accordance with the procedure laid down in article 5 of the present regulations, and must be accompanied by explanations, plans and specifications of the projects in question. This rule also applies to water to be taken for mills and factories.

70 12082/1916 E.S.P. 121



5042215

20 March 1916

Draft

Sir,

E.S.P.

No. 203

With reference to my

to Mr. Sir W. Selfield. (<sup>90</sup> 23264/5) despatch No. 369, of the

17/3/16  
17.3.16 f

26 of May last I have the honour to

transmit to you

the acc copy of a

letter from the G.O.

with its enclosure, on the subject together with some

copies of the Agreement

between Great Britain

and

50. 5 Jan (22/16)  
6 Copies Agreement

Italy relating to the

Java River

2 Six more copies of  
the agreement, which have  
since been received, are  
also enclosed.

t  
c  
f  
...

WAR LAW.

G. D.  
1.25 APR  
W

70  
12084

122

James

Vol 14/1916

Import 206

DRAFT.

The U.S. W.  
Foreign Office

MINUTE.

- Mr. *Boothby 25/4/16*
- Mr.
- Mr.
- Mr.
- Mr. Read
- Sir H. Just
- Sir G. Fiddes.
- Mr. Steel-Maitland
- Mr. Bonar Law.

Sir

I am directed by the Secy. Board here to request you to inf. Secy Sir Edward Grey that six of the eight copies of the Anglo Italian Jubilee Agreement which were enclosed in the F.O. note (No. 45853/16/17) of the 13<sup>th</sup> of March were deposited to the Govt of the E. A.P. on the 20<sup>th</sup> of March, and that it has been ascertained that they were conveyed in and lost from the S.S. "Sumner".

As the copies remaining in the C.O. are not sufficient to