

(A)

(N° 142.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 25 MARS 1852.

Convention additionnelle au traité du 1^{er} septembre 1844, conclue, le 18 février 1852, entre la Belgique et le Zollverein⁽¹⁾.

Rapport fait, au nom de la section centrale (*), par M. T'KINT DE NAEYER.

MESSIEURS,

La convention que le Gouvernement a soumise à la Législature a pour objet de déterminer les conditions auxquelles le traité du 1^{er} septembre 1844, entre la Belgique et le Zollverein, sera prorogé.

L'Exposé des motifs et les pièces officielles qui l'accompagnent renferment un aperçu des négociations qui se sont établies à ce sujet depuis deux ans. Il en résulte que le cabinet de Berlin, en dénonçant le traité du 1^{er} septembre, n'a pas eu uniquement en vue la prochaine expiration de l'association douanière, mais qu'il a obéi encore à la pensée de faire subir une modification importante à la base de cet acte international : l'abaissement du tarif sur les fontes et fers belges.

La Chambre sait quel est à cet égard l'état de la question. Jusqu'au 31 décembre dernier, les fontes et fers belges ont continué à payer le droit de 5 silbergros par centner et les fers en barres et rails celui de 1 thaler 7¹/₂ silbergros, au lieu des droits de 10 silbergros et de 1 thaler 10 silbergros qui frappent les autres provenances.

Ces faveurs différentielles ont été réduites de moitié depuis le commencement de l'année. La convention maintient le *statu quo*.

Le négociateur belge a parfaitement démontré, dans le *memorandum* du 1^{er} mai 1850, quels avaient été, en réalité, les effets du régime exceptionnel accordé aux produits de la sidérurgie belge.

(1) Projet de loi, n° 124.

(*) La section centrale, présidée par M. DE LEHAYE, était composée de MM. DE LIÈGE, T'KINT DE NAEYER, LOOS, VAN ISEGHEM, H. DE BAILLET et LESOINNE.

L'exportation des fontes de moulage vers l'Allemagne est restée à peu près nulle.

La vente des fontes d'affinage seule s'est accrue, mais dans une proportion qui ne dépasse guère celle que nous avons atteinte dans d'autres pays.

C'est à tort que l'on attribuerait aux chiffres de 1850 et de 1851 une signification qu'ils n'ont pas. Il y avait eu deux années d'arrêt, tous les approvisionnements étaient épuisés, et de plus le traité était dénoncé. Dès lors il était naturel que chacun se hâtât de profiter des avantages du traité avant qu'il ne fût définitivement abrogé.

Quant aux fers en barres et rails, l'exportation qui avait été, en 1844, de 9,550 tonnes, était tombée, en 1848, au chiffre insignifiant de 56 tonnes; elles s'est relevée en 1850, mais il est probable que les circonstances que nous avons déjà mentionnées ont aussi contribué à amener ce résultat.

Il est certain que nous rencontrons aujourd'hui dans le Zollverein une vive concurrence et un rétrécissement sensible du marché; ainsi les cahiers des charges adoptés pour les chemins de fer construits par le Gouvernement prussien ménagent de fait un monopole aux maîtres de forge allemands.

Il faut le reconnaître, Messieurs, la mutilation de l'art. 19 du traité de 1844 ne saurait se justifier. Pour la Belgique le traité était tout entier dans cet article. Tous les autres intérêts avaient été subordonnés à l'intérêt dominant de la métallurgie.

Le Zollverein au contraire avait obtenu une série de concessions qui favorisaient à la fois son intérêt maritime et commercial au plus haut degré, son intérêt industriel et son intérêt fiscal.

L'économie du traité se trouve donc renversée. Ce fait éclate aux yeux de tous.

Pour rétablir l'équilibre il est indispensable que des compensations nous soient accordées.

L'équité demande qu'en matière industrielle surtout, la réciprocité soit stipulée pour les articles sur lesquels nous accordons des réductions exceptionnelles.

Ainsi, pour les fils de lin, pour les fils et tissus de coton, n'est-il pas étrange que le Zollverein ait élevé son tarif au préjudice de l'industrie belge, peu de mois après que le traité du 1^{er} septembre avait assuré aux produits similaires de l'industrie allemande une position très-privilegiée (*)?

Pour les merceries, les ouvrages de mode, est-il rationnel que le Zollverein nous impose des conditions qu'il ne consentirait pas à accepter chez nous?

Le Gouvernement belge, nous nous plaignons à le reconnaître, n'a rien négligé dans la position difficile qui lui était faite par les circonstances, pour obtenir des concessions nouvelles. En effet, il s'est trouvé en présence d'un système bien arrêté qui exclut toute négociation sur des bases larges et permanentes, aussi longtemps que les conditions organiques de la future association allemande ne seront pas réglées.

Transitoirement, il est utile d'empêcher qu'une grande incertitude n'ébranle les relations qui existent entre les deux pays.

(*) Les droits d'entrée en Belgique ont été abaissés dans la proportion de 50 p. %.

C'est dans le même esprit qu'un traité a été conclu, le 31 décembre 1851, entre le Zollverein et les Pays-Bas; nous le reproduisons à la suite de ce rapport (annexe B).

Voici, Messieurs, le résumé des combinaisons qui ont été provisoirement admises par la convention du 18 février :

La Belgique étend au commerce et à la navigation du Zollverein les avantages déjà accordés à la Grande-Bretagne et aux Pays-Bas.

Le sel gemme brut originaire du Zollverein, importé en Belgique par le chemin de fer rhénan ou par le Rhin et les eaux intérieures de la Hollande, sous pavillon de l'une des parties contractantes, sera reçu au droit d'entrée de fr. 4-40 par 100 kilogrammes. C'est le droit applicable au pavillon britannique.

Le traité de 1844 avait abaissé de moitié le droit extraordinaire de pavillon sur les navires belges arrivant dans les ports du Zollverein, d'ailleurs que de Belgique. Le traité supprime ce droit.

Les marchandises importées dans les ports belges et réexpédiées dans le Zollverein, par le chemin de fer belge-rhénan ou par les eaux intérieures des Pays-Bas ou par la Meuse, seront traitées comme si elles arrivaient directement dans un port du Zollverein, sous pavillon du Zollverein.

Les art. 4 et 5 règlent le régime de transit dans les États des deux parties contractantes; l'Exposé des motifs donne, à cet égard, des explications qu'il serait inutile de reproduire ici. La section centrale doit cependant faire remarquer que, malgré les réductions que nous obtenons, le système des zones reste combiné de manière à frapper d'un droit assez élevé nos expéditions vers l'est de l'Europe.

L'art. 6 fait perdre à nos fontes brutes et à nos fers en barres la moitié de la faveur différentielle dont ces produits jouissaient aux termes du traité du 1^{er} septembre 1844.

L'art. 7 réduit de moitié le droit actuellement imposé en Belgique sur les semences autres que les graines oléagineuses originaires du Zollverein.

L'art. 8 est relatif aux dispositions particulières que le chemin de fer du Luxembourg exigera lorsqu'il sera prolongé au delà de la frontière belge.

Enfin, par l'art. 9, les parties contractantes se réservent la faculté de dénoncer la convention, quatre mois avant la fin de l'année 1852; en ce cas, le traité du 1^{er} septembre 1844 et la convention additionnelle seraient mis hors de vigueur.

Le protocole qui est annexé à la convention établit une nouvelle classification pour les ouvrages dits de Nuremberg compris dans l'art. 24 du traité du 1^{er} septembre 1844.

Les châles dont les franges sont prises dans la chaîne ou dans la trame des tissus, les châles sous laine et mi-laine avec franges travaillées à l'étoffe, les gants de laine coupés à la pièce et dont les parties sont réunies par la couture, seront à l'avenir rangés parmi les ouvrages de mode et ne payeront plus qu'un droit de 40 p. % *ad valorem*.

L'exemption du droit d'entrée s'appliquera aux cruchons contenant l'eau minérale aussi bien qu'au liquide même.

Ces interprétations, notamment en ce qui concerne les châles et les gants, paraîtront extrêmement larges. On devrait à la rigueur les considérer comme des concessions nouvelles qui imposeront une rude concurrence aux industries simi-

lares du pays et notamment aux industries nouvelles introduites dans les Flandres.

La section centrale regrette qu'aucune extension analogue n'ait été donnée aux clauses industrielles du traité qui intéressent la Belgique.

Plusieurs sections ont émis des doutes et réclamé des explications sur le sens et la portée de quelques articles du traité.

M. le Ministre des Affaires Étrangères, en adressant à la section centrale les renseignements qu'elle avait demandés, a fait remarquer que la convention du 18 février est un acte de courte durée et qui suppose évidemment de nouvelles et prochaines négociations. Certaines questions sont destinées à être l'objet de débats ultérieurs entre les parties contractantes.

