(N° 135.)

Chambre des Représentants.

Séance du 15 Avril 1863.

TRAITÉ DE NAVIGATION ENTRE LA BELGIQUE ET LA PRUSSE.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

La convention de navigation que nous venons de conclure avec la Prusse consacre une fois de plus les principes libéraux qui forment la base de notre politique commerciale.

Cet acte stipule, dans les termes les plus larges, l'assimilation des pavillons des deux pays. L'égalité de traitement s'applique aux taxes qui pèsent sur la coque des navires comme aux droits qui atteignent les cargaisons, et elle protège le commerce indirect non moins que l'intercourse. Nous sommes donc certains que nos navires, de quelque lieu qu'ils arrivent, seront, dans les ports de la Prusse, à l'abri de toute taxe, de toute entrave à laquelle échapperaient les navires nationaux.

Les deux pays ayant un égal intérêt à multiplier leurs échanges, et partant à faciliter par tous les moyens leurs communications réciproques, il a été convenu que l'assimilation s'appliquerait également à la navigation qui s'effectue par rivières et canaux. Cette disposition sera particulièrement utile si, comme il en est question en ce moment même, il s'établit une ligne de bateaux à vapeur entre Anvers et le Rhin.

Enfin, le même principe s'étend au cabotage, ce qui résultait déjà d'une déclaration en date du 1er décembre 1856. (Annexe n° 1.)

Il n'est fait d'exception à ce régime de parfaite égalité entre le pavillon belge et le pavillon prussien que pour ce qui concerne les produits de la pêche, exception qui se trouve dans tous nos traités et dont les motifs ont été souvent exposés à la Législature.

Mais la convention soumise à votre examen ne se borne pas à garantir de part et d'autre le traitement national dans sa plus large acception. Il donne une consécration nouvelle à un projet dont le principe était déjà déposé dans notre traité avec l'Angleterre.

L'article 9 porte qu'à partir au plus tard du jour où la capitalisation du péage de l'Escaut sera assurée par un arrangement général :

1° Le droit de tonnage prélevé dans les ports belges cessera d'être perçu;

2° Les droits de pilotage dans les ports belges et dans l'Escaut seront réduits de 20 p. % pour les navires à voiles, de 25 p. % pour les navires remorqués et de 30 p. % pour les navires à vapeur;

Enfin, 3°, le régime des taxes locales imposées par la ville d'Anvers sur la navigation sera, dans son ensemble, dégrevé.

Ces dispositions doivent être mises en rapport avec les engagements que la Prusse a pris, de son côté, en ce qui regarde la capitalisation du péage de l'Escaut. (Voir le protocole signé à Berlin en même temps que le traité de navigation.)

En 1861, il est entré en Belgique 206 navires prussiens tous chargés, d'une capacité totale de 54,135 tonneaux; 108 venaient de Prusse et le reste d'autres pays.

Il est sorti des ports belges, pendant la même année, 206 navires prussiens, d'une capacité totale de 54,347 tonneaux; 68 de ces navires, dont 33 chargés, se rendaient en Prusse et le surplus vers d'autres destinations.

Il résulte de ces indications que le pavillon prussien ne prend pas seulement une part importante dans les relations directes entre les deux pays, mais qu'il joue encore un rôle assez considérable dans le mouvement général de la navigation entre la Belgique et tous les autres États.

On ne connaît pas exactement le contingent de la marine belge dans le mouvement maritime de la Prusse. Notre statistique mentionne 5 navires belges comme ayant figuré, en 1861, dans l'intercourse directe entre les deux pays; mais elle n'indique pas les navires belges arrivés en Prusse de pays autres que la Belgique, et les statistiques étrangères ne comblent pas cette lacune.

Sous pavillon belge comme sous pavillon prussien, la navigation fera, sans nul doute, de nouveaux progrès à l'aide des réformes prévues par la convention actuelle et depuis longtemps désirées tant par le commerce étranger que par le commerce national.

Les considérations qui précèdent suffiront, Messieurs, pour vous mettre à même d'apprécier l'acte international que, d'après les ordres du Roi, j'ai l'honneur de soumettre à votre approbation.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

CH. ROGIER.

PROJET DE LOI.

Léopold,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Étrangères,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères est chargé de présenter aux Chambres le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le traité de navigation, conclu le 28 mars 1863 entre la Belgique et la Prusse, sortira son plein et entier effet.

Donné au château de Lacken, le 14 avril 1863.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

CH. ROGIER.

TRAITÉ.

Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté le Roi de Prusse, animés d'un égal désir de contribuer au développement des relations commerciales et maritimes entre la Belgique et la Prusse ont résolu de conclure un traité à cet effet, et ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges,

Le baron Jean-Baptiste Nothomb, son Ministre d'État, envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi de Prusse, etc., etc.,

et

Sa Majesté le Roi de Prusse,

Monsieur Otto-Edouard-Léopold de Bismarck-Schoenhausen, son Président du Conseil et Ministre des Affaires étrangères,

Monsieur Jean-Frédéric de Pommer-Esche, son Directeur-général des contributions et des douanes,

Monsieur Alexandre-Maximilien Philipsborn, son conseiller intime actuel de Légation,

Monsieur Martin-Frédéric-Rodolphe Delbrueck, son directeur au Ministère du Commerce, de l'Industrie et des Travaux publics,

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ART. 1er.

