

(1)

(N° 13.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 19 DÉCEMBRE 1857.

Traité de commerce et de navigation entre la Belgique et les Pays-Bas.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le traité du 21 septembre 1851 entre la Belgique et les Pays-Bas (annexe n° 1) avait cessé d'être en harmonie avec notre législation commerciale. Le Gouvernement du Roi a cru devoir le dénoncer à la fin de l'année dernière et j'ai l'honneur de vous présenter l'arrangement qui, si vous voulez bien l'approuver, réglera prochainement les rapports de commerce et de navigation entre les deux États.

Nul ne pouvant mieux indiquer le sens d'un traité que ceux qui l'ont négocié et signé, je me fais un devoir, Messieurs, de placer textuellement sous vos yeux l'Exposé des motifs du traité du 27 octobre dernier, tel qu'il avait été préparé par mon prédécesseur :

« Les négociations de 1851 avaient, en ce qui regarde la Belgique, trouvé leur base dans la loi du 21 juillet 1844, laquelle, vous le savez, introduisit chez nous un système complet de droits différentiels. Ce régime, successivement écourté, a été aboli par la loi du 19 juin 1856, qui doit prendre cours, dans toutes ses dispositions, au début de l'année 1858.

» Les Pays-Bas, de leur côté, avaient d'abord étendu à l'association douanière allemande le bénéfice des concessions de tarif primitivement accordées à la Belgique. Ce que le traité du 31 décembre 1851 avait fait pour le Zollverein, la loi du 1^{er} septembre 1854 le fit indistinctement pour tous les pays étrangers. Les réductions de droits, inscrites dans les traités des Pays-Bas avec la Belgique, la France, la Sardaigne, furent rendues d'application générale. Toutefois le tarif, fruit de cette mesure, ne fut point considéré comme normal ; on restreignit sa durée à celle des traités eux-mêmes, mais en établissant dès lors le principe que le tarif serait empreint du même esprit. En effet, lorsque le Gouvernement belge eut assigné un terme au traité du 21 septembre 1851, le cabinet de la Haye présenta aux États-généraux un projet de loi de douane dont vous avez lu la traduction dans les colonnes non-officielles du *Moniteur* (numéros des 15, 20 et 21 juillet 1857).

» La position respective des parties, à l'ouverture de la négociation actuelle,

n'était donc plus, à beaucoup près, ce qu'elle était quand les deux Gouvernements signèrent leur dernière transaction commerciale. Il ne s'agissait plus d'asseoir le nouveau traité sur des combinaisons différentielles de tarif. Ni l'un ni l'autre des cabinets ne le pouvait ni ne le voulait ; j'ajouterai que ni l'un ni l'autre n'y avait intérêt.

» Mais en dehors de cet ordre d'idées, ne restait-il point place pour des stipulations d'un caractère utile ? Je vais, Messieurs, vous mettre à même de répondre à cette question.

» La loi belge du 19 juin 1856, qui ne reconnaît plus de distinctions d'origine ou de provenance, crée au commerce néerlandais une situation assurément avantageuse. Il était juste que, pour s'en assurer la jouissance, les Pays-Bas, à leur tour, se montrassent disposés à faire disparaître de leur code commercial des restrictions qui ne semblent pas d'accord avec les principes d'une large réciprocité. On s'est heureusement rencontré sur ce terrain. Il a été convenu que, dans un délai de huit mois à dater de l'échange des ratifications, les États-généraux auraient à se prononcer sur un projet de loi ayant pour objet de supprimer les taxes différentielles qui frappent les denrées expédiées des colonies néerlandaises vers la Belgique. Il a été de plus entendu que si, contre toute attente, la sanction législative venait à faire défaut à ce projet, le traité, un mois après le terme déterminé ci-dessus, serait nul de plein droit et sans dénonciation.

» L'association des douanes allemandes a obtenu, en 1851, pour une série de produits du sol ou de l'industrie du Zollverein, la *nationalisation* dans les Pays-Bas, c'est-à-dire que ces marchandises, expédiées des Pays-Bas aux Indes, y sont reçues comme si elles étaient d'origine néerlandaise. Les similaires belges, dans le même cas, seront traités de la même manière et n'acquitteront, en conséquence, que la moitié des droits d'entrée à Java.

» Le pavillon belge, grevé de surtaxes, était demeuré exclu des transports coloniaux. Cette interdiction est levée.

» Vous trouverez dans des notes séparées les détails relatifs aux diverses clauses que je ne fais qu'indiquer. (Annexes n^{os} 2, 3 et 4.)

» Sans doute, Messieurs, ces résultats ne sont pas complets ; mais on ne saurait prétendre arriver au but du premier coup et le traité n'est point conclu pour une durée illimitée. Telles qu'elles sont, ses stipulations sont évidemment favorables à nos armateurs au long cours et aux fabricants belges de certains articles qu'admet la consommation des Indes néerlandaises ; elles le seront surtout à nos négociants en denrées coloniales, à qui, au moment où notre nouveau régime met fin aux privilèges de tarif, elles ménagent les moyens de demander au moins une partie de leurs approvisionnements à l'un des premiers marchés du monde, marché jusqu'ici fermé à leurs spéculations.

» Sans doute encore, quand il réforme son système colonial, le gouvernement néerlandais obéit aux tendances de sa politique propre ; mais si nous ne sommes pas la cause exclusive de ce mouvement, nous le hâtons, et très-probablement de plusieurs années. En répondant au rapprochement qui s'opère vers nous, nous exécutons la loi de 1856 dans son esprit. Le sentiment de ses vrais intérêts, qui inspire à la Néerlande le premier amendement notable de son régime colonial, ce même sentiment ne peut manquer de lui en dicter d'autres, et nous croyons

mieux le seconder en tendant la main à nos voisins qu'en nous plaçant sur un pied de trêve armée qui céderait ce que nous cédon, mais n'apporterait pas ce que nous apportons.

» Voilà pour le commerce maritime. Je passe à un sujet non moins sérieux.

» La somme totale des affaires entre la Belgique et les Pays-Bas a été, en 1836, de 181,787,000 francs, transit compris.

» Dans ce chiffre, l'exportation des produits belges vers les Pays-Bas est entrée pour près de 57,000,000 de francs.

» Nous vendons aux Pays-Bas presque autant qu'à l'Angleterre (59 millions) ; plus qu'au Zollverein (56 millions) ; plus qu'à l'Amérique, l'Asie et l'Afrique réunies (56 millions).