Ces considérations ont engagé la section centrale à déposer sur le bureau, pendant la discussion, quelques pièces qui n'ont pas été comprises dans l'annexe A de ce rapport.

En résumé, Messieurs, la section centrale a pensé que la convention, malgré ses désavantages, devait être accueillie comme un moyen de maintenir les bonnes relations entre les deux pays, et de préparer la voie à des négociations plus fructueuses.

Elle vous propose l'adoption du projet de loi.

Le Rapporteur,

TKINT DE NAEYER.

Le Président,

DE LEHAYE.

ANNEXES.

ANNEXE A.

ART. 2 DE LA CONVENTION.

Questions.

La 4^e section a demandé si le pavillon du Zollverein arrivant directement en Belgique des colonies britanniques, pourra importer les dix articles réservés au même droit que les navires anglais assimilés aux navires belges.

Quelle partie du Zollverein produit le sel gemme?

L'administration exigera-t-elle des cer-

Réponses.

Le traitement accordé à l'Angleterre, en matière de navigation, par le traité du 27 octobre, s'applique, terme à terme, au Zollverein.

De même que le pavillon anglais est assimilé au pavillon belge pour l'importation des dix articles, quand l'importation se fait : *a.* d'Angleterre, *b.* des colonies britanniques, le pavillon du Zollverein est assimilé au pavillon belge pour l'importation des mêmes articles quand l'importation a lieu *a.* du Zollverein, *b.* des colonies du Zollverein, s'il y en avait.

Quand l'importation des dix articles a lieu d'ailleurs que de la mère-patrie ou des colonies (s'il en existe), l'assimilation au pavillon belge n'est accordée qu'en dehors des exceptions prévues à l'art. 5 du traité du 27 octobre 1851. Cette règle est commune au Zollverein et à l'Angleterre.

En conséquence, la question posée doit être résolue négativement.

Le Wurtemberg et quelques parties avoisinantes de Bade et Hesse; mais le siège principal est à Wilhelmsgluck, dans le Wurtemberg. Il est question d'exploiter de nouvelles mines.

De Wilhelmsgluck le sel doit être transporté par voiture à Heilbronn où il peut être chargé par bateaux pour Cologne.

Le droit de fr. 1-40 par 100 kilogram-

Questions.

tificats d'origine pour empêcher que la Hollande ne nous envoie du sel comme provenance du Zollverein?

Réponses.

nes, stipulé à l'art. 2 de la convention, n'est applicable qu'au sel gemme brut originaire du Zollverein, et cela *sauf les mesures à prendre par l'administration belge pour prévenir la fraude.*

En cas de suspicion de fraude, la production de certificats d'origine sera exigée.

§ 1^{er} DU PROTOCOLE.

La 4^e section a demandé l'extrait du procès-verbal de l'échange des ratifications du traité du 1^{er} septembre 1844, concernant les articles de Nuremberg.

5^o ART. 24, § 1.

Les ouvrages dits de Nuremberg, mentionnés dans cet article et compris au tarif des douanes belges dans la catégorie des merceries, sont désignés dans la liste énonciative suivante :

- a. La bimbeloterie de Nuremberg, ou les jouets d'enfants, en tant que l'or et l'argent n'entrent pas dans leur confection comme partie principale, et qu'ils ne sont pas en écaille, ivoire ou nacre, ni en grès fin ;
- b. Les assortiments de couleurs communes, en tablettes et en boîtes ;
- c. Les petites voitures ou calèches, suspendues ou non, destinées à conduire des enfants, en tant qu'elles pourront uniquement être traînées à bras ;
- d. Les sabres et fusils d'enfants ne pouvant servir que comme jouets, et, par conséquent, les fusils seulement en tant qu'ils ne pourraient pas servir à faire feu ;
- e. Les petits miroirs dits de Nuremberg, encadrés de papier ou de bois blanc, n'ayant que 33 centimètres environ de hauteur sur une largeur proportionnée ;
- f. Les tableaux de Nuremberg, peints sur verre, encadrés ou non ;
- g. Les menus ouvrages composés ou travaillés de papier, de bois et de verre ;
- h. Les ardoises à écrire, encadrées ou non.

Questions.

La Belgique a fait de nouvelles concessions sur les ouvrages de Nuremberg et n'a obtenu aucune compensation en retour?

La 1^{re} section a demandé si la tarification sur les limes était modifiée.

Réponses.

On paraît se méprendre sur le caractère de la clause du protocole additionnel concernant les ouvrages de Nuremberg.

Voici les termes du § 1^{er} de l'art. 24 du traité de 1844 :

« Les ouvrages dits de Nuremberg, compris au tarif des douanes belges dans la catégorie des merceries, seront classés séparément dans ce tarif au droit de 5 p. % *ad valorem*. »

Il résulte de là que tous les ouvrages qui remplissent la double condition

- a. D'être des articles de Nuremberg ;
- b. D'être classés au tarif belge dans la catégorie des merceries,

Doivent, aux termes de l'ancien traité, être admis en Belgique au droit de 5 p. %.

Le Gouvernement prussien, dans le cours de la dernière négociation, nous a remis une liste supplémentaire de marchandises qui sont considérées en Allemagne comme articles de Nuremberg.

Examen fait, nous avons reconnu qu'une partie des marchandises comprises dans cette liste sont effectivement traitées comme merceries par le tarif belge. Nous avons donc admis cette partie de la liste au droit de 5 p. %. Ce droit leur est dû, non en vertu de la convention du 18 février, mais en vertu de l'ancien traité. Ce n'est donc pas une concession nouvelle.

L'autre partie de la liste embrassait des articles que notre tarif ne traite pas comme merceries. Dès lors, l'ancien traité ne leur était pas applicable et nous n'étions pas tenus à les admettre au droit de 5 p. %. Aussi la convention nouvelle se borne-t-elle, quant à ces articles, à transcrire le tarif existant, sans le modifier d'aucune façon.

Le protocole annexé à la convention du 18 février n'apporte aucun changement à la tarification sur les limes; les limes continueront à payer 10 p. % *ad valorem* comme acier ouvré.

Questions.

La 4^e section regrette que les fabricants de chapeaux de paille n'aient pu obtenir des réductions de tarif par les traités qui ont été négociés avec les Pays-Bas et le Zollverein.

Réponses.

Déjà il a été rendu compte à la Chambre (Rapport de l'honorable M. Malou sur le traité du 20 septembre 1831, page 40) de ce qui a été fait dans l'intérêt des fabricants de chapeaux de paille, lors des négociations avec le cabinet de La Haye.

On a fait remarquer que, d'après le propre aveu des intéressés, le tarif néerlandais n'a rien d'exagéré (6 p. % sur les chapeaux, 2 p. % sur les tresses, en fait 4 p. % et 1 1/2 %), et que ce tarif n'empêche pas les expéditeurs belges de faire de bonnes affaires sur le marché néerlandais.

Le Gouvernement est en droit de déclarer que cette industrie a fait l'objet de ses pressantes recommandations, et des soins spéciaux du Ministre de Belgique à Berlin. Mais toutes les démarches ont échoué contre le même obstacle qui a fait systématiquement écarter toutes nos demandes de réductions de tarif, demandes qui ne portaient pas seulement sur les chapeaux de paille, mais encore sur une série d'autres fabricats belges : cet obstacle, explicitement indiqué dans l'Exposé des motifs de la convention additionnelle, c'est la position actuelle du Zollverein, qui, à la veille de sa prorogation, n'a pas cru pouvoir consentir à modifier son tarif avant l'ouverture des conférences douanières qui vont avoir lieu à Berlin.

Le Gouvernement du Roi fera plaider, de nouveau, la cause de nos fabricants de chapeaux de paille, à l'occasion de ces conférences et il la reprendra encore, s'il y a lieu, dans les futures négociations avec le Zollverein.

On voudra bien remarquer, au surplus, que le tarif du Zollverein, sur les chapeaux de paille, n'est pas assez élevé pour arrêter nos expéditions vers l'Allemagne; il représente, selon les qualités, de 2 à 9 p. % de la valeur.

OBSERVATION FINALE.

Questions.

La 2^e section a demandé pourquoi les chambres de commerce n'ont pas été consultées au sujet de la convention à conclure avec l'Allemagne; elle désire qu'à l'avenir M. le Ministre des Affaires Étrangères entende l'avis verbal des délégués de ces collèges.

Réponses.

La chambre de commerce d'Anvers a été appelée à émettre son avis sur les questions qui, dans nos rapports avec le Zollverein, touchent surtout nos intérêts maritimes et le transit, et elle s'est montrée très-satisfaite d'avoir vu la principale de ses propositions passer dans le nouvel arrangement.