La marine marchande de l'une des Hautes Parties contractantes, continuera à être as-

Seine Majestät der König der Belgier und Seine Majestät der König von Preussen, von dem gleichen Wunsche beseelt, die Entwickelung der Handels- und Schifffahrts-Beziehungen zwischen Belgien und Preussen zu fördern, haben beschlossen, einen Vertrag zu diesem Zwecke abzuschliessen und zu Ihren Bevollmächtigten ernannt, nämlich :

Seine Majestät der König der Belgier,

Den Baron Johann-Baptist Nothomb, allerhöchstihren Staats-Minister, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei Seiner Majestät dem König von Preussen, u. s. w.,

und

Seine Majestät der König von Preussen,

Den Herrn Otto-Eduard-Leopold von Bismarck-Schönhausen, allerhöchstihren Präsidenten des Staats-Ministeriums und Minister der auswärtigen Angelegenheiten,

Den Herrn Johann-Friedrich von Pommer-Esche allerhöchstihren General-Director der Steuern, u. s. w.,

Den Herrn Alexander-Maximilian Philipsborn, allerhöchstihren wirklichen geheimen Legations-Rath, und

Den Herrn Martin-Friedrich-Rudolph Delbrück, allerhöchstihren Director im Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten,

Welche, nach Austauschung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, über nachstehende Artikel übereingekommen sind.

ART. 1.

Die Handels-Schifffahrt jedes der Hohen vertragenden Theile soll in den Gebieten des

similée dans les territoires de l'autre, sous tous rapports quelconques, à la marine marchande nationale.

Il n'est fait exception à cette égalité parfaite qu'en ce qui concerne les avantages dont la pêche nationale est ou pourrait être l'objet, dans l'un ou l'autre pays.

ART. 2.

La nationalité des navires sera admise de part et d'autre d'après les lois et règlements particuliers à chaque partie, au moyen des documents délivrés par les autorités compétentes, aux capitaines, patrons et bateliers.

ART. 3.

Les stipulations qui précèdent s'appliquent à la navigation de toutes les voies d'eau navigables, appartenant aux Hautes Parties contractantes, soit naturelles, soit artificielles.

ART. 4.

Les Hautes Parties contractantes s'accordent réciproquement le droit de nommer, dans les ports et places de commerce de l'autre, des consuls généraux, consuls, vice-consuls et agents consulaires, se réservant toutefois de n'en pas admettre dans tels lieux qu'elles jugeront convenable d'en excepter généralement.

Ces consuls généraux, consuls, vice-consuls et agents consulaires ainsi que leurs chanceliers, jouiront, à charge de réciprocité, des mêmes priviléges, pouvoirs et exemptions dont jouissent ou jouiront ceux des nations les plus favorisées; mais dans le cas où ils voudraient exercer le commerce, ils seront tenus de se soumettre aux mêmes lois et usages auxquels sont soumis, dans le même lieu, par rapport à leurs transactions commerciales, les particuliers de leur nation.

ART. 5.

Lesdits consuls généraux, consuls, vice-consuls et agents consulaires de chacune des

anderen Theiles auch ferner in jeglicher Beziehung der einheimischen Handels-Schifffahrt gleichgestellt werden.

Von dieser vollständigen Gleichstellung sind allein die Begünstigungen ausgenommen, welche dem einheimischen Fischfange in dem einen oder dem anderen Lande gewährt sind, oder gewährt werden möchten.

ART. 2.

Die Staatsangehörigkeit der Schiffe soll beiderseitig nach den, jedem Theile eigenthümlichen Gesetzen und Reglements, auf Grund der durch die zuständigen Behörden den Kapitainen, Schiffspatronen und Schiffern ausgefertigten Papiere anerkannt werden.

ART. 3.

Die vorstehenden Bestimmungen finden auf die Schifffahrt, auf allen den Hohen vertragenden Theilen zugehörigen, natürlichen und künstlichen schiffbaren Wasserstrassen, Anwendung.

ART. 4.

Die Hohen vertragenden Theile bewilligen sich gegenseitig das Recht, in den Häfen und Handelsplätzen des anderen Theils General-Konsuln, Konsuln, Vice-Konsuln und Konsular-Agenten zu ernennen, mit dem Vorbehalte jedoch, dergleichen an solchen Orten nicht zuzulassen, welche sie allgemein davon ausnehmen wollen. Diese General-Konsuln, Konsuln, Vice-Consuln und Konsular-Agenten, sowie deren Kanzler sollen, unter dem Beding der Reciprocität, dieselben Vorrechte, Befugnisse und Befreiungen geniessen, deren sich diejenigen der meist begünstigten Nationen erfreuen oder erfreuen werden; im Falle aber, dass sie Handel treiben wollen, sollen sie gehalten sein, sich denselben Gesetzen und Gebräuchen zu unterwerfen, welchen die eigenen Staatsangehörigen an demselben Orte in Bezug auf ihre Handelsgeschäfte unterworfen sind.