» Et il est à remarquer que ce débouché, ouvert pour ainsi dire à nos portes, nous achète des *fabricats* dans une proportion qui ne se représente d'aucun autre côté. Ce qui compose essentiellement cette exportation de 57,000,000 de francs, ce sont des tissus de coton, de laine, de lin ; des machines, des ouvrages de fer ou de fonte, des clous ; des verreries ou des cristaux, des produits chimiques, etc., etc. ; tandis que les matières premières dominent dans nos envois vers la France et même vers le Zollverein, et qu'elles constituent avec les denrées la presque totalité de nos expéditions vers l'Angleterre. Non point, cependant, que le commerce des matières premières et des denrées soit sans importance ni profit, mais le trafic des produits achevés possède, au point de vue de la main-d'œuvre, une supériorité qu'on ne saurait méconnaître.

» Sans vouloir exagérer la portée du traité du 27 octobre, il est permis d'y voir un gage de bonne entente qui affermit les rapports politiques des deux pays et qui protège leurs relations commerciales contre les réactions soudaines. La sécurité est la première condition des entreprises suivies et durables, et, à ce titre seul, le nouveau pacte ne semble pouvoir être regardé qu'avec faveur par celles de nos industries, et elles sont nombreuses, qui sont engagées dans des opérations un peu considérables avec les Pays-Bas.

» Outre son influence en quelque sorte morale, le traité nous garantit qu'aucun État ne possédera, soit dans les Pays-Bas, soit aux colonies, aucun privilège qui ne devienne immédiatement commun au commerce belge.

» Le fait qu'un même tarif attend désormais nos produits et leurs rivaux sur le marché néerlandais nous commandait d'autres soins. Ne pouvant plus nous reposer sur des exceptions douanières, nous devons veiller à ce que, tarif à part, nos marchandises y parviennent et s'y vendent aux conditions les plus économiques. C'est dans cette pensée, Messieurs, que le traité assimile les navires et bateaux belges et néerlandais pour tous les genres de transports et toutes les espèces de taxes ;

» Qu'il dispense les bateliers belges dans les Pays-Bas et les bateliers néerlandais en Belgique de prendre patente pour les voyages qu'ils opèrent de pays à pays (Annexe n° 5) ;

» Qu'il maintient les réductions de droits sur la navigation des canaux de Gand à Terneuzen et de Maestricht à Bois-le-Duc ;

» Qu'il abaisse de 50 p. % les péages du canal latéral à la Meuse, de Liège à Maestricht,

» Et, enfin, qu'il fait descendre la patente de nos commis-voyageurs au taux de celle qu'acquittent leurs collègues allemands dans les Pays-Bas. (Annexe n° 6.)

» Quoique le projet de tarif soumis aux États-généraux soit généralement modéré, il contient, entre autres, une disposition que nous aurions vue avec regret appliquer à l'une de nos industries les plus dignes de ménagements. Le traité du 20 septembre 1851 avait fixé à 1 p. % *ad valorem* le droit d'entrée dans les Pays-Bas sur les tissus de lin, de chanvre ou d'étoupes écrus, blanchis, teints ou imprimés de toute espèce, à l'exception des coutils. Le tarif projeté le reporte à 5 p. %. Or, après la France, le premier débouché de notre industrie linière, ce sont les Pays-Bas. Voici le relevé le plus récent de l'exportation de nos tissus de lin :

	1887, 9 mois.	1886, année entière.	1885, année entière.
France kil.	835,120	1,067,137	861,109
Pays-Bas.	660,922	804,300	637,462
Zollverein	379,256	371,274	321,751
Cuba et Porto Rico.	294,152	462,453	296,531
Villes Anséatiques.	275,271	245,723	129,524
Autres destinations	216,051	283,239	339,910

» Dans le tableau des objets manufacturés que nous livrons aux Pays-Bas, les toiles de lin cèdent le pas aux cotonnades, mais suivent de près les tissus de laine. Les chiffres de 1886, valeurs réelles, ont été les suivants :

Tissus de coton.	fr. 7,696,000
— de laine, draps.	3,549,000
— de laine, autres	1,517,000
— de lin	3,906,000

» Notre industrie linière devra au traité le maintien du *statu quo*.

» Il est vrai que cette stipulation pourra s'étendre à toutes les provenances, mais pour être utile à d'autres, elle ne sera pas sans mérite pour les nôtres. La hausse des droits resserre la consommation, et sur le marché des Pays-Bas nos importations linières, qui ont d'ailleurs grandi sous le régime que nous conservons, balancent celles du Zollverein et dépassent des trois quarts celles de l'Angleterre.

» Les Pays-Bas ne constituent pas seulement l'un de nos principaux marchés de placement ; c'est encore un intermédiaire utile pour les marchandises que nous expédions vers d'autres contrées ou que nous en recevons. Les opérations de ce genre se pratiquent le plus ordinairement aujourd'hui par les voies navigables. Plus tard elles pourront se faire aussi par chemins de fer dans certaines directions. Le traité nous assure dans tous les cas, en matière de transit, le régime le plus favorisé, dont la formule la plus large se rencontre dans la convention du 31 décembre 1851 entre les Pays-Bas et le Zollverein ; elle se résume en une entière franchise de tout droit.

» Mais, outre les droits, il y a les formalités. Maintenant que les péages sont abolis sur les eaux intermédiaires et le Rhin néerlandais, nous pouvons, en ce qui concerne les facilités des transports opérés par ces voies, nous référer au traité de 1842 et aux règlements de 1843. Il n'en est pas de même à l'égard des

» A la protection douanière viennent s'ajouter les primes dont jouissent nos armements à la pêche (annexe n° 8), et l'avantage, important en ce qui concerne le poisson frais, de n'être pas soumis aux vérifications qu'entraîne la perception d'un droit d'entrée.

» L'autorité des faits suffirait d'ailleurs, à elle seule, pour rassurer nos pêcheurs.