Dans l'ordre des intérêts industriels, la question des fers était l'élément capital de la négociation. Le gouvernement a choisi, dans le sein de la chambre de commerce la plus directement intéressée, un délégué qui a été envoyé à Berlin, et a pris part aux discussions.

La plupart des autres questions industrielles engagées dans la négociation ont fait l'objet de correspondance entre le Gouvernement, les chambres de commerce, les administrations communales ou même les producteurs qu'elles touchaient particulièrement. Ce n'est qu'exceptionnellement que le contraire est arrivé. On sait, du reste, que nos négociations avec le Zollverein n'ont, pour ainsi dire, jamais été interrompues et peu des questions qu'elles embrassent, se présentent aujourd'hui pour la première fois.

La section voudra bien remarquer que toutes les pièces du débat commercial engagé entre la Belgique et le Zollverein ont été, en quelque sorte, mises sous les yeux du public avant l'ouverture de la dernière négociation (*Moniteur belge* du 6 juillet 1830). Tous les intérêts ont donc été surabondamment avertis.

Quant à soumettre aux délégués des chambres de commerce le plan même des négociations diplomatiques, le Gouvernement, sans suspecter la discrétion de personne, croit pouvoir émettre l'opinion qu'une semblable pratique pourrait, dans certains cas, tourner contre le bien même des intérêts qu'on voudrait servir.

Le Gouvernement, au surplus, entend fréquemment les personnes au courant de nos besoins commerciaux et il ne perdra pas de vue les observations de la 2^e section.

ANNEXE B.

Traité de commerce et de navigation conclu, le 31 décembre 1831, entre le Zollverein et les Pays-Bas.

Sa Majesté le Roi de Prusse, agissant tant en son nom et pour les autres pays et parties de pays souverains compris dans son système de douanes et d'impôts, savoir : le grand-duché de Luxembourg, les enclaves du grand-duché de Mecklembourg — Rossow, Netzeband et Schœnberg, — la principauté de Birkenfeld du grand-duché d'Oldenbourg, les duchés d'Anhalt-Coethen, d'Anhalt-Dessau et d'Anhalt-Bernbourg, les principautés de Waldeck et Pyrmont, la principauté de Lippe, et le grand-bailliage de Meisenheim du landgraviat de Hesse, qu'au nom des autres membres de l'association de douanes et de commerce allemande (Zollverein), savoir : la couronne de Bavière, la couronne de Saxe et la couronne de Wurtemberg, le grand-duché de Bade, l'électorat de Hesse, le grand-duché de Hesse, tant pour lui que pour le bailliage de Hombourg du landgraviat de Hesse, les États formant l'association de douanes et de commerce de Thuringe, savoir : le grand-duché de Saxe, les duchés de Saxe-Meiningen, de Saxe-Altenbourg, de Saxe-Cobourg et Gotha, les principautés de Schwarzbourg-Roudolstadt et de Schwarzbourg-Souderhausen, de Reuss-Greiz, de Reuss-Schleitz et de Reuss-Lobenstein et Ebersdorf; le duché de Brunswick, le duché de Nassau et la ville libre de Francfort, d'une part. et

Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, d'autre part, désirant étendre les relations commerciales entre les États du Zollverein et les Pays-Bas, sont convenus d'entrer en négociation et ont nommé plénipotentiaires à cet effet, savoir :

Sa Majesté le Roi de Prusse :

Le comte de Koenigsmarek, son conseiller intime actuel, grand-maître héréditaire de la cour, chambellan, chevalier de l'ordre de l'Aigle Rouge, seconde classe avec l'étoile, et de l'ordre de Saint-Jean de Prusse, grand'croix de l'ordre de la Couronne de Chêne, etc., etc., son envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près de Sa Majesté le Roi des Pays-Bas,

Et

Sa Majesté le Roi des Pays-Bas :

Le sieur Herman Van Sonsbeeck, chevalier de l'ordre du Lion Néerlandais, grand'croix de l'ordre de l'Étoile Polaire de Suède, grand'croix de l'ordre de Saint-Maurice et de Saint-Lazare de Sardaigne, grand'croix de l'ordre du Sauveur de la Grèce, son Ministre des Affaires Étrangères ;

Le sieur Pierre-Philippe Van Bosse, commandeur de l'ordre du Lion Néer-

landais, chevalier de seconde classe de l'ordre de Sainte-Anne de Russie, grand'croix de l'ordre de Saint-Maurice et Saint-Lazare de Sardaigne, son Ministre des Finances, et

Le sieur Charles-Ferdinand Pahud, chevalier de l'ordre du Lion Néerlandais, son Ministre des Colonies ;

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

ART. 1^{er}. — Les navires du Zollverein qui entreront sur lest ou chargés dans les ports des Pays-Bas ou qui en sortiront, et réciproquement les navires néerlandais qui entreront sur lest ou chargés dans les ports du Zollverein, ou qui en sortiront, quelque soit le lieu de leur départ ou de leur destination, ne seront pas assujettis à des droits de tonnage, de balisage, de pavillon, de port, d'ancrage, de pilotage, de remorque, de fanal, d'écluse, de canaux, de quarantaine, de sauvetage, d'entrepôt ou à d'autres droits ou charges, de quelque nature ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement, des fonctionnaires publics, de communes ou d'établissements quelconques, autres ou plus considérables que ceux qui sont actuellement ou pourront par la suite être imposés aux navires nationaux, à leur entrée et pendant leur séjour dans ces ports ou à leur sortie.

ART. 2. — Tous les produits et autres objets de commerce, dont l'importation ou l'exportation pourra légalement avoir lieu dans les États des Hautes Parties contractantes par navires nationaux, pourront également y être importés ou en être exportés par navires appartenant à l'autre Partie.

Les marchandises importées dans les ports du Zollverein ou des Pays-Bas par des navires appartenant à l'une ou à l'autre Partie, pourront y être destinées à la consommation, au transit ou à la réexportation ou enfin être mises en entrepôt, au gré du propriétaire ou de ses ayant cause, le tout aux mêmes conditions et sans être assujetties à des droits de magasinage, de surveillance ou autres de cette nature plus forts que ceux auxquels sont soumises les marchandises apportées par navires nationaux.

ART. 5. Les marchandises de toute espèce, sans distinction d'origine, importées de quelque pays que ce soit, par navires du Zollverein dans les ports des Pays-Bas ou par navires néerlandais dans les ports du Zollverein, de même les marchandises de toute espèce, sans distinction d'origine, exportées, pour quelque destination que ce soit, des ports des Pays-Bas par navires du Zollverein ou des ports du Zollverein par navires néerlandais ne paieront dans les ports respectifs d'autres ni de plus forts droits d'entrée ou de sortie, imposés actuellement ou à imposer à l'avenir, que si l'importation ou l'exportation avait lieu par navires nationaux.

ART. 4. — Les exemptions, primes, restitutions de droit ou autres faveurs ou avantages de ce genre qui sont ou qui pourraient à l'avenir être accordés dans les États de l'une des Hautes Parties contractantes aux navires nationaux ou à leurs cargaisons, soit pour l'entrée, soit pour la sortie ou pour le transit, seront également accordés tant aux navires de l'autre Partie qu'à leurs cargaisons, sans égard au pays, d'où les navires ou leurs cargaisons viennent, ou pour lequel les navires ou leurs cargaisons sont destinés.

Les dispositions qui précèdent ne dérogent pas à l'exemption du droit de tonnage et d'autres faveurs spéciales de même nature dont jouissent dans chaque État les navires employés à la pêche nationale.

ART. 5. — En tout ce qui concerne le placement des navires, leur chargement ou 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, leur équipage et leur chargement, il est convenu qu'il ne sera accordé aux navires nationaux aucun privilège ni aucune faveur qui ne le soit également à ceux de l'autre Partie, la volonté des Hautes Parties contractantes étant que, sous ce rapport aussi, leurs bâtiments soient traités sur le pied d'une parfaite égalité.

ART. 6. — Les navires du Zollverein entrant dans un des ports des Pays-Bas et les navires néerlandais entrant dans un des ports du Zollverein, et qui ne 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 leur 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 partie de la cargaison, aucun droit de douane, sauf les frais de surveillance.

ART. 7. — 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, 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 opérations de commerce.

ART. 8. — En cas d'échouement ou de naufrage d'un navire de l'une des Hautes Parties contractantes dans les États de l'autre, il sera prêté toute aide et assistance au capitaine et à l'équipage, tant pour les personnes que pour le navire et sa cargaison.