ART. 5.

Die gedachten General-Konsuln, Konsuln, Vice-Konsuln und Konsular-Agenten

Hautes Parties contractantes, résidant dans les États de l'autre, recevront des autorités locales toute aide et assistance pour la recherche, saisie et arrestation des marins et autres individus faisant partie de l'équipage des navires de guerre ou de commerce de leurs pays respectifs, qu'ils soient ou non inculpés de crimes, délits ou contraventions commis à bord desdits bâtiments.

A cet effet, ils s'adresseront par écrit aux tribunaux, juges ou fonctionnaires compétents, et justifieront par l'exhibition des registres du bâtiment, rôle d'équipage ou autres documents officiels, ou bien, si le navire était parti, par la copie ou un extrait desdites pièces dûment certifié par eux, que les hommes qu'ils réclament ont réellement fait partie dudit équipage.

Sur cette demande, ainsi justifiée, la remise ne pourra leur être refusée.

Lesdits déserteurs, lorsqu'ils auront été arrêtés, resteront à la disposition desdits consuls généraux, consuls, vice-consuls ou agents consulaires, et pourront même être détenus et gardés dans les prisons du pays, à la réquisition et aux frais des agents précités, lesquels, selon l'occasion, les réintégreront à bord du bâtiment auquel ils appartiennent, ou les renverront dans le pays desdits agents sur un navire de la même ou de toute autre nation, ou les rapatrieront par la voie de terre.

Le rapatriement, par la voie de terre, se fera sous escorte de la force publique, à la réquisition et aux frais des agents précités, qui devront à cet effet s'adresser aux autorités compétentes.

Si, dans les deux mois, à compter du jour de leur arrestation, les déserteurs n'étaient pas réintégrés à bord du bâtiment auquel ils appartiennent, ou s'ils n'étaient pas rapatriés, par la voie de terre ou de mer, de même, si les frais de leur emprisonne-

eines jeden der Hohen vertragenden Theile, welche in den Staaten des anderen wohnen, sollen bei den Ortsbehörden jede Hülfe und jeden Beistand für die Ermittelung, Verhaftung und Festhaltung der Seeleute und anderer zur Mannschaft der Kriegs- oder Handelsschiffe ihrer beiderseitigen Länder gehörenden Personen finden, gleichviel ob solche sich Verbrechen, Vergehen oder Uebertretungen am Bord der gedachten Schiffe haben zu Schulden kommen lassen oder nicht.

Zu diesem Zwecke werden sie sich schriftlich an die Gerichte, Einzelrichter oder zuständigen Beamten wenden, und durch Mittheilung der Schiffsregister, der Musterrolle oder anderer amtlicher Dokumente, oder, im Falle das Schiff bereits abgereist ist, durch gehörig von ihnen beglaubigte Abschrift der genannten Papiere oder durch einen Auszug aus selbigen den Beweis führen, dass die reklamirten Personen wirklich zu der Mannschaft gehört haben.

Auf den in solcher weise begründeten Antrag soll ihnen die Auslieferung nicht versagt werden.

Die gedachten Deserteurs sollen, sobald sie verhaftet sind, zur Verfügung der General-Konsuln, Konsuln, Vice-Konsuln oder Konsular-Agenten bleiben, und können auf den Antrag und auf Kosten der genannten Konsular-Beamten selbst in den Landesgefängnissen festgehalten und bewahrt werden. Diese Beamten werden sie, je nach Gelegenheit, am Bord des Schiffes, welchem sie angehören wieder einstellen oder in ihr Land auf einem Schiffe desselben oder eines anderen Landes zurücksenden, oder auf dem Landwege in die Heimath zurückbefördern.

Die Zurückbeförderung auf dem Landwege soll unter Bedeckung der bewaffneten Macht auf den Antrag und auf Kosten der genannten Konsular-Beamten erfolgen, welche sich zu diesem Zwecke an die zuständigen Behörden zu wenden haben werden. Wenn innerhalb zweier Monate, von dem Tage der Verhaftung angerechnet, die Deserteurs nicht am Bord des Schiffes, welchem sie angehören, wieder eingestellt, oder nicht auf dem Land- oder Seewege in ihre Heimath

ment n'étaient pas régulièrement acquittés par la partie à la requête de laquelle l'arrestation a été opérée, lesdits déserteurs seront remis en liberté, sans qu'ils puissent être arrêtés de nouveau pour la même cause.

Néanmoins, si le déserteur avait commis en outre quelque crime ou délit à terre, son extradition pourra être différée par les autorités locales jusqu'à ce que le tribunal compétent ait dûment statué sur ce fait, et que le jugement intervenu ait reçu son entière exécution.

Il est également entendu que les marins ou autres individus faisant partie de l'équipage, s'ils sont nationaux, sont dans tous les cas exceptés des stipulations du présent article.

ART. 6.