» Malgré les concessions accordées aux Pays-Bas en 1846 et maintenues en 1851, l'importation du poisson de mer frais, de pêche néerlandaise, a plutôt perdu que gagné du terrain ; celle de la morue s'est notablement amoindrie. Vous pourrez vous en assurer en jetant les yeux sur les tableaux ci-annexés (annexes nos 9 et 10). Vous y verrez aussi que, pour ces sortes de poisson, l'approvisionnement du pays est, en très-grande partie, dévolu à la pêche nationale. Les Pays-Bas nous ont vendu, en 1856, pour 152,000 francs de morue et de poisson frais réunis, chiffre qui paraîtra sans doute peu élevé eu égard au nombre des consommateurs, au prix du poisson et à l'insuffisance de la production nationale. L'accès de notre marché va se trouver, il est vrai, quelque peu facilité pour la pêche néerlandaise ; mais il ne faut pas oublier que celle-ci, depuis l'établissement d'une voie ferrée entre les Pays-Bas et l'Allemagne, a rencontré par là un débouché qui attire déjà une partie de ses produits, et qui s'élargira à mesure que se multiplieront les chemins de fer entre les deux contrées.

» Tel est, Messieurs, dans ses traits principaux, l'acte diplomatique qui attend votre examen. Utile à notre commerce maritime, à notre industrie, à notre transit, il respecte notre législation et n'entraîne aucun sacrifice onéreux. La raison politique s'accordait avec nos intérêts matériels pour en conseiller la conclusion et j'ai la confiance que votre vote ratifiera l'œuvre du Gouvernement. »

Je n'ajouterai que quelques mots à l'Exposé qui précède, et le tarif du poisson en sera encore l'objet.

Vous savez, Messieurs, que la loi du 19 juin 1856 a fixé le régime d'entrée des espèces de poisson qui figuraient jadis dans la loi du 21 juillet 1844, savoir : du hareng, des plies, des huîtres, du homard et du stockfisch. Restaient, d'une part, la morue et le poisson de mer frais, compris dans le traité avec les Pays-Bas, et, d'autre part, les sardines, les barbues, les poissons d'eau douce, etc., soumis à des taxes diverses et compliquées, dont quelques-unes remontent à la loi de 1822.

Le moment est venu, semble-t-il, d'achever la révision commencée en 1856. L'art. 2 du projet de loi contient le tarif entier des poissons.

Ainsi que vous le remarquerez, les droits sur le hareng, les plies, etc., sont maintenus tels qu'ils ont été établis en 1856.

En ce qui regarde le poisson de mer frais et la morue, on rend d'application générale le régime que le traité du 20 septembre 1851 avait créé pour les provenances des Pays-Bas.

Enfin, pour le poisson d'eau douce et les autres espèces d'importance secondaire, la tarification est simplifiée.

A ce nouveau régime général l'art. 3 du projet de loi ne fait qu'une exception : c'est celle qui concerne le poisson de mer frais et la morue de pêche néerlandaise, appelés à profiter des réductions que stipule le protocole additionnel au dernier traité. L'exception, nous aurions pu la généraliser aussi, le protocole nous y

autorisait. Nous n'avons pas usé de cette faculté par ménagement pour la pêche nationale, le Gouvernement restant libre de vous faire à l'avenir telle proposition que pourront réclamer les circonstances.

Le Ministre des Affaires étrangères,

BON DE VRIÈRE.

PROJET DE LOI.




ROI DES BELGES,

Et 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 PREMIER.

Le traité de commerce et de navigation conclu le 27 octobre 1857, entre la Belgique et les Pays-Bas, sortira son plein et entier effet.

ART. 2.

A partir de la mise à exécution dudit traité, les droits d'entrée sur les poissons seront établis ainsi qu'il est indiqué au tableau ci-après :

DÉSIGNATION DES ESPÈCES.	DROITS D'ENTRÉE.			
	BASE.	QUANTITÉ.		
Harengs de toute espèce.....		Fr. c. Tarif actuel.		
Homards (1).....		Tarif actuel.		
Huitres		Tarif actuel.		
Morue salée	La tonne de 150 à 160 k.	10 »		
Moules, limaçons, lamproies, crevettes, salicoques et crabes.....		Libres.		
Poissons non spécialement tarifés	frais {	d'eau douce (2)	100 kil. 6 »	
		de mer {	fins (3)	100 kil. 9 »
			communs ...	100 kil. 5 »
		salés, fumés ou séchés (4).....	100 kil. 1 »	
Poissons de pêche nationale, de toute espèce, frais, salés ou encaqués		Libres.		

(1) Comprenant les écrevisses.

(2) Comprenant le saumon.

(3) Comprenant les turbots, les barbues, les soles, les cabillauds, les éclefins, les merlans, les éperlans, les elbots, les sardines.

(4) Comprenant le *rommeling* ou déchets de cabillauds.

ART. 3.

Le Gouvernement est autorisé à réduire de 2 francs, respectivement, les droits d'entrée applicables aux poissons suivants de pêche néerlandaise, importés des Pays-Bas, savoir :

Morue en saumure ou au sel sec ;

Poissons de mer frais fins, tels que turbots, barbues, soles, cabillauds, éclefins, merlans, éperlans, elbots ;

Poissons de mer frais communs, tels que raies, flottes, plies, esturgeons.

Donné à Bruxelles, le 18 décembre 1857.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

B^{on} DE VRIÈRE.

Traité du 27 octobre 1837.**AU NOM DE LA TRÈS-SAINTE TRINITÉ !**

Sa Majesté le Roi des Belges et Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, voulant placer les relations commerciales entre Leurs États sur des bases simples et stables, ont résolu de conclure un traité à cet effet, et ont nommé pour Leurs plénipotentiaires :

Sa Majesté le Roi des Belges, le vicomte Charles Vilain XIII, Officier de Son Ordre, décoré de la Croix de Fer, Chevalier Grand-Croix de l'Ordre de Saint-Janvier, Grand-Croix de l'Ordre de Notre-Dame de la Conception de Villa Viçosa, de l'Ordre des Saints Maurice et Lazare, décoré de l'Ordre Impérial du Medjidié de première classe, Grand-Croix de l'Ordre Impérial de l'Aigle Blanc, de l'Ordre de l'Étoile Polaire, de l'Ordre de Saint-Joseph, de l'Ordre du Sauveur, Membre de la Chambre des Représentants, Son Ministre des Affaires Étrangères ; et

Le sieur Édouard Joseph Mercier, Commandeur de Son Ordre, décoré de la Croix de Fer, Grand-Croix de l'Ordre du Lion Néerlandais et de l'Ordre de la Branche Ernestine de la Maison de Saxe, Membre de la Chambre des Représentants, Son Ministre d'État et Son Ministre des Finances ;

Et Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, le sieur Joseph Louis Henri Alfred, baron Gericke d'Herwynen, Commandeur de l'Ordre du Lion Néerlandais, Chevalier de l'Étoile, de l'Ordre de la Couronne de Chêne, Commandeur de l'Ordre de la Légion d'Honneur, Son Envoyé extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Belges ;

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

ARTICLE PREMIER.