Les opérations relatives au sauvetage auront lieu conformément aux lois du pays, et il ne sera payé de frais de sauvetage plus forts que ceux auxquels les nationaux seraient tenus en pareil cas.

Les marchandises sauvées ne seront soumises à aucun droit, à moins qu'elles ne soient livrées à la consommation.

ART. 9. — L'intention des Hautes Parties contractantes étant de n'admettre aucune distinction entre les navires de leurs États respectifs, en raison de leur nationalité, en ce qui concerne l'achat de produits ou d'autres objets de commerce importés dans ces navires, il ne sera donné à cet égard, ni directement ni indirectement, ni par l'une ou l'autre des Hautes Parties contractantes, ni par aucune compagnie, corporation ou agent, agissant en leur nom ou sous leur autorité, aucune priorité ou préférence aux importations par navires indigènes.

ART. 10. — Les stipulations qui précèdent (art. 1-9) s'appliquent également à la navigation maritime, à la navigation fluviale et à la navigation de toutes les

voies d'eau navigables, appartenant aux Hautes Parties contractantes, soit naturelles, soit artificielles, fleuves, rivières, canaux, chenaux ou de quelque autre espèce ou dénomination que ce soit, sans exception aucune et dans quelque direction que ce soit.

L'assimilation des pavillons respectifs avec le pavillon national pour la navigation sur toutes les voies d'eau mentionnées ci-dessus, s'applique expressément au droit de naviguer sur ces voies d'eau et aux droits ou péages à acquitter par les navires, soit pour cette navigation même, soit dans les ports sur les dites voies d'eau, sans aucun égard à la nature des navires, que ce soient des navires de mer ou de rivière, que les premiers (navires de mer) soient considérés ou non comme des bâtiments du Rhin, conduits par un navigateur à patente, enfin sans égard au pays, d'où les navires ou leurs cargaisons viennent ou pour lequel les navires ou leurs cargaisons soient destinés.

ART. 11. — Les sujets de chacune des Hautes Parties contractantes se conformeront respectivement, en ce qui concerne l'exercice du cabotage, aux lois qui régissent actuellement ou qui pourront régir par la suite cette matière dans chacun des États des deux Hautes Parties contractantes.

ART. 12. — La nationalité des bâtiments sera admise de part et d'autre d'après les lois et règlements particuliers à chaque pays, au moyen de titres et patentes délivrés par les autorités compétentes aux capitaines, patrons et bateliers.

ART. 13. — Les consuls respectifs pourront faire arrêter et renvoyer, soit à bord, soit dans leur pays, les matelots qui auraient déserté des bâtiments de leur nation dans le pays de l'autre. A cet effet, ils s'adresseront par écrit aux autorités compétentes et justifieront, par l'exhibition en original ou en copie dûment certifiée du registre du bâtiment ou du rôle d'équipage ou par d'autres documents officiels, que les individus réclamés faisaient partie dudit équipage. Sur cette demande ainsi justifiée, la remise ne pourra leur être refusée. Il leur sera donné toute aide pour la recherche et l'arrestation des dits déserteurs, qui seront détenus dans les maisons d'arrêt du pays, à la réquisition et aux frais des consuls jusqu'à ce que ces agents aient trouvé une occasion de les faire partir. Si pourtant cette occasion ne se présentait pas dans un délai de deux mois, à compter du jour de l'arrestation, les déserteurs seraient mis en liberté et ne pourraient plus être arrêtés pour la même cause.

Si le déserteur a commis quelque délit, il ne sera mis à la disposition du consul, qu'après que le tribunal, qui a droit d'en connaître, ait rendu son jugement, et que celui-ci ait eu son effet.

Il est entendu que les marins, sujets du pays où la désertion a lieu, sont exceptés des dispositions qui précèdent.

ART. 14. — 1. Les cargaisons des bâtiments néerlandais jouiront d'une entière franchise des droits déterminés par le XVI^e et le XVII^e article supplémentaire à la convention de Mayence du 31 mars 1831 :

a. Pour l'exportation de Prusse, soit à la remonte soit à la descente, de tous les objets indigènes ou bien de ceux qui, ayant acquitté les droits d'entrée, se trouvent en libre circulation, à la remonte toutefois à l'exception des objets d'origine notoirement non allemande ;

b. Pour le transport d'objets quelconques d'un port prussien du Rhin à l'autre ;

c. Pour l'importation, que les droits de douane soient acquittés lors de l'importation à la frontière ou seulement à l'endroit du déchargement, d'objets de provenance étrangère sur la partie prussienne du Rhin, destinés pour la consommation, soit qu'ils viennent directement de l'étranger, soit qu'ils arrivent sous contrôle administratif d'un des États du Zollverein ;

d. Pour le transport d'objets non réputés d'outremer, pouvant circuler librement et embarqués, soit dans un endroit prussien au-dessus de Coblenz, soit dans un des ports du Rhin ou de ses confluent, situés dans les royaumes de Bavière et de Wurtemberg, dans les grand-duchés de Bade, de Hesse et de Luxembourg, dans le duché de Nassau, ou dans le territoire de la ville libre de Francfort et destinés à l'importation dans un port prussien du Rhin ou à transiter sur ce fleuve vers les Pays-Bas ;

e. Pour le transport des marchandises transitant par le territoire du Zollverein et n'empruntant qu'une partie du Rhin prussien, quand ces marchandises, importées par terre sur la rive droite du Rhin, s'exportent par ce fleuve ou qu'importées par le Rhin, elles sortent par voie de terre sur la rive droite du fleuve.

II. Dans tous les autres cas les cargaisons des bâtiments néerlandais ne payeront les droits déterminés par le XVI^e article supplémentaire à la convention de Mayence du 31 mars 1831, que d'après le tarif réduit ci-annexé.

III. Il est bien entendu toutefois que les marchandises, qui actuellement sont passibles du quart ou du vingtième du droit déterminé par le XVI^e article supplémentaire à la convention de Mayence du 31 mars 1831, ou qui sont libres de tout droit, jouiront de ces avantages sur bâtiments néerlandais ; et on est convenu expressément que le quart et le vingtième s'appliquent également aux cargaisons des bâtiments néerlandais pour les marchandises qui viennent d'être ajoutées à la classe imposée au quart, savoir : baies de nerprun, quercitron, saflor, aloës, noix de Galle, sumac, bois de teinture en bûches, tartre et salpêtre, et à la classe imposée au vingtième, savoir : les harengs. On est convenu, en outre, que le déclassement du soufre, des chardons-cardières, des garances et de la garancine, qui n'a été admis jusqu'ici que pour la navigation descendante, s'appliquera de même à la navigation remontante.

IV. Les bateliers néerlandais jouiront de la franchise du droit de reconnaissance réglé par le tarif B, annexé à la convention de Mayence du 31 mars 1831, pour la navigation intérieure entre Coblenz et Emmerick, qui ne dépassera ni l'un ni l'autre de ces bureaux.

ART. 15. — Les bateliers néerlandais qui veulent transiter directement d'Emmerick à Coblenz ou vice-versa, auront la faculté de payer d'avance le total des droits à acquitter, savoir à Coblenz s'ils descendent, et à Emmerick s'ils remontent le Rhin.

ART. 16. — Les bâtiments du Zollverein ainsi que leurs cargaisons jouiront dans les Pays-Bas de la franchise entière :

1^o Des droits déterminés par le XVI^e et le XVII^e article supplémentaire à la Convention de Mayence du 31 mars 1831 ;

2° Du droit de reconnaissance réglé par le tarif *B*, annexé à la même convention;

3° Du droit fixe établi d'après l'article IV^e et l'annexe *A* de la convention de Mayence précitée, pour le passage par le territoire des Pays-Bas, depuis Krimpen et Gorcum, jusqu'à la pleine mer et vice-versâ ;

4° Du droit fixe perçu pour le passage entre la Belgique et le Rhin, par les eaux dites intermédiaires indiquées à l'art. 2 du règlement d'Anvers, du 20 mai 1843, savoir : par toutes les voies navigables communiquant de l'Escaut occidental au Rhin, y compris le Sloe, l'Escaut oriental et la Meuse ;

5° Du droit de navigation sur la Meuse et l'Yssel, enfin ;

6° De tout autre droit ou péage qui existerait actuellement ou qui serait établi à l'avenir soit sur les eaux auxquelles s'appliquent les droits mentionnés sous les n^{os} 1 à 5 du présent article, soit sur toutes les autres voies navigables situées sur le territoire des Pays-Bas, ainsi que les unes et les autres sont désignées à l'alinéa 1, de l'art. 10.