Toutes les opérations relatives au sauvetage des navires belges naufragés ou échoués sur les côtes de Prusse, seront dirigées par les consuls généraux, consuls, vice-consuls et agents consulaires de Belgique, et réciproquement les consuls généraux, consuls, vice-consuls ou agents consulaires de Prusse, dirigeront les opérations relatives au sauvetage des navires de leur nation, naufragés ou échoués sur les côtes de Belgique.

L'intervention des autorités locales aura seulement lieu, dans les territoires des Hautes Parties contractantes, pour maintenir l'ordre, garantir les intérêts des sauveteurs, s'ils sont étrangers aux équipages naufragés, et assurer l'exécution des dispositions à observer pour l'entrée et la sortie des marchandises sauvées.

En l'absence et jusqu'à l'arrivée des consuls, vice-consuls et agents consulaires, les autorités locales devront d'ailleurs prendre toutes les mesures nécessaires pour la pro-

zurückbefördert sind, desgleichen wenn die Kosten ihrer Haft nicht regelmässig von dem Theile, auf dessen Antrag die Verhaftung geschehen ist, entrichtet werden, so sollen die gedachten Deserteurs in Freiheit gesetzt werden, ohne dass sie wegen derselben Ursache wieder verhaftet werden können.

Wenn aber der Deserteur ausserdem irgend ein Verbrechen oder Vergehen am Lande begangen haben sollte, so soll seine Auslieferung von der Ortsbehörde bis dahin hinausgeschoben werden können, dass die zuständige Gerichtsbehörde ihr Urtheil über die That gefällt hat und das Urtheil vollständig in Ausführung gebracht ist.

Man ist gleichmässig übereingekommen, dass die Seeleute oder andere zur Schiffsmannschaft gehörende Personen, wenn sie Angehörige des eigenen Landes sind, in allen Fällen von den Bestimmungen des gegenwärtigen Artikels ausgenommen sein sollen.

ART. 6.

Alle Maassregeln in Betreff der Rettung belgischer Schiffe, welche an den preussischen Küsten gescheitert oder gestrandet sind, sollen von den General-Konsuln, Konsuln, Vice-Konsuln oder Konsular-Agenten Belgiens geleitet werden, und ebenso sollen die General-Konsuln, Konsuln, Vice-Konsuln und Konsular-Agenten Preussens, im Betreff der Rettung der an den belgischen Küsten gescheiterten oder gestrandeten Schiffe ihres Landes, die Maassregeln leiten.

Die Einwirkung der Ortsbehörden in den Gebieten der Hohen vertragenden Theile soll nur stattfinden, um die Ordnung aufrecht zu erhalten, um die Interessen derjenigen zu wahren, welche die Rettung geleistet haben, vorausgesetzt, dass sie nicht zu der verunglückten Mannschaft gehören, und um die Ausführung der für den Eingang und den Ausgang der geborgenen Waaren zu beobachtenden Bestimmungen sicher zu stellen.

In Abwesenheit und bis zur Ankunft der Konsuln, Vice-Konsuln oder Konsular-Agenten sollen übrigens die Ortsbehörden alle zum Schutze der Schiffbrüchigen und

tection des individus et la conservation des effets naufragés.

Il est de plus convenu que les marchandises sauvées ne seront tenues à aucun droit de douane, à moins qu'elles ne soient admises à la consommation intérieure.

ART. 7.

Les Hautes Parties contractantes n'accorderont aucun privilége, faveur ou immunité, concernant la navigation, à un autre État, qui ne soit aussi et à l'instant étendu à leurs sujets respectifs.

ART. 8.

Le pavillon prussien continuera à jouir en Belgique du remboursement du péage de l'Escaut tant que le pavillon belge en jouira lui-même.

ART. 9.

A partir au plus tard du jour où la capitalisation du péage de l'Escaut sera assurée par un arrangement général :

1° Le droit de tonnage prélevé dans les ports belges cessera d'être perçu.

2° Les droits de pilotage, dans les ports belges et dans l'Escaut, en tant qu'il dépendra de la Belgique, seront réduits :

De 20 p.% pour le navires à voiles;
De 25 p.% pour les navires remorqués;

De 30 p.% pour les navires à vapeur.

3° Le régime des taxes locales imposées par la ville d'Anvers sera, dans son ensemble, dégrevé.

ART. 10.

Le droit d'accession au présent traité est réservé à tout État qui appartient actuellement ou qui appartiendra par la suite au Zollverein.

Cette accession pourra se faire par un échange de déclarations entre la Belgique et les États contractants.

zur Aufbewahrung der gestrandeten Sachen erforderlichen Maassregeln treffen.

Ueberdies ist verabredet, dass die geborgenen Waaren keiner Zollabgabe unterliegen sollen, es sei denn, dass sie in den inneren Verbrauch übergehen.

ART. 7.

Die Hohen vertragenden Theile werden einem anderen Staate keinerlei, auf die Schifffahrt bezügliches Vorrecht, Begünstigung oder Befreiung bewilligen, ohne solche nicht ebenfalls und sogleich auf ihre beiderseitigen Unterthanen auszudehnen.

ART. 8.