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.

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, seront, quant au droit de patente, de part et d'autre, traités sur le pied de la nation la plus favorisée.

ART. 2.

Les navires de l'un des deux États, qu'ils se trouvent sur lest ou sous chargement, et quel que soit le lieu d'où ils arrivent ou vers lequel ils sont expédiés, soit à l'intérieur du pays, soit en dehors, tant par mer que par rivières ou canaux, ne seront assujettis, dans l'autre État, à des droits de tonnage, de port, de pilotage, de balisage, d'ancrage, de remorque, de fanal, d'écluse, de canaux, de quarantaine, de sauvetage, d'entrepôt, de patente, de navigation, de péage, enfin à des droits ou charges de quelque nature ou dénomination que ce soit, perçus ou établis au nom et au profit du Gouvernement, de fonctionnaires publics, de communes ou d'établissements quelconques, autres que ceux qui sont actuellement ou pourront par la suite être imposés aux bâtiments nationaux, sans préjudice, toutefois, des stipulations de l'art. 41 du traité conclu entre les Hautes Parties contractantes, le 3 novembre 1842. Les restitutions de droits de même nature, qui sont ou seraient accordées, dans l'un des deux États, aux navires nationaux, seront également accordées aux navires de l'autre État.

Les bateliers belges dans les Pays-Bas et les bateliers néerlandais en Belgique, seront d'ailleurs exempts du droit de patente, ainsi que de tout autre droit personnel, pour tous les voyages qu'ils feront de l'un pays dans l'autre, avec chargement ou sur lest.

Les dispositions qui précèdent ne dérogent pas à l'exemption des droits de tonnage et autres faveurs spéciales de même nature, que chaque État pourrait accorder aux navires employés à la pêche nationale.

ART. 3.

En ce qui concerne le placement des navires, leur chargement ou déchargement dans les ports, rades, havres 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 ne sera accordé dans l'un des deux États, aux navires nationaux, aucun privilège ni aucune faveur qui ne le soit également aux navires de l'autre État, la volonté des Hautes Parties contractantes étant que, sous ce rapport aussi, leurs bâtiments soient traités sur le pied d'une parfaite égalité.

ART. 4.

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 des navires appartenant à l'autre Partie contractante.

Les marchandises importées dans les ports de Belgique ou des Pays-Bas, par navires de l'une ou de l'autre Partie contractante, 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 ayants 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 seront soumises les marchandises apportées par navires nationaux.

ART. 5.

Les navires de l'une des 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. En cas de relâche forcée, ne seront pas considérés comme opérations de commerce, le débarquement et le rechargement des marchandises pour la réparation du navire, le transbordement sur un autre navire en cas d'innavigabilité du premier, les dépenses nécessaires au ravitaillement de l'équipage, et la vente des marchandises avariées, lorsque l'administration des douanes en aura donné l'autorisation.

ART. 6.

Les navires belges entrant dans un des ports des Pays-Bas et les navires néerlandais entrant dans un des ports de Belgique, 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 partie de la cargaison, aucun droit de douane, sauf les frais de surveillance.

ART. 7.

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 pas 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. 8.

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. 9.

Les objets de toute nature, quelle que soit leur origine et de quelque part qu'ait lieu leur importation, importés dans l'un des deux pays, sous pavillon de l'autre,

par mer, canaux ou rivières, jouiront des mêmes exemptions, restitutions, primes et autres faveurs ou facilités, ne payeront d'autres droits d'entrée, et ne seront assujettis à d'autres charges ou formalités que s'ils étaient importés sous pavillon national.

ART. 10.

Les objets de toute nature exportés de Belgique par navires néerlandais ou des Pays-Bas par navires belges, vers quelque destination que ce soit, ne payeront d'autres droits, et ne seront assujettis à d'autres formalités que si l'exportation avait lieu sous pavillon national.

ART. 11.

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, 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. 12.

Les navires belges pourront exercer le cabotage dans les Pays-Bas et les navires néerlandais en Belgique, en se conformant aux lois qui régissent ou pourront régir par la suite, cette matière dans les deux États.

ART. 13.

Les stipulations qui précèdent (2 à 12) s'appliquent également à la navigation maritime, à la navigation fluviale et à la navigation de toute les voies 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 lesdites voies d'eau, sans aucun égard à la nature des navires, que ce soient des navires de mer ou de rivières, 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 cargaisons viennent ou pour lequel les navires ou leurs cargaisons soient destinés.

ART. 14.

Les vins de France, importés de l'un des deux États dans l'autre, seront admis aux mêmes droits que si l'importation en était faite directement du pays de production.

ART. 15.

Les deux Parties contractantes s'assurent réciproquement le traitement de la nation la plus favorisée pour le transit par leurs États respectifs.

Les deux Gouvernements s'entendront pour régler, sur le pied de l'art. 21 de la convention du 14 décembre 1852, les formalités, les facilités et les frais de douane des transports internationaux par chemin de fer.

ART. 16.

Les marchandises de toute nature importées de Belgique dans les Pays-Bas ou des Pays-Bas en Belgique par mer, rivières, canaux ou par terre, ne seront assujetties à des droits autres ou plus élevés, que si l'importation en était faite directement des lieux de production ou des pays les plus favorisés.

Ni l'une ni l'autre des Parties contractantes n'imposera sur les produits du sol ou de l'industrie de l'autre Partie ou de ses possessions d'outre-mer, d'autres ou de plus forts droits d'importation que ceux qui sont ou seront imposés sur les produits similaires de tout autre État étranger. Toute réduction des droits d'entrée dans l'un des deux pays sur les produits ci-dessus mentionnés, 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 de l'autre.

ART. 17.

Les produits des colonies néerlandaises aux Indes occidentales, exportés de ces colonies vers la Belgique, ne seront pas autrement taxés à la sortie de ces colonies que s'ils étaient expédiés vers les Pays-Bas ; et il en sera de même quant aux produits des colonies néerlandaises aux Indes orientales, aussitôt que la législation générale aura été modifiée dans ce sens.

Les Belges, les navires et les produits belges jouiront d'ailleurs, dans les colonies néerlandaises, de toutes les faveurs, qui sont ou qui seront accordées aux sujets, aux navires et aux produits de tout autre État européen le plus favorisé.