Les bâtimens du Zollverein ainsi que leurs cargaisons jouiront de la franchise entière stipulée ci-dessus, quel que soit le lieu de leur départ, de leur provenance ou de leur destination, et quelle que soit la direction dans laquelle le transport se fasse, dans tous les cas, et nommément :

a. Que les marchandises passent par les Pays-Bas en transit direct soit qu'elles viennent du Rhin, pour entrer en mer ou pour aller en Belgique, soit qu'elles viennent de la mer ou de la Belgique pour aller au Rhin, ou dans une autre direction quelconque ;

b. Que les marchandises viennent du Rhin, de la mer ou de la Belgique, pour être déchargées ou transbordées dans les Pays-Bas, et quelle que soit leur destination ultérieure ;

c. Que les marchandises soient chargées dans les Pays-Bas, et qu'elles passent soit à un autre endroit situé dans les Pays-Bas, soit au Rhin, soit à la pleine mer, soit en Belgique.

ART. 17. — Le gouvernement néerlandais s'engage à réduire dès-à-présent de 50 p. % le taux actuel des droits d'écluses et de ponts prélevés actuellement sur les navires qui passent le canal entre Gorcum et Vianen, dit *Zederik-Kanaal*.

Le gouvernement néerlandais s'engage également à diminuer autant que possible les droits de ponts, d'écluses, de port et tous les autres droits et péages, prélevés actuellement sur les navires qui passent par les canaux et rivières de Vreeswyk à Amsterdam ou vice-versâ, aussitôt qu'il se sera entendu à cet effet avec les autorités locales qui perçoivent ces droits.

ART. 18. — Les taxes de pilotage actuellement existantes sur le Rhin néerlandais, le Waal et le Leck, entre Lobith, Dordrecht et Rotterdam ou bien Amsterdam seront réduits de 50 p. %. Il ne sera perçu sur le territoire fluvial rhénan susmentionné aucun droit de balisage ni de bouée.

ART. 19. — Les navires du Zollverein, sans distinction aucune, auront le droit de choisir telle voie qu'il leur plaira pour traverser les Pays-Bas du Rhin à la pleine mer ou vice-versâ. Nonobstant l'abolition du droit fixe, ils jouiront à leur passage de tous les avantages et de toutes les facilités, soit de douane,

soit autres, assurés par la convention de Mayence du 31 mars 1831 aux navires faisant partie de la navigation rhénane et à leurs cargaisons transitant du Rhin à la pleine mer ou vice-versâ par les voies désignées à l'art. 3 de la dite convention.

De même les navires et les trains de bois du Zollverein, sans distinction aucune, auront le droit de choisir telle voie qu'il leur plaira pour traverser les Pays-Bas du Rhin en Belgique ou vice-versâ. Nonobstant l'abolition du droit fixe, ils jouiront à leur passage de tous les avantages et de toutes les facilités, soit de douane soit autres, mentionnés dans le règlement d'Anvers du 20 mai 1843, relatif à la navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.

ART. 20. — Les navires uniquement chargés de houille continueront à jouir, aux conditions actuellement existantes, des facilités qui leur sont accordées, par rapport à la facilité de déclarer leurs chargements au premier bureau à l'entrée à Lobith, suivant l'échelle de jaugeage dont ils sont pourvus aux termes de la convention de Mayence du 31 mars 1831.

ART. 21. — Seront exempts du droit de patente ainsi que de tout autre droit personnel, à raison de leur profession, les bateliers respectifs pour tous les voyages qu'ils feront entre le territoire du Zollverein et celui des Pays-Bas, soit chargés ou sur lest.

En ce qui concerne la navigation à l'intérieur, il a été convenu que les bateliers du Zollverein ne payeront dans les Pays-Bas, par année, qu'un droit de 20 cents par tonneau d'un mètre cube (sauf 28 p. % additionnels), et que les bateliers néerlandais ne payeront, au *maximum*, dans chacun des États du Zollverein, que le droit de patente existant actuellement dans ces États.

Ne sera pas considéré comme navigation à l'intérieur le transport, soit des marchandises que les bateliers apportent du territoire du Zollverein aux Pays-Bas ou vice-versâ pour un ou pour différents endroits de l'autre pays situés dans le cours de leur voyage, soit des marchandises que les bateliers retournants exportent d'un ou de différents endroits de l'autre pays situés dans le cours de leur voyage.

Les dispositions qui précèdent s'appliquent également aux bateaux à vapeur.

Il est bien entendu, du reste, que les dispositions qui précèdent s'appliquent, sans exception, à toutes les voies d'eau indiquées au premier alinéa de l'art. 10.

ART. 22. — Pour écarter, autant que possible, tout ce qui pourrait entraver le commerce et la navigation du Rhin et des autres voies navigables, les Hautes Parties contractantes s'appliqueront, l'une et l'autre, à simplifier à cet égard, autant que faire se pourra, les formalités prescrites par leurs lois et règlements de douane.

Les Hautes Parties contractantes prennent, en outre, l'engagement réciproque de faire participer les bâtiments de l'autre pays, ainsi que leurs cargaisons, aux exemptions ou diminutions relatives aux droits de navigation, ainsi qu'à tout autre avantage qu'elles pourraient accorder par la suite aux bâtiments nationaux ou à leurs cargaisons.

ART. 23. — Dans le but d'éloigner le plus tôt possible les obstacles que l'état des rivières offre à la navigation, et spécialement entre Cologne et Dordrecht et Rotterdam, les Gouvernements respectifs s'engagent mutuellement, chaque Gouvernement pour la partie du Rhin qui parcourt son territoire, d'en faire rectifier le cours et approfondir le chenal, de manière à assurer, autant que faire se peut par travaux d'art, dans toutes les saisons, aux bâtiments chargés un tirant d'eau suffisant.

ART. 24. — Il y aura pleine et entière liberté de commerce entre les sujets des deux Hautes Parties contractantes, en ce sens que les mêmes facilités, sécurité et protection dont jouissent les nationaux, sont garanties des deux parts. En conséquence, les sujets respectifs ne payeront point à raison de leur commerce ou de leur industrie, dans les ports, villes ou lieux quelconques des deux Hautes Parties contractantes, soit qu'ils s'y établissent, soit qu'ils y résident ou séjournent temporairement, des droits, taxes ou impôts autres ou plus élevés que ceux qui se percevront sur les nationaux, et les privilèges, immunités et autres faveurs, dont jouiront en matière de commerce ou d'industrie les sujets de l'une des deux Hautes Parties contractantes seront communs à ceux de l'autre.

Pour ce qui regarde les fabricants et les marchands de l'un des États des Hautes Parties contractantes, ainsi que leurs commis voyageurs qui font dans l'autre État des achats pour les besoins de leur industrie et y recueillent des commandes avec ou sans échantillons, mais sans colporter des marchandises, on est convenu de ce qui suit :

Les sujets de l'un des États du Zollverein, qui voyagent dans les Pays-Bas, soit pour leur propre compte, soit pour le compte d'une maison du Zollverein, ne payeront, à raison de leur commerce, d'autres droits qu'un droit de patente de 12 florins (sauf 28 p. % additionnels) par année, au *maximum*. Par réciprocité les sujets néerlandais qui voyagent dans le Zollverein, soit pour leur propre compte, soit pour le compte d'une maison néerlandaise, ne payeront, à raison de leur commerce, d'autres droits qu'un droit de patente de 8 thalers par année au *maximum* dans chaque État du Zollverein.

Il est toutefois bien entendu que, dans tous les cas où dans l'un ou l'autre des États du Zollverein le droit légal de patente actuellement existant pour les sujets néerlandais est moins de 8 thalers, ce droit ne pourra pas être augmenté.

ART. 25. — Le transit des marchandises venant des Pays-Bas ou y allant, passant par les territoires ci-après désignés du Zollverein, sera soumis, au *maximum*, à un droit d'un demi silbergros par quintal (Zollzentner) :

a. Pour toutes les marchandises qui entrent par terre sur la frontière entre le Zollverein et les Pays-Bas, et qui de Cologne ou de quelque port du Rhin au-dessous de Cologne sortent du Zollverein sur le Rhin, soit en amont soit en aval ;

b. Pour toutes les marchandises qui entrent sur le Rhin par Emmerick ou Neubourg, et qui de Cologne ou d'un autre port du Rhin au-dessous de Cologne sont exportées par terre sur la frontière entre le Zollverein et les Pays-Bas ;

c. Pour toutes les marchandises qui, touchant le territoire du Zollverein

sont expédiées des Pays-Bas pour la Belgique, de la Belgique pour les Pays-Bas et des Pays-Bas pour les Pays-Bas.