Die preussische Flagge wird in Belgien die Wiedererstattung des Schelde-Zolles auch ferner und so lange geniessen, als die belgische Flagge selbst dieselbe geniesst.

ART. 9.

Spätestens von dem Tage ab, an welchem die Ablösung des Schelde-Zolles durch eine allgemeine Uebereinkunft festgestellt sein wird, soll :

1° Das in den belgischen Häfen zur Erhebung kommende Tonnengeld wegfallen.

2° Sollen die Lootsengelder in den belgischen Häfen und auf der Schelde, soweit es von Belgien abhangen wird, herabgesetzt werden :

Um 20 Procent für die Segelschiffe;
Um 25 Procent für die geschleppten Schiffe;
Um 30 Procent für die Dampfschiffe.

3° Sollen die von der Stadt Antwerpen aufgelegten Lokalabgaben in ihrer Gesammtheit herabgesetzt werden.

ART. 10.

Das Recht des Beitritts zum gegenwärtigen Vertrage bleibt einem jeden jetzt zum Zollverein gehörenden, oder sich später demselben anschliessenden Staate vorbehalten.

Dieser Beitritt kann durch den Austausch von Erklärungen zwischen Belgien und den beitretenden Staaten bewirkt werden.

ART. 11.

Le présent traité restera en vigueur pendant une période de douze années, à partir du jour de l'échange des ratifications.

Dans le cas où aucune des Hautes Parties contractantes n'aurait notifié, douze mois avant la fin de ladite période, son intention d'en faire cesser les effets, le traité demeurera obligatoire jusqu'à l'expiration d'une année, à partir du jour où l'une ou l'autre des Hautes Parties contractantes l'aura dénoncé.

ART. 12.

Le présent traité entrera en vigueur dix jours après l'échange des ratifications.

Les ratifications seront échangées à Berlin dans le plus bref délai possible.

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

Fait à Berlin, le 28 mars 1863.

(L. S.) NOTHOMB. (L. S.) DE BISMARCK-SCHOENHAUSEN.
(L. S.) DE POMMER-ESCHE.
(L. S.) PHILIPSBORN.
(L. S.) DELBRUECK.

ART. 11.

Der gegenwärtige Vertrag soll während eines Zeitraums von zwölf Jahren, vom Tage des Austausches der Ratifikationen an gerechnet, in Kraft bleiben.

Im Falle keiner der beiden Hohen vertragenden Theile zwölf Monate vor dem Ablaufe des gedachten Zeitraums seine Absicht, die Wirkungen des Vertrages aufhören zu lassen, kundgegeben haben sollte, so bleibt derselbe in Geltung bis zum Ablauf eines Jahres von dem Tage ab, an welchem der eine oder der andere der Hohen vertragenden Theile denselben gekündigt hat.

ART. 12.

Gegenwärtiger Vertrag soll zehn Tage nach dem Austausche der Ratifikations-Urkunden in Kraft treten.

Die Ratifikations-Urkunden sollen in Berlin, und zwar sobald als möglich, ausgetauscht werden.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und ihre Siegel beigedrückt.

So geschehen zu Berlin, den 28 März 1863.

(L. S). NOTHOMB. (L. S.) DE BISMARCK-SCHOENHAUSEN.
(L. S.) DE POMMER-ESCHE.
(L. S.) PHILIPSBORN.
(L. S.) DELBRUECK.

ANNEXE N° 1.

Autorisation, pour les navires belges, d'exercer la navigation côtière en Prusse.

Aux termes d'une ordonnance du 20 juin 1822, l'exercice du cabotage en Prusse est réservé exclusivement aux navires de mer prussiens.

Tout navire étranger exerçant la navigation côtière en Prusse est passible de confiscation, y compris la cargaison qui se trouve à bord.

Les administrations provinciales peuvent admettre des exceptions à cette règle, mais seulement dans des cas de nécessité et d'intérêt général.

En vertu d'une loi en date du 5 février 1855, le Gouvernement prussien a été autorisé à faire cesser, par ordonnance royale, les effets de l'ordre du 20 juin 1822, par rapport aux États dans lesquels les navires prussiens sont admis à exercer la navigation côtière sur le même pied que les navires nationaux.

Le Gouvernement prussien vient d'user de cette faculté en faveur du pavillon belge, attendu que les navires prussiens sont traités, en Belgique, quant au cabotage, sur le même pied que les navires belges.

Un ordre du cabinet, en date du 1er décembre 1856, publié dans la Gazette officielle de Prusse du 18 de ce mois, a mis hors de vigueur, à l'égard des navires belges, les restrictions applicables au cabotage aux termes de l'ordonnance du 20 juin 1822.

Voici la traduction de l'acte dont il s'agit :

« Sur votre rapport du 25 novembre dernier, j'arrête, en vertu de la loi du » 5 février 1855 (*Recueil des lois*, p. 217), que l'interdiction pour les marins » étrangers d'exercer la navigation côtière d'un port prussien à un autre port » prussien (cabotage), interdiction portée par le n° 1 de l'ordonnance du 20 juin » 1822, en vue de favoriser la navigation intérieure, cessera à l'avenir d'être ap- » pliquée aux navires belges.