ART. 18.

Les consuls généraux, consuls, vice-consuls et agents consulaires de Belgique dans les Pays-Bas, jouiront de tous les privilèges, immunités et exemptions dont jouissent les agents de la nation la plus favorisée de même qualité et dans les mêmes conditions.

Il en sera de même en Belgique pour les consuls généraux, consuls, vice-consuls et agents consulaires des Pays-Bas.

ART. 19.

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, des registres 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 desdits déserteurs qui seront détenus dans les maisons d'arrêt du pays à la réquisition et aux frais des consuls, jusqu'à que ces agents aient trouvé une occasion de les faire partir. Si cette occasion ne se présente pas dans un délai de deux mois à compter du jour de l'arrestation, les déserteurs seront mis en liberté et ne pourront 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, aura rendu son jugement et que celui-ci aura eu son effet.

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

ART. 20.

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; auquel cas l'équivalent fera l'objet d'une convention spéciale entre les Hautes Parties contractantes.

ART. 21.

Les droits de navigation sur le canal de Terneuzen, tels qu'ils sont fixés par l'art. 1^{er} du règlement d'Anvers du 20 mai 1843, sont et demeurent réduits de 50 % dans les deux États.

Les droits de navigation sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc (Zuid-Willemsvaart) sont et demeurent fixés, pour tout son parcours dans les deux directions, par tonneau et par lieue de 5,000 mètres, à fr. 0,01587 (fl. 0,00749) pour les bateaux chargés, et à la moitié ou fr. 0,00794 (fl. 0,00375) pour les bateaux à vide.

Les péages actuellement perçus sur le canal latéral de Liège à Maestricht, sont réduits de 50 % dans les deux directions.

ART. 22.

Le présent traité aura force et vigueur jusqu'au 1^{er} janvier 1863.

Si l'une des Parties ne l'a pas dénoncé par déclaration officielle au moins un an avant le 1^{er} janvier 1863, il continuera à resler en vigueur une année en sus, et ainsi de suite, d'année en année jusqu'à ce qu'il ait été dénoncé au moins un an d'avance.

ART. 23.

Le présent traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées à Bruxelles, le 13 décembre prochain, ou plus tôt si faire se peut.

Il sera obligatoire à dater du 1^{er} janvier 1858.

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

Fait à Bruxelles, en double original, le vingt-septième jour du mois d'octobre de l'an de grâce mil huit cent cinquante-sept.

V^{te} VILAIN XIII.

MERCIER.

L. GERICKE.

Protocole additionnel au traité de commerce et de navigation conclu entre la Belgique et les Pays-Bas, le 27 octobre 1857.

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

Avant de procéder à cet acte, les plénipotentiaires respectifs ont arrêté les dispositions suivantes, qu'ils n'ont pas jugées de nature à être comprises dans le traité et qu'ils ont dès lors consignées dans le présent protocole :

§ 1. Le principe de la justification d'origine est admis à l'égard des vins de France, mentionnés à l'art. 14 du traité, et il sera réglé de commun accord, s'il y a lieu. Provisoirement il ne s'appliquera qu'aux vins préparés de manière à perdre leur caractère propre et à imiter les vins d'autres pays.

L'origine de ces vins sera justifiée par une attestation de l'administration communale, du chef de la douane ou du consul belge ou néerlandais, au lieu de provenance, constatant que la préparation s'est opérée exclusivement avec des vins de France.

L'intéressé sera tenu de produire, en outre, un certificat dressé par l'expéditeur en Belgique ou dans les Pays-Bas et affirmé par le receveur des douanes ou accises du lieu de chargement, qui s'assurera de l'origine, en se faisant exhiber les registres et factures de l'expéditeur ou de toute autre manière. Ce certificat aura la forme du modèle A, annexé au présent protocole.

§ 2. Les pêcheurs néerlandais du Zwin demeureront en possession des facilités dont ils jouissent pour l'importation en Belgique des produits de leur pêche, sans préjudice toutefois des dispositions du règlement du 20 mai 1843, relatif à la pêche et au commerce de pêcherie.

§ 3. Les pêcheurs belges ou néerlandais du Braakman conserveront la faculté de débarquer leurs salicoques au lieu d'amarrage et de déchargement, désigné par le gouvernement des Pays-Bas près de l'écluse d'Isabelle, sauf à se conformer aux mesures de police établies pour prévenir les abus.

Les dispositions des règlements en vigueur concernant l'importation en Belgique du poisson provenant de la pêche du Braakman, continueront d'être appliquées aux salicoques dont il s'agit, qu'elles soient fraîches ou cuites.

Le gouvernement des Pays-Bas s'engage à satisfaire, dans une mesure équitable, aux réclamations des pêcheurs belges relatives à la répartition des bancs de moules du Braakman et à la surveillance contre les vols qui s'y commettent.

En outre, les Plénipotentiaires des Hautes Parties contractantes sont convenus des dispositions suivantes :

§ 4. Il est fait exception aux dispositions de l'art. 9 du traité de ce jour, en ce qui concerne le sel brut. Toutefois, les faveurs dont a joui le pavillon néerlandais par rapport au sel brut, en vertu des stipulations du traité du 20 septembre 1851, lui demeurent garanties pendant la durée du traité actuel.

§ 5. Il n'est fait exception à la règle établie par le § 2 de l'art. 16 du traité, que pour ce qui concerne les avantages spéciaux actuellement concédés par la Belgique à la France, en vertu des traités, pour quelques produits français.

§ 6. Le Gouvernement néerlandais recommandera aux Chambres des États-généraux :

a. L'abolition dans les colonies néerlandaises, aux Indes orientales, du système de droits différentiels perçus à l'exportation des produits coloniaux, de telle manière que, dans un délai de huit mois après la ratification du traité, signé en date de ce jour, ou plus tôt si faire se peut, les produits susmentionnés ne seront pas autrement taxés à leur exportation vers la Belgique, que s'ils étaient expédiés vers les Pays-Bas;

b. La tarification, à l'entrée dans les Pays-Bas, à un droit qui ne dépassera pas celui de 4 p. % *ad valorem*, des toiles de lin, de chanvre ou d'étoupes écrues, blanchies, teintes ou imprimées de toute espèce, à l'exception des coutils.