Il est convenu, en outre, que le transit des marchandises venant des Pays-Bas ou y allant, passant par le territoire du Zollverein, ne sera pas soumis à des conditions plus onéreuses et ne payera d'autres ni de plus forts droits de transit, que le transit des marchandises venant de Belgique ou y allant, passant par le territoire du Zollverein. Toutefois, il est bien entendu que cette disposition n'est applicable qu'aux mêmes modes de transport, et qu'en conséquence elle s'appliquera au transit par le chemin de fer à établir entre le Zollverein et les Pays-Bas, aussitôt que ce chemin de fer sera achevé.

Il s'entend du reste que, dans tous les cas précités, il sera perçu des marchandises transportées sur le Rhin, outre le droit de transit, le droit de navigation du Rhin, en tant que la perception de ce droit sera encore permise aux termes de ce traité.

ART. 26. — La franchise de tout droit de transit par les Pays-Bas est assurée pour toutes les marchandises ou objets de commerce, sans distinction d'origine, venant des États du Zollverein ou y allant, quelque soit le pays de leur provenance ou de leur destination.

Cette disposition s'applique, sans distinction aucune, à toute sorte de voie ou de moyen de transport employé pour le transit par les Pays-Bas.

ART. 27. — Le gouvernement néerlandais s'engage à construire ou à faire construire à Rotterdam aux bords de la Meuse un entrepôt franc, accessible aux navires, dans l'enceinte duquel les marchandises de toute espèce venant du Zollverein ou y allant, soit qu'elles passent par les Pays-Bas ou qu'elles soient destinées ultérieurement à la consommation intérieure, peuvent être chargées, déchargées, transbordées, provisoirement déposées, emmagasinées ou manipulées, sans être pesées ni examinées en détail et sans être assujetties à d'autres formalités que celles rigoureusement requises pour la répression de la fraude.

Cet entrepôt franc sera établi aussi près que possible de la station du chemin de fer de Rotterdam à Utrecht et relié à cette station par une voie ferrée; il sera exécuté de manière à être au plus tard mis à la disposition du commerce, lorsque ledit chemin de fer sera mis en exploitation.

Il ne sera perçu des droits de magasinage, de quai, de grue, autres ni de plus forts que ceux fixés par l'art. 69 de la convention de Mayence du 31 mars 1851.

ART. 28. — Les produits de la pêche néerlandaise et les produits de toute espèce des colonies néerlandaises, importés dans le Zollverein, que l'importation ait lieu directement desdites colonies ou par l'intermédiaire des ports et places de commerce des Pays-Bas, par mer, sur les fleuves, canaux ou autres eaux intérieures, ou par terre, ne seront assujettis à d'autres ni de plus forts droits que ceux qui sont ou qui seront imposés à l'avenir sur les produits similaires de toute autre nation la plus favorisée. Toute réduction des droits d'entrée du Zollverein sur ces objets, soit générale, soit en faveur d'une autre nation quelconque, s'appliquera à l'instant même, de plein droit et sans équivalent, aux produits similaires des colonies néerlandaises.

ART. 29. — Les produits de toute espèce du sol et de l'industrie des États du Zollverein importés dans les Pays-Bas, que l'importation ait lieu par mer, sur les fleuves, canaux ou autres eaux intérieures, ou par terre, ne seront assujettis à d'autres ni de plus forts droits que ceux qui sont ou qui seront imposés à l'avenir sur les produits similaires de toute autre nation la plus favorisée. Toute réduction des droits d'entrée des Pays-Bas sur ces objets, soit générale, soit en faveur d'une autre nation quelconque, s'appliquera à l'instant même, de plein droit et sans équivalent, aux produits similaires du sol et de l'industrie des États du Zollverein.

ART. 30. — Les sujets des États du Zollverein jouiront dans les colonies néerlandaises de toutes les faveurs qui sont ou qui seront accordées aux sujets de tout autre État européen le plus favorisé.

ART. 31. — Les navires du Zollverein ainsi que leurs cargaisons seront traités dans les colonies néerlandaises sur le même pied que les navires nationaux et leurs cargaisons, sans égards au pays d'où les navires ou leurs cargaisons viennent ou pour lequel les navires ou leurs cargaisons sont destinés :

1^o Par rapport aux droits pesant sur la coque des navires à leur entrée, pendant leur séjour ou à leur sortie, nommément tous ceux qui sont désignés à l'art. 1^{er} du présent traité ;

2^o Par rapport à la faculté d'importer et d'exporter des produits et objets de commerce, conformément à l'art. 2 du présent traité ;

3^o Par rapport aux droits quelconques, imposés actuellement ou à imposer à l'avenir aux produits et objets de commerce importés ou exportés conformément à l'art. 3 du présent traité. De même les stipulations contenues dans les art. 4 à 9, s'appliqueront au commerce et à la navigation avec les colonies néerlandaises ou vice-versâ.

Le cabotage dans les colonies demeure réservé aux navires néerlandais.

ART. 32. — Les produits de toute espèce du sol et de l'industrie des États du Zollverein importés, de quelque pays que ce soit, dans les colonies néerlandaises, ne seront assujettis à d'autres ni de plus forts droits que ceux qui sont ou qui seront imposés à l'avenir sur les produits similaires de toute autre nation la plus favorisée. Toute faveur accordée à cet égard ainsi que par rapport à l'exportation des produits coloniaux ou autres, soit pour le commerce en général soit à quelque autre nation en particulier, sera acquise, à l'instant même, de plein droit et sans équivalent, au Zollverein.

Il est fait exception à cette règle seulement en ce qui concerne les faveurs spéciales, accordées ou à accorder par la suite aux nations asiatiques pour l'importation des produits de leur sol et de leur industrie ou pour leurs exportations.

En outre le gouvernement néerlandais s'engage :

a. A assimiler dans ses colonies des Indes Occidentales tous les produits du sol et de l'industrie du Zollverein aux produits du sol et de l'industrie des Pays-Bas, quand ils seront importés dans les colonies par navires néerlandais ou du Zollverein ou sous tout autre pavillon assimilé au pavillon national ;

b. En ce qui concerne les colonies des Indes Orientales, les produits ci-après énumérés du sol et de l'industrie du Zollverein, transitant par les Pays-Bas,

chargés dans un port des Pays-Bas sur un bâtiment néerlandais ou du Zollverein ou sous tout autre pavillon assimilé au pavillon national et importés en droiture d'un port des Pays-Bas dans un port situé aux Indes Orientales néerlandaises, ne payeront dans ses colonies que les droits fixés par le tarif actuellement en vigueur pour l'importation directe des Pays-Bas de ces objets, savoir :

Bois et marchandises en bois, à l'exception de futailles.	<i>ad valorem</i>	6 p. %.
Bougies de spermaceti, de composition, etc.	le kilog.	12 cents.
Comestibles, à l'exception de ceux spécialement dési- gnés au tarif.	<i>ad valorem</i>	12 p. %.
Drogueries et médicaments.	id.	6 id.
Eaux minérales, en cruches ou en bouteilles, les cent cruches ou bouteilles		6 fl.
Étoffes en soie y compris le velours	<i>ad valorem</i>	6 p. %.
Matériaux pour la construction et l'armement des na- vires, à l'exception de cordage et de toile à voiles.	id.	6 id.
Mercerie, y compris la bijouterie fausse et verroterie.	id.	6 id.
Poudre et armes à feu	id.	6 id.
Quincaillerie (galanterie-waaren).	id.	12 id.
Savon	id.	6 id.
Tabac tant en feuilles que préparé	le kilog.	8 cents.
Tous les objets non énumérés au tarif d'importation en vigueur aux Indes Orientales, produits de l'Europe, de l'Amérique ou du cap de Bonne-Espérance.	<i>ad valorem</i>	6 p. %.

Toute réduction ultérieure par rapport à ces objets, faite en faveur des provenances des Pays-Bas, sera acquise, à l'instant même, de plein droit et sans équivalent, aux produits similaires du sol et de l'industrie du Zollverein, aux mêmes conditions que celles énoncées ci-dessus sous *b*.

ART. 53. — Si une des Hautes Parties contractantes accordait, par la suite, à quelque autre État, des faveurs en matière de commerce ou de douane, autres ou plus grandes que celles convenues par le présent traité, les mêmes faveurs deviendront communes à l'autre Partie, qui en jouira gratuitement, si la concession est gratuite, ou en donnant un équivalent, si la concession est conditionnelle, en quel cas l'équivalent fera l'objet d'une convention spéciale entre les Hautes Parties contractantes.

ART. 54. — Il sera loisible à tout État de l'Allemagne qui fera partie du Zollverein, d'adhérer au présent traité.

ART. 55. — Le présent traité restera en vigueur jusqu'au 1^{er} janvier 1854, et à moins que six mois avant l'expiration de ce terme l'une ou l'autre des Hautes Parties contractantes n'ait annoncé par une déclaration officielle son intention d'en faire cesser l'effet, le traité restera en vigueur, à partir du 1^{er} janvier 1854, pendant douze mois après que l'une des Hautes Parties contractantes aura déclaré à l'autre son intention de ne plus vouloir le maintenir.