» Cet ordre sera publié dans le *Recueil des lois*.

» Charlottenbourg, le 1er décembre 1856.

» FREDERIC-GUILLAUME.

» VON DER HEYDT.

» *Au Ministre du Commerce, de l'Industrie et des Travaux Publics* (1). »

(1) *Moniteur Belge* du 29 décembre 1856.

ANNEXE N° 2.

TRAITÉ DE NAVIGATION

ENTRE LA PRUSSE ET LA FRANCE.

Sa Majesté le Roi de Prusse, agissant. . . . . .

et

Sa Majesté l'Empereur des Français,

animés d'un égal désir de contribuer au développement des relations commerciales et maritimes entre les États du Zollverein et la France, ont résolu de conclure un traité à cet effet, et ont nommé pour leurs plénipotentiaires,

etc., etc.,

lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

ARTICLE 1.

Les navires français, de quelque lieu qu'ils viennent, qui entreront chargés ou sur lest dans les ports du Zollverein, ne payeront dans ces ports, soit à l'entrée, soit à la sortie, soit durant leur séjour, d'autres ni de plus forts droits de tonnage, de pilotage, de quarantaine, de port, de phare, ou autres charges qui pèsent sur la coque du navire, sous quelque dénomination que ce soit, perçus au profit de l'État, des communes, des corporations locales, de particuliers ou d'établissements quelconques, que ceux dont y sont ou seront passibles les navires des États du Zollverein venant des mêmes lieux et ayant la même destination.

Jusqu'à ce qu'il convienne aux États du Zollverein d'exempter leurs propres navires de tout droit de tonnage, comme la France le fait pour les siens, les navires des États du Zollverein, venant directement des ports du Zollverein avec chargement et sans chargement de tout port quelconque, payeront dans les ports de France, comme droit de tonnage, pour l'entrée et la sortie réunies, un franc par tonneau décimes compris. Ils seront d'ailleurs assimilés aux navires français pour tous les autres droits ou charges énumérés dans le présent article.

Les exceptions à la franchise de pavillon qui atteindraient en France les navires français venant d'ailleurs que du Zollverein, seront communes aux navires des États du Zollverein faisant les mêmes voyages.

ARTICLE 2.

En ce qui concerne le placement des navires, leur chargement et leur déchargement dans les ports, rades, hâvres et bassins, et généralement pour toutes les formalités et dispositions quelconques auxquelles peuvent être soumis les navires de commerce, leurs équipages et leurs cargaisons, il est convenu qu'il ne sera accordé aux navires nationaux de l'une des Hautes Parties contractantes, aucun privilége, ni aucune faveur, qui ne le soit également aux navires de l'autre; la volonté des Hautes Parties contractantes étant que, sous ce rapport aussi, leurs bâtiments soient traités sur le pied d'une parfaite égalité.

ARTICLE 3.

La nationalité et la capacité des navires seront admises, de part et d'autre, d'après les lois et règlements particuliers à chaque partie, au moyen des documents délivrés par les autorités compétentes aux capitaines, patrons et bateliers.

La perception des droits de navigation se fera respectivement au choix du capitaine, soit d'après le chiffre du tonnage inscrit sur les documents sus-mentionnés, soit d'après le mode de jaugeage usité dans le port où se trouve le navire.

ARTICLE 4.

Tous les produits et autres objets de commerce dont l'importation ou l'exportation pourra légalement avoir lieu dans les États de l'une des Hautes Parties contractantes par navires nationaux, pourront également y être importés ou en être exportés par des navires de l'autre Puissance.

Les marchandises importées dans les ports des deux Parties par des navires de l'une ou de l'autre Puissance, pourront y être livrées à la consommation, au transit ou à la réexportation, ou enfin être mises en entrepôt, au gré du propriétaire ou de ses ayants cause, le tout sans être assujetties à des droits de magasinage, de surveillance ou autres charges de même nature plus forts que ceux auxquels sont ou seront soumises les marchandises apportées par navires nationaux.

ARTICLE 5.

L'article précédent n'est pas applicable au cabotage, c'est-à-dire au transport de produits ou marchandises chargés dans un port avec destination pour un autre port du même territoire, en autant que, d'après les lois du pays, ce transport n'est pas autorisé sous pavillon étranger.

ARTICLE 6.

Les marchandises de toute nature, importées directement d'un port des États du Zollverein en France, sous pavillon d'un des États du Zollverein et réciproquement, les marchandises de toute nature importées de quelque lieu que ce soit dans le Zollverein, sous pavillon français, jouiront des mêmes exemptions, restitutions de

droits, primes ou autres faveurs quelconques; elles ne payeront respectivement d'autres ni de plus forts droits de douane, de navigation ou de péage, perçus au profit de l'État, des communes, des corporations locales, de particuliers ou d'établissements quelconques, et ne seront assujetties à aucune autre formalité que si l'importation en avait lieu sous pavillon national.