§ 7. Le Gouvernement belge recommandera aux Chambres législatives : la tarification du poisson de mer frais au taux suivant, savoir :

Poisson de mer frais commun, tels que raies, flottes, plies, esturgeons, les 100 kilogrammes, 3 francs;

Poisson de mer frais fin, tels que turbots, barbues, soles, cabillauds, écaillons, merlans, éperlans, elbots, les 100 kilogrammes, 7 francs;

Morue en saumure ou au sel sec, la tonne, 8 francs.

Il est entendu que si la sanction législative, dans les États respectifs, n'avait pas été obtenue endéans le terme de huit mois après la ratification du traité précité, le traité cesserait de sortir ses effets un mois après l'expiration de ce terme.

§ 8. 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 arrangements qui y sont contenus seront censés 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 Bruxelles, expédié en double et signé le vingt-septième jour du mois d'octobre de l'an de grâce mil huit cent cinquante-sept.

V^{te} VILAIN XIII.

MERCIER.

L. GERICKE.

MODÈLE A.**CERTIFICAT D'ORIGINE ET D'EXPORTATION.****Déclaration.**

Je soussigné ⁽¹⁾ , *demeurant à* , *province de* , *déclare expédier les marchandises désignées ci-après, savoir :* ⁽²⁾

par le bureau de , *en destination de* ⁽³⁾

Je déclare, en outre, que ces marchandises sont originaires ⁽⁴⁾

Fait à , *le* 185 . . .

Acte d'affirmation.

Je soussigné, receveur de ⁽⁵⁾ *au bureau de* , *affirme que les marchandises déclarées ci-dessus sont réellement originaires de* ⁽⁴⁾

Fait à , *le* 185 . . .

Certificat d'exportation.

Je soussigné, receveur des douanes au bureau de , *certifie que les marchandises désignées ci-dessus ont été exportées aujourd'hui par mon bureau, suivant récépissé de sortie n° . . . ci-annexé.*

Fait à , *le* 185 . . .

(Sceau.)

⁽¹⁾ Nom, prénoms et profession de l'expéditeur.

⁽²⁾ Désignation précise et détaillée.

⁽³⁾ La Belgique ou les Pays-Bas.

⁽⁴⁾ De la France.

⁽⁵⁾ Douanes ou accises.

MODÈLE B.

DÉCLARATION DU 2 DÉCEMBRE 1857.

Les circonstances n'ayant pas permis aux Chambres législatives de délibérer sur le traité du 27 octobre 1857 en temps utile pour que l'échange des ratifications pût avoir lieu à l'époque fixée à cet effet, les Plénipotentiaires de LL. MM. le Roi des Belges et le Roi des Pays-Bas se sont réunis aujourd'hui, et sont convenus de ce qui suit :

Le terme fixé pour l'échange des ratifications du traité du 27 octobre 1857 est prorogé au 1^{er} février 1858.

Les deux Parties prendront les dispositions nécessaires, pour qu'au 1^{er} janvier 1858 le régime établi par le traité du 20 septembre 1851 soit provisoirement maintenu dans les Pays-Bas quant aux canaux, en Belgique quant aux canaux, au poisson de mer frais et à la morue.

Fait à Bruxelles, en double original, le 2 décembre 1857.

(L. S.) A. DE VRIÈRE.

(L. S.) L. GERICKE.

ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

Traité du 20 septembre 1851.

AU NOM DE LA TRÈS-SAINTE ET INDIVISIBLE TRINITÉ!

Sa Majesté le Roi des Belges, d'une part, et Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, d'autre part, voulant, par un traité nouveau, consolider les relations de commerce et de navigation entre Leurs États respectifs et fortifier les rapports de bonne intelligence si heureusement établis entre les deux pays, ont résolu d'entrer en négociation et ont désigné, à cet effet, pour Leurs Plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté le Roi des Belges, le lieutenant général baron Willmar, Commandeur de Son Ordre, Grand-Croix de l'Ordre de la Couronne de Chêne, Grand-Croix de l'Ordre de la branche Ernestine de la Maison de Saxe, Grand-Croix de l'Ordre du Mérite civil de Saxe, Grand-Croix de l'Ordre de Henri le Lion, Grand-Croix de l'Ordre d'Albert l'Ours, Commandeur de l'Ordre de la Légion d'honneur, Son aide de camp et Son Envoyé extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près la Cour des Pays-Bas ; et

Le sieur Charles Liedts, Commandeur de Son Ordre, décoré de la Croix de Fer, Commandeur de l'Ordre de la branche Ernestine de la Maison de Saxe, Officier de l'Ordre de la Légion d'Honneur, Son Ministre d'État et Son Gouverneur de la province de Brabant, en mission extraordinaire près la Cour 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, Son Ministre des Affaires Étrangères ;

Le sieur Pierre Philippe Van Bosse, Commandeur de l'Ordre du Lion Néerlandais, Chevalier de deuxième classe de l'Ordre de Sainte-Anne de Russie, 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, ont arrêté les articles suivants :

ART. 1^{er}. Il y aura pleine et entière liberté de commerce entre les habitants des deux royaumes, 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 États, soit qu'ils s'y établissent, soit qu'ils y résident ou séjournent temporairement, des droits, taxes et 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 habitants de l'un des deux royaumes, seront communs à ceux de l'autre.

ART. 2. Les navires de l'un des deux États, qu'ils se trouvent sur lest ou sous chargement et quel que soit le lieu d'où ils arrivent ou vers lequel ils sont expédiés, soit à l'intérieur du pays, soit au dehors, tant par mer que par rivières ou canaux, ne seront assujettis, dans l'autre État, à des droits de tonnage, de port, de pilotage, de balisage, d'ancrage, de remorque, de fanal, d'écluse, de canaux, de quarantaine, de sauvetage, d'entrepôt, de patente, de navigation, de péage, enfin à des droits ou charges de quelque nature ou dénomination que ce soit, perçus ou établis au nom et au profit du Gouvernement, de fonctionnaires publics, de communes ou d'établissements quelconques, autres que ceux qui sont actuellement ou pourront par la suite être imposés aux bâtiments nationaux, sans préjudice toutefois des stipulations de l'art. 41 du traité conclu entre les Hautes Parties contractantes le 5 novembre 1842.

Les restitutions de droits de même nature, qui sont ou seraient accordées dans l'un des deux États aux navires nationaux, seront également accordées aux navires de l'autre État.

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

ART. 3. En ce qui concerne le placement des navires, leur chargement ou déchargement dans les ports, rades, havres 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 ne sera accordé dans l'un des deux États, aux navires nationaux, aucun privilège ni aucune faveur qui ne le soit également aux navires de l'autre État, la volonté des Hautes Parties contractantes étant que, sous ce rapport aussi, leurs bâtiments soient traités sur le pied d'une parfaite égalité.