ART. 56. — Le présent traité sera immédiatement soumis à la ratification

de tous les Gouvernements respectifs, et les ratifications en seront échangées à La Haye, dans l'espace de trois mois à compter du jour de la signature ou plutôt si faire se peut. Il sera publié de suite après l'échange des ratifications et immédiatement mis à exécution.

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

Fait à La Haye, le trente-un (31) décembre, l'an de grâce mil huit cent cinquante-un (1851).

(Signé) KOENIGSMARCK. VAN SONSBEECK. VAN BOSSE. PAHUD.
(L. S.) (L. S.) (L. S.) (L. S.)

Tarif spécial des droits de navigation du Rhin, qui seront perçus sur la distance, depuis la LAUTER jusqu'à EMMERICH, pour les objets transportés sous pavillon de l'un des États riverains allemands, ou sous pavillon néerlandais.

N° D'ORDRE.	POUR LA DISTANCE		EN DESCENDANT		DÉC. MILL.	EN MONTANT		DÉC. MILL.
	DE	A	DE	CENT.		DE	CENT.	

A. Pour toutes marchandises passibles de la totalité du droit.

1	La Lauter . .	Neubourg. . .	Neubourg . .	—	23	Neubour. . .	—	35
2	Neubourg . .	Mannheim . .	Neubourg . .	11	76	Mannheim. .	17	68
3	Mannheim. .	Mayence . . .	Mannheim. .	16	67	Mayence. . .	17	50
4	Mayence. . .	Caub	Mayence. . .	10	—	Caub.	10	02
5	Caub	Coblence . . .	Caub.	6	83	Coblence . .	8	12
6	Coblence. . .	Andernach . .	Coblence. . .	2	23	Andernach. .	3	35
7	Andernach. .	Linz	Andernach. .	1	76	Linz	2	63
8	Linz	Cologne. . . .	Linz.	6	02	Cologne . . .	9	06
9	Cologne . . .	Düsseldorf . .	Cologne . . .	5	82	Düsseldorf. .	8	75
10	Düsseldorf. .	Ruhrort. . . .	Düsseldorf. .	3	76	Ruhrort. . .	5	65
11	Ruhrort . . .	Wesel	Ruhrort . . .	3	52	Wesel	5	30
12	Wesel	A la frontière. (entre la Prusse et les Pays-Bas, près de Schenkenschanz.)	Wesel	5	37	Emmerich. .	8	07

B. Pour des marchandises imposées à la totalité du droit, lorsqu'elles quittent le Rhin, pour entrer dans la Lahn.

13	Caub	La Lahn. . . .	Caub	6	08	—	—	—
14	La Lahn . . .	Coblence . . .	—	—	—	Coblence. . .	1	03

PROTOCOLE APPARTENANT AU TRAITÉ.

Les négociations entre la Prusse et les autres États du Zollverein, d'une part, et les Pays-Bas, d'autre part, ayant amené la conclusion d'un traité de commerce et de navigation, les plénipotentiaires des Hautes Parties contractantes se sont réunis pour la signature de ce traité.

En procédant à cet acte les plénipotentiaires respectifs ont arrêté les dispositions suivantes, qu'ils ont consignées dans le présent protocole.

§ 1 A L'ART. 10.

Cette stipulation, en ne faisant aucune exception des voies d'eau navigables dans les Pays-Bas, comprend de même l'Escaut oriental et occidental.

§ 2 A L'ART. 11.

Le cabotage maritime dans les Pays-Bas étant ouvert à la navigation sous pavillon étranger aux mêmes conditions qu'au pavillon national, les navires du Zollverein conserveront le droit d'exercer le cabotage dans toute l'étendue du royaume des Pays-Bas, sous les mêmes conditions. Tous les ports praticables pour des navires de mer leur seront ouverts à cet effet, soit qu'ils y parviennent immédiatement par mer ou par d'autres voies d'eau quelconques.

§ 3 A L'ART. 14.

Les dispositions *sub I, a—e* servent à assimiler le pavillon néerlandais au pavillon prussien sur la partie prussienne du Rhin; il sera communiqué la liste des objets d'origine notoirement non allemande; ils payeront le même droit qu'ils soient transportés par navires prussiens ou néerlandais.

Il s'entend, en outre, que les avantages que les États riverains allemands, autres que la Prusse, accordent actuellement aux navires néerlandais et à leurs cargaisons, sont maintenus.

Le Gouvernement néerlandais exprime l'espoir que les États du Zollverein continueront leurs efforts pour l'abolition entière des droits de navigation du Rhin, afin que le commerce et la navigation rhénane jouissent également de la franchise totale sur toute la partie allemande du fleuve.

§ 4 A L'ART. 16.

Il est bien entendu que par cette stipulation il n'est pas dérogé à celle renfermée dans le § 3 de l'art. 9 du traité de Londres du 19 avril 1839, pour les navires du Zollverein qui se rendent par l'Escaut occidental de la Belgique à la pleine mer ou *vice-versá*. Il s'entend de même, que cette stipulation ne s'applique pas aux droits de tonnage maritime, de pilotage, de fanaux, balises et bouées, de canaux, écluses et ponts, en autant que ces droits existent également pour les bâtiments néerlandais et en autant qu'ils ne sont pas

réduits ni abolis par le présent traité. Une augmentation ne pourra avoir lieu et chaque réduction s'appliquera de plein droit aux navires du Zollverein.

§ 5 A L'ART. 18.

La disposition faite par cet article dans le but de dégrever le commerce et la navigation du Rhin, ne déroge en rien aux principes énoncés ailleurs de part et d'autre par rapport à l'abolition de l'obligation de prendre et de payer des pilotes.

§ 6 A L'ART. 19.

Il s'entend que les avantages mentionnés au premier alinéa de cet article ne s'appliquent pas aux règlements de police ni à la juridiction exceptionnelle établis par la convention de Mayence, quand les navires auront quitté le territoire fluvial rhénan des Pays-Bas. Quant à l'alinéa 2, on s'est référé au règlement d'Anvers du 20 mai 1845, pour ne pas devoir citer spécialement toutes les facilités mentionnées dans ce règlement. Il s'entend que ces facilités sont garanties aux navires du Zollverein et à leurs cargaisons aussi pour le cas inattendu que ce règlement serait aboli en tout ou en partie ou même temporairement. Il est convenu de même que chaque facilité ultérieure accordée ou à accorder aux navires nationaux ou aux navires Belges, s'applique de plein droit aux navires du Zollverein et à leurs cargaisons.

§ 7 A L'ART. 25.

Les plénipotentiaires néerlandais, en communiquant le plan daté de La Haye du 18 janvier 1850, et qui sert de base aux travaux d'art mentionnés dans cet article, ont fait observer que les fonds nécessaires ont été alloués pour l'exécution de ce plan de la part des États généraux pour les années 1851 et 1852 et que ces fonds y ont été employés pour l'année 1851 ; ils expriment de même la conviction qu'on continuera à en agir ainsi d'année en année.

§ 8 A L'ART. 24.

On s'entendra par rapport aux preuves à fournir de la part des sujets respectifs, qui jouiront des avantages stipulés dans les alinéa 2 et suivants de cet article. Les dispositions n'entreront en vigueur qu'au 1^{er} mai 1852.

§ 9 A L'ART. 25.

Par les mots « les mêmes modes de transport » on a voulu exprimer : selon que le transport se fait par terre, par chemin de fer ou par eau, le tout de et vers les mêmes frontières du Zollverein.

Il s'entend de même que la faveur de transit, accordée à la Belgique pour le transit de la Belgique en France ou *vice-versâ*, ne pourra, à cause de la situation géographique, s'appliquer aux Pays-Bas.

Il est convenu, du reste, que les droits de transit réduits sur les routes traversant le territoire du Zollverein, dites *furze Streden*, tels que ces droits sont ou seront établis dans les États du Zollverein d'après la troisième section de la troisième division du tarif du Zollverein, s'appliqueront également et

de plein droit au transit des marchandises venant des Pays-Bas ou y allant, passant sur les dites routes par le territoire du Zollverein.

§ 10 A L'ART. 26.

Il n'existe plus, selon la législation actuellement en vigueur, des prohibitions de transit dans les Pays-Bas.

§ 11 A L'ART. 27.

Le gouvernement néerlandais fera commencer, aussitôt que possible, les travaux nécessaires pour l'établissement de l'entrepôt franc.