Il est entendu que la relâche d'un navire des États du Zollverein dans un ou plusieurs ports intermédiaires, ne lui fera pas perdre le bénéfice de l'importation directe, à la condition que ce navire n'aura fait aucune opération d'embarquement dans ces ports d'escale, et que le bénéfice du transport en droiture restera acquis en France aux navires des États du Zollverein qui auraient débarqué dans un port intermédiaire une partie de leur cargaison.

Il est expressément entendu que les conditions spéciales imposées, en France, aux importations effectuées sous pavillon français, d'ailleurs que des pays d'origine, s'appliqueront aux produits expédiés en France des entrepôts du Zollverein sous pavillon des États du Zollverein.

ARTICLE 7.

En considération des avantages spéciaux accordés au pavillon français dans les ports des États du Zollverein par les articles 1 et 6, il a été convenu entre les Hautes Parties contractantes qu'à partir de l'échange des ratifications du présent traité :

1° Les produits du sol et de l'industrie des États du Zollverein jouiront, à leur importation dans les colonies françaises, de tous les avantages et faveurs qui sont actuellement ou seront par la suite accordés aux produits similaires de toute autre nation européenne la plus favorisée, et qu'en tous points les bâtiments des États du Zollverein seront, dans les colonies françaises, à leur entrée, pendant leur séjour, ainsi qu'à leur sortie, qu'ils soient chargés ou sur lest, et sans distinction de provenance, traités comme ceux de toute autre nation européenne la plus favorisée.

2° Les navires des États du Zollverein venant directement d'un port des États du Zollverein dans un port de l'Algérie, ne payeront qu'un droit fixe de tonnage de deux francs par tonneau, et ce droit, une fois payé dans un port de l'Algérie, ne sera plus exigé dans les autres ports de cette possession dans lesquels le navire pourrait entrer pour compléter son déchargement ou son chargement.

3° Les stipulations des articles 1 et 6 du présent traité, ainsi que du paragraphe précédent, s'appliqueront également aux navires des États du Zollverein, ainsi qu'à leurs cargaisons, arrivant des ports hanséatiques de l'Elbe et du Weser. Cette disposition entrera en vigueur aussitôt que les navires français jouiront dans ces mêmes ports du bénéfice du traitement national.

En outre, Sa Majesté l'Empereur des Français s'engage à faire jouir les bâtiments des États du Zollverein de tout avantage qu'il serait dans le cas d'accorder par la suite dans les ports de ses États, aux bâtiments d'une autre nation européenne, par rapport à la navigation indirecte.

ARTICLE 8.

Les marchandises de toute nature qui seront exportées du Zollverein par navires français ou de France par navires des États du Zollverein, pour quelque destination que ce soit, ne seront pas assujetties à d'autres droits ni formalités de sortie que si elles étaient exportées par navires nationaux, et elles jouiront, sous l'un et l'autre pavillon, de toute prime ou restitution de droits et autres faveurs qui sont ou seront accordées par chacune des deux parties à la navigation nationale.

Toutefois, il est fait exception à ce qui précède et à la stipulation de l'article 6 en ce qui concerne les avantages dont les produits de la pêche nationale sont ou pourront être l'objet.

ARTICLE 9.

Les bateaux respectifs ainsi que leurs chargements jouiront sur le Rhin et la Moselle de toute exemption, réduction et faveur quelconque de droits de navigation, de douane, qui sont ou seront accordés soit aux bateaux et chargements nationaux, soit à ceux de tout autre État co-riverain.

En conséquence, les marchandises spécifiées à l'article 22 de la loi française du 28 avril 1816, importées d'un port du Rhin sous pavillon allemand par la navigation du Rhin et par le bureau de Strasbourg, seront admises pour la consommation intérieure de la France aux droits établis pour les importations sous pavillon français d'ailleurs que des pays d'origine.

Les bateliers des États du Zollverein, naviguant sur les eaux intérieures de la France, et réciproquement, les bateliers français, naviguant sur les eaux intérieures du Zollverein, seront de part et d'autre assimilés aux nationaux quant au droit de patente.

ARTICLE 10.

Les navires de l'une des Hautes Parties contractantes entrant dans un des ports de l'autre, et qui n'y voudraient décharger qu'une partie de leur cargaison, pourront, en se conformant aux lois et règlements des États respectifs, conserver à leur bord la partie de la cargaison qui serait destinée à un autre port, soit du même pays, soit d'un autre et la réexporter sans être astreints à payer, pour cette dernière partie de leur cargaison, aucun droit de douane, sauf ceux de surveillance, lesquels d'ailleurs ne pourront être perçus qu'au taux fixé pour la navigation nationale.

ARTICLE 11.

Les navires de l'une des Hautes Parties contractantes entrant en relâche forcée dans l'un des ports de l'autre, n'y payeront soit pour le navire soit pour son chargement que les droits auxquels les nationaux sont assujettis dans le même cas, et y jouiront des mêmes faveurs et immunités, pourvu que la nécessité de la relâche soit légalement constatée, que ces navires ne fassent aucune opération de commerce, et qu'ils ne séjournent pas dans le port plus longtemps que ne l'exige le motif qui a nécessité la relâche. Les déchargements et rechargements motivés par le besoin de réparer les bâtiments ne seront point considérés comme opération de commerce.