ART. 4. 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 des navires appartenant à l'autre Partie contractante.

Les marchandises importées dans les ports de Belgique ou des Pays-Bas, par navires de l'une ou de l'autre Partie contractante, 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 ayants 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 seront soumises les marchandises apportées par navires nationaux.

ART. 5. Les navires de l'une des Hautes Parties contractantes qui, entrés dans

un des ports de l'autre, en sortiront sans avoir fait aucune opération de commerce, seront exempts du droit de tonnage.

En cas de relâche forcée, ne seront pas considérés comme opération de commerce, le débarquement et le rechargement des marchandises pour la réparation du navire, le transbordement sur un autre navire, en cas d'innavigabilité du premier, les dépenses nécessaires au ravitaillement de l'équipage, et la vente des marchandises avariées, lorsque l'administration des douanes en aura donné l'autorisation.

ART. 6. Les navires belges, entrant dans un des ports des Pays-Bas, et les navires néerlandais entrant dans un des ports de Belgique, 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 partie de la cargaison aucun droit de douane, sauf les frais de surveillance.

ART. 7. 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 pas 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. 8. 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 des registres du bâtiment ou des rôles 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 desdits 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 cette occasion ne se présente pas dans un délai de deux mois à compter du jour de l'arrestation, les déserteurs seront mis en liberté et ne pourront 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 aura rendu son jugement et que celui-ci aura eu son effet.

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

ART. 9. La nationalité des bâtiments sera admise de part et d'autre, d'après les lois et règlements particuliers à chaque pays, au moyen des titres et patentes délivrés par les autorités compétentes aux capitaines, patrons et bateliers.

ART. 10. Les embarcations belges qui importent de la houille, par canaux et

rivières conduisant de Belgique dans les Pays-Bas, jouiront des facilités de toute espèce qui sont ou pourront être accordées aux navires qui font les mêmes importations par le Rhin ou par toute autre voie.

ART. 11. Les droits de navigation sur le canal de Terneuzen et sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, tels qu'ils ont été fixés respectivement par l'art. 1^{er} du règlement d'Anvers, du 20 mai 1843, et par l'art. 11 du traité du 29 juillet 1846, sont réduits de 50 p. % dans les deux États.

ART. 12. Les Hautes Parties contractantes s'assurent le régime le plus favorable pour le transit par leurs États respectifs.

Le passage en Belgique, par les chemins de fer de l'État et leur prolongement éventuel jusqu'à la frontière néerlandaise, aura lieu en franchise de droit de transit pour toutes les marchandises expédiées des Pays-Bas, à l'exception des fers, des houilles, des poudres et des fils et tissus de lin ou de chanvre.

Les marchandises de provenance néerlandaise, sortant de l'entrepôt de libre navigation de la Meuse, à Liège, pourront transiter en franchise de droits, par le chemin de fer de l'État.

Le transport du bétail, dirigé des bureaux de Westwezel, de Selzaete et de Fouron-Saint-Martin, respectivement sur les stations du railway à Anvers, à Gand et à Verviers, sera assimilé, quant à la franchise des droits de transit, aux transports par le chemin de fer de l'État. Il en sera de même pour le transport du poisson de mer frais du bureau de Westwezel à la station d'Anvers, en cas d'innavigabilité des eaux intérieures, à cause des glaces. Ces transports seront soumis aux formalités applicables au transit par les voies autres que le chemin de fer de l'État.

La franchise des droits de transit s'appliquera également aux chevaux venant des Pays-Bas, et transitant par d'autres voies que le chemin de fer.

Les navires employés à la navigation entre l'Escaut et le Rhin ne seront pas soumis, sur les eaux intermédiaires entre ces deux fleuves, dans le cas où ils optent pour le régime du transit ordinaire, à d'autres formalités que celles qui leur sont applicables, quand ils acquittent le droit de navigation déterminé par le règlement d'Anvers, du 20 mai 1843.

ART. 13. Les marchandises de toute espèce sans distinction d'origine, importées directement de Belgique dans les Pays-Bas sous pavillon belge, ou des Pays-Bas en Belgique sous pavillon néerlandais, tant par rivières et canaux que par mer, jouiront des mêmes exemptions, restitutions, primes et autres faveurs, ne payeront respectivement d'autres droits, et ne seront assujetties à d'autres formalités que si l'importation avait lieu sous pavillon national.

Toutefois, il est fait exception aux dispositions qui précèdent, en ce qui concerne l'importation par mer des sels pour lesquels la Belgique n'accorde pas l'assimilation des pavillons. Réciproquement, les Pays-Bas se réservent la faculté d'établir des droits différentiels sur l'importation du sel dans les Pays-Bas sous pavillon belge, sans que dans ce cas il y ait lieu d'appliquer le dernier paragraphe de l'art. 16.

ART. 14. Les marchandises suivantes importées des Pays-Bas sous pavillon Belge ou néerlandais, soit par mer, soit par rivières ou canaux, seront admises en Belgique, savoir :

1° Aux droits des importations directes effectuées sous pavillon belge, du lieu ou selon le mode le plus privilégié par le tarif belge :

Bois de construction sciés et non sciés ;

Boissons distillées : arack et rhum , eau-de-vie , genièvre et liqueurs de toute espèce, en cercles ;

Cacao en fèves ;

Cachou et terra japonica ;

Cannelle de toute espèce et cassia lignea ;

Cendres gravelées (potasse, perlasse et védasse) ;

Chanvre en masse, y compris les tiges ou filasses de bananier , aloès , le chanvre de Manille, le phormium tenax et autres filaments de même nature, non spécialement tarifés ;

Cornes et bouts de cornes ;

Crins bruts ;

Cuirs et peaux : grandes peaux brutes ou non apprêtées ;

Cuirs et peaux (rognures de) ;

Cuivre (minerai de) ;

Épiceries : macis, noix muscades, clous de girofle, antofles de girofle et autres non spécialement tarifées ;

Étain brut ;

Fanons de baleine ;

Gingembre sec et confit ;

Goudron ;

Graines oléagineuses : de colza, de navette, de chanvre ou chènevis, de lin, de sésame, de cameline et toutes autres graines oléagineuses non spécialement tarifées, à l'exception de la graine de lin de Riga à semer ;

Graisses, suifs, dégras, saindoux, etc. ;

Huiles de palme, de coco, de touloucouna et d'illipé ;

Huiles de poisson de pêche étrangère : de baleine, de chien marin, de cachalot et de spermaceti, de foie ;

Indigo ;

Marbre brut et en blocs ou dalles ;

Miel ;

Plomb brut ou en saumons et vieux plomb ;

Poissons de pêche étrangère : harengs, huîtres, homards et stockfischs ;

Poivre et piment ;

Quercitron ;

Résines brutes non spécialement tarifées ;

Rotins, jones, roseaux et bambous exotiques ;

Sabots et déchets de sabots de bétail et de chevaux ;

Salpêtre brut ;

Savons durs ;

Sumac (écorces, feuilles et brindilles) ;

Térébenthine (huile de) ;

Thés.