A cette occasion il a été observé de la part des Plénipotentiaires néerlandais, que les marchandises mises en entrepôt à Rotterdam, en vertu de l'art. 6 de la convention de Mayence du 31 mars 1831, y payent actuellement déjà des droits inférieurs à ceux indiqués à l'art. 69 de ladite convention.

§ 12 A L'ART. 28.

Dans la cas où le présent traité — comme les Hautes Parties contractantes l'espèrent — restera en vigueur au-delà du 1^{er} janvier 1854, les produits du sol et de l'industrie du royaume des Pays-Bas seront traités, à dater du 1^{er} janvier 1854, lors de leur importation dans le Zollverein, sur le même pied que le seront, à partir de ladite époque, les produits du sol et de l'industrie similaires de la Belgique.

Il en sera de même pour les droits de sortie du Zollverein vers la Belgique.

Sera expressément excepté des dispositions qui précèdent l'article *Fer*, comme du reste n'étant pas produit du sol néerlandais.

§ 15 A L'ART. 31.

Pour ce qui regarde l'application de l'art. 8 au commerce et à la navigation dans les colonies néerlandaises, il est entendu que, selon la législation en vigueur aux colonies, les marchandises sauvées sont soumises au droit d'entrepôt général en cas de réexportation.

§ 14 A L'ART. 32.

Il s'entend que ce n'est qu'une simple conséquence de la stipulation générale contenue dans cet article que les vins de toute espèce originaires du Zollverein ne payeront, lors de leur importation dans les colonies néerlandaises de quelque pays que ce soit, d'autres ni de plus forts droits que les vins de France. Ces droits ne pourront être augmentés au préjudice des vins originaires du Zollverein.

Seront compris dans les produits indiqués à l'art. 32, les objets suivants, sans que pour cela d'autres produits rangés par l'usage ou par la loi sous les termes désignés seraient exclus de l'avantage en question :

1^o Comestibles : les fruits secs de toute espèce ;

2^o Mercerie (*krameryen*). les ouvrages dits de *Nuremberg* ; la bimbeloterie de Nuremberg ou les jouets d'enfants de toute espèce, en tant que l'or et l'argent n'entrent pas dans leur confection comme partie principale ; les

petites voitures ou calèches, suspendues ou non, destinées à conduire des enfants en tant qu'elles pourront être uniquement traînées à bras; les petits miroirs encadrés en papier ou en bois; les tableaux dits *de Nuremberg* peints sur verre, encadrés ou non; les menus ouvrages composés ou travaillés de papier, de bois et de verre; les ardoises à écrire, encadrées ou non; les nécessaires en bois et en papier maché; les tabatières en bois, papier maché, corne ou fer-blanc; tuyaux (élastiques et autres) et pipes; lunettes; fil léonais et cordes de piano; perles en verre, sonnettes, clochettes et grelots; peignes; cardes; étuis d'épingles; chandelle de veille; étuis de cigares; cornets et parchemins; objets d'optique, y compris des petites lunettes d'approche en papier maché et en étain; échecs et dominos en bois et en os; marchandises de toute espèce en os; les horloges dites *de Schwarzwald*; clefs de montre ordinaires; brosses d'habit, de cheval, à dents ou de tête; chapelets en bois, os ou en verre; or et argent en feuilles, clinquant d'or et d'argent, paillettes en or et en argent, le tout faux; de même les ornements en fer-blanc, étain ou zinc dorés ou bronzés, dits *faux bronzes d'Iserlohn*; les clavettes et fermoirs en métal, jaunes et blancs; les bordures imitées en soie, en or ou argent faux et les galons de ce genre; les boutons de toute espèce, excepté en or, en argent, en cuivre ou en acier; les ornements et autres parties de voitures en métal dit *Neu-Silber*; les hameçons; les portefeuilles, portemonnaies, poches, nécessaires et autres objets similaires en cuir ouvragé.

§ 15 A L'ART 35.

Cette disposition ne s'appliquera pas aux cas où les États du Zollverein voudraient diminuer ou remettre entièrement les droits généraux de leur tarif vis-à-vis d'autres pays allemands, y compris l'empire d'Autriche ainsi que la Suisse.

§ 16 A L'ART. 36.

Aussitôt que le présent traité entre en vigueur, le traité de navigation conclu, le 3 juin 1837, entre la Prusse et les Pays-Bas cessera ces effets.

§ 17.

Les plénipotentiaires sont convenus que le présent protocole aura la même durée que le traité, qu'il sera soumis en même temps aux Hautes Parties contractantes, et que les dispositions qui y sont contenues seront censées avoir obtenu la ratification des Gouvernements respectifs, dès que celle du traité même aura eu lieu.

Il a été procédé ensuite à la lecture des deux exemplaires du traité, lesquels, ayant été trouvés conformes, ont été signés par les plénipotentiaires respectifs et scellés de leurs cachets.

Fait à La Haye, le 31 décembre mil huit cent cinquante-un (1851).

(Signé) KOENIGSMARCK.	VAN SONSBEECK.	VAN BOSSE.	PAHOD.
(L. S.)	(L. S.)	(L. S.)	(L. S.)

*Extrait du règlement pour l'exécution de l'art. 9 du traité du 19 avril 1839 ,
et du chap. II, sect. III, du traité du 3 novembre 1842 , relativement à la
navigation des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin.*

ART. 1^{er}. — La navigation et le transit des eaux intermédiaires des Pays-Bas, entre l'Escaut occidental et le Rhin, sera, pour arriver de la Belgique au Rhin et vice-versâ, réciproquement libre ; bien entendu que l'on se conformera aux règlements de police exigés pour le maintien de la sûreté générale, et aux dispositions arrêtées par le présent règlement.

ART. 2. — Toutes les voies navigables communiquant de l'Escaut occidental au Rhin, y compris le Sloe, l'Escaut oriental et la Meuse, seront considérées comme eaux intermédiaires entre ces deux fleuves, et il sera ainsi loisible aux patrons ou conducteurs de navires de se servir de celles de ces voies navigables, qui leur paraîtront les plus convenables.

ART. 5. — Les navires employés à la navigation entre l'Escaut et le Rhin, appartenant aux sujets des Hautes Parties contractantes, ne seront point obligés de transborder ou de rompre charge en passant des eaux de l'Escaut dans celles du Rhin et vice-versâ, par le royaume des Pays-Bas.

ART. 15. — Les patrons ou conducteurs, exerçant le transit par les eaux intermédiaires, sans chargement ou déchargement, qui seront munis de manifestes en bonne et due forme, et qui auront rempli les autres conditions prescrites par le présent règlement, ne pourront être arrêtés en route, sous prétexte d'impôts de l'État à percevoir, ou de recherches à faire à cette fin sur les chargements, si ce n'est à un des bureaux de perception établis par les règlements, ou dans les cas prévus par l'art. 26 ci-après.

Les dits patrons ou conducteurs ne seront tenus à d'autres formalités, par rapport aux douanes, qu'à faire apposer des plombs ou cachets aux écoutilles ou aux endroits servant de dépôts de marchandises, ou à recevoir à bord des gardiens, toutes les fois que l'autorité locale de la douane jugera convenable d'en mettre, afin d'empêcher la fraude, ou enfin à se soumettre à ces deux formalités réunies.

ART. 16. — Le service des gardiens se bornera à la surveillance des bâtiments et des cargaisons ou des plombs et cachets dans le but indiqué.

Les patrons ou conducteurs des bâtiments sont tenus de faire participer ces gardiens à la nourriture de l'équipage, et de leur fournir le feu et la lumière nécessaires, mais il est défendu aux gardiens d'exiger, dans le cas prévu à l'article précédent, à ce titre et sous aucun prétexte, une rétribution quelconque du patron ou conducteur et même d'en accepter l'offre.

ART. 26. — Lorsqu'un patron ou conducteur sera prévenu d'avoir tenté la contrebande, il ne pourra pas invoquer la liberté de la navigation des eaux intermédiaires, pour mettre soit sa personne, soit les marchandises qu'il aurait

voulu importer ou exporter frauduleusement , à l'abri des poursuites dirigées contre lui de la part des employés des douanes , sans cependant qu'il puisse y avoir lieu à saisir, pour cause d'une pareille tentative, le reste du chargement, qui n'en aurait pas été l'objet , ni en général à sévir contre le patron d'une manière plus rigoureuse que ne l'ordonnent les lois générales des Pays-Bas.

Si, dans un des bureaux frontières du territoire des Pays-Bas, soit en entrant, soit en sortant , ou pendant la traversée de ce territoire, il est reconnu qu'un patron ou conducteur est porteur d'un manifeste tellement infidèle, qu'il en résulte une fraude consommée ou tentée, il aura également, pour ce fait , encouru les peines portées par la loi contre les déclarations infidèles.