ARTICLE 12.

Les Hautes Parties contractantes s'accordent réciproquement le droit de nommer dans les ports et places de commerce de l'autre des consuls généraux, consuls, vice-consuls et agents consulaires, se réservant toutefois de n'en pas admettre dans tels lieux qu'elles jugeront convenable d'en excepter généralement. Ces consuls généraux, consuls, vice-consuls et agents, ainsi que leurs chanceliers, jouiront, à charge de réciprocité, des mêmes priviléges, pouvoirs et exemptions, dont jouissent ou jouiront ceux des nations les plus favorisées; mais, dans le cas où ils voudraient exercer le commerce, ils seront tenus de se soumettre aux mêmes lois et usages auxquels sont soumis dans le même lieu, par rapport à leurs transactions commerciales, les particuliers de leur nation.

ARTICLE 13.

Lesdits consuls généraux, consuls, vice-consuls et agents consulaires de chacune des Hautes Parties contractantes, résidant dans les États de l'autre, recevront des autorités locales toute aide et assistance pour la recherche, saisie et arrestation des marins et autres individus faisant partie de l'équipage des navires de guerre ou de commerce de leurs pays respectifs, qu'ils soient ou non inculpés de crimes, délits ou contraventions commis à bord desdits bâtiments.

A cet effet, ils s'adresseront par écrit aux tribunaux, juges ou fonctionnaires compétents, et justifieront par l'exhibition des registres du bâtiment, rôle d'équipage ou autres documents officiels, ou bien, si le navire était parti, par la copie ou un extrait desdites pièces, dûment certifié par eux, que les hommes qu'ils réclament ont réellement fait partie dudit équipage.

Sur cette demande ainsi justifiée la remise ne pourra leur être refusée.

Lesdits déserteurs, lorsqu'ils auront été arrêtés, resteront à la disposition desdits consuls généraux, consuls, vice-consuls et agents consulaires, et pourront même être détenus et gardés dans les prisons du pays, à la réquisition et aux frais des agents précités, jusqu'au moment où ils seront réintégrés à bord du bâtiment auquel ils appartiennent, ou jusqu'à ce qu'une occasion se présente de les renvoyer dans les pays desdits agents, sur un navire de la même ou de toute autre nation.

Si pourtant cette occasion ne se présentait point dans le délai de trois mois, à compter du jour de l'arrestation, ou si les frais de leur emprisonnement n'étaient pas régulièrement acquittés par la partie à la requête de laquelle l'arrestation a été opérée, lesdits déserteurs seront remis en liberté sans qu'ils puissent être arrêtés de nouveau pour la même cause.

Néanmoins, si le déserteur avait commis en outre quelque crime ou délit à terre, son extradition pourra être différée par les autorités locales jusqu'à ce que le tribunal compétent ait dûment statué sur ce fait, et que le jugement intervenu ait reçu son entière exécution.

Il est également entendu que les marins ou autres individus faisant partie de l'équipage, sujets du pays où la désertion a eu lieu, sont exceptés des stipulations du présent article.

ARTICLE 14.

Toutes les opérations relatives au sauvetage des navires français naufragés ou échoués sur les côtes du Zollverein seront dirigées par les consuls généraux, consuls, vice-consuls ou agents-consulaires de France, et, réciproquement, les consuls généraux, consuls, vice-consuls ou agents consulaires des États du Zollverein dirigeront les opérations relatives au sauvetage des navires de leur nation, naufragés ou échoués sur les côtes de France. L'intervention des autorités locales aura seulement lieu dans les territoires des Hautes Parties contractantes pour maintenir l'ordre, garantir les intérêts des sauveteurs, s'ils sont étrangers aux équipages naufragés, et assurer l'exécution des dispositions à observer pour l'entrée et la sortie des marchandises sauvées. En l'absence et jusqu'à l'arrivée des consuls, vice-consuls et agents-consulaires, les autorités locales devront, d'ailleurs, prendre toutes les mesures nécessaires pour la protection des individus et la conservation des effets naufragés.

Il est, de plus, convenu que les marchandises sauvées ne seront tenues à aucun droit de douane, à moins qu'elles ne soient admises à la consommation intérieure.

ARTICLE 15.

Le présent traité entrera en vigueur un mois après l'échange de ses ratifications. Il aura la même durée que le traité de commerce conclu entre les Hautes Parties contractantes à la date de ce jour. Il sera étendu à tout État allemand qui viendrait ultérieurement à faire partie du Zollverein.

ARTICLE 16.

Les ratifications du présent traité seront échangées à Berlin en même temps que celles du traité de commerce précité.

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

Fait à Berlin, le 2 du mois d'août de l'an 1862.

TABLE DES MATIÈRES.

Pages.

Exposé des motifs 1

Projet de loi 3

Traité de navigation du 28 mars 1863, entre la Belgique et la Prusse. 4

Annexe n° 1. — Déclaration relative au cabotage 10

— n° 2. — Traité de navigation du 2 août 1862, entre la Prusse et la France . . . 11