2° Aux droits des importations sous pavillon étranger, immédiatement inférieurs à ceux qui lui sont applicables aux termes du tarif belge :

Coton en laine originaire de la colonie néerlandaise de Surinam.

3° Aux droits actuellement applicables aux importations directes des lieux transatlantiques autres que ceux de production, sous pavillon du pays d'où l'importation se fait :

Sucre brut de canne originaire des colonies néerlandaises aux Indes orientales.

4° Aux droits applicables aux provenances directes des lieux de production sous pavillon belge :

a. Avec addition de 11 p. %, une quantité annuelle de 7,394,000 kilogrammes de café originaire des colonies néerlandaises aux Indes orientales (1) ;

b. Une quantité annuelle de 180,000 kilogrammes de tabacs en feuilles ou en rouleaux originaires de pays hors d'Europe.

Il est convenu que toute autre exception que ferait la Belgique à son système de droits différentiels en faveur d'autres États deviendrait commune aux Pays-Bas dans les mêmes conditions. Il est également entendu que la différence entre les droits dus pour les provenances des Pays-Bas et les droits moins élevés du tarif actuellement en vigueur en Belgique ne sera point augmentée pendant la durée du traité.

La quantité de café mentionnée au § 4, litt. A, du présent article, sera augmentée ou diminuée à la fin de chaque période quinquennale, à compter du 1^{er} janvier 1849, de manière à conserver la proportion actuelle des sept dix-septièmes de la consommation moyenne en Belgique, sans qu'elle puisse toutefois descendre au-dessous du *minimum* de 7,000,000 de kilogrammes.

L'importation du café mentionnée au § 4, litt. A, aura lieu par les bureaux et dans les proportions à déterminer de commun accord entre les deux Gouvernements avant l'époque fixée pour l'échange des ratifications.

Si, au 1^{er} novembre de chaque année, l'importation par l'un ou l'autre des bureaux à désigner n'atteint pas les neuf douzièmes du chiffre qui lui aura été assigné, la différence sera reportée sur un ou plusieurs autres bureaux. La déclaration du changement apporté à la répartition primitive sera publiée dans le *Moniteur belge* avant le 15 novembre.

L'importation de la quantité annuelle de tabac mentionnée au § 4, litt. B, se fera par le canal de Bois-le-Duc à Maestricht et par la Meuse ou le canal latéral, à l'exception d'une quantité de 20,000 kilogrammes, qui pourra être importée par le bureau de Lommel.

ART. 15. Le pavillon néerlandais jouira en Belgique du traitement le plus favorable pour l'importation, d'ailleurs que des Pays-Bas, des marchandises comprises dans le § 1^{er} de l'article précédent, et, en général, pour l'importation de toutes les marchandises auxquelles s'appliquent l'art. 10 de la loi du 26 août 1822 et l'art. 4 de la loi du 21 juillet 1844.

(1) Art. 14 du traité du 29 juillet 1846 et arrêté de S. M. le Roi des Belges du 26 mars 1849.

Les importations des Pays-Bas par canaux et rivières sont assimilées aux arrivages par mer pour l'application des mêmes articles.

ART. 16. Les navires et les provenances de Belgique continueront à jouir, dans les Pays-Bas, de tous les avantages dont ils sont actuellement en possession aux termes des lois du 8 août 1830.

Si, toutefois, les Pays-Bas, par un changement de principe dans ces lois, venaient à exiger en cette matière la complète réciprocité des autres États, et à établir de nouveaux droits différentiels, de pavillon ou de provenance, préjudiciables au commerce ou à la navigation belge, la Belgique pourrait retirer à la navigation et au commerce néerlandais les avantages qui font l'objet des deux articles précédents.

ART. 17. Les objets de toute nature exportés des Pays-Bas par navires belges, ou de Belgique par navires néerlandais, vers quelque destination que ce soit, ne payeront d'autres droits et ne seront assujettis à d'autres formalités, que si l'exportation avait lieu sous pavillon national.

ART. 18. Les sujets belges et les produits du sol et de l'industrie de Belgique jouiront, dans les colonies néerlandaises, de toutes les faveurs qui sont ou qui seront accordées aux sujets et aux produits de tout autre État européen le plus favorisé.

Le pavillon belge sera traité dans ces colonies suivant le régime le plus favorable que la législation néerlandaise permettra de lui appliquer.

Les produits des colonies néerlandaises jouiront en Belgique de toutes les faveurs qui sont ou qui seront accordées aux produits similaires de toute autre contrée, dans les mêmes conditions d'importation, sauf l'assimilation des pavillons.

ART. 19. Les droits d'entrée sur les poissons de pêche nationale dénommés ci-après, importés de l'un des deux États dans l'autre, sous pavillon belge ou néerlandais, sont réglés comme il suit, savoir :

Anchois frais, salés, fumés ou séchés :

Les 100 kilogrammes. . . .	fr. 4	» en Belgique.
—	fl. 1 90	dans les Pays-Bas.

Harengs secs, saurés, fumés, frais ou braillés et plies séchées :

Les 1,000 pièces	fr. 5	» en Belgique.
—	fl. 2 40	dans les Pays-Bas.

Poissons de mer frais, jusqu'à concurrence d'une quantité annuelle et totale de 1,500,000 kilogrammes, savoir :

Poissons communs, tels que raies, flottes, plies, esturgeons :

Les 100 kilogrammes. . . .	fr. 5	» en Belgique.
—	fl. 2 40	dans les Pays-Bas.

Poissons fins, tels que turbots, barbues, soles, cabillauds, élecfins, merlans, éperlans, elbots :

Les 100 kilogrammes. . . .	fr. 9	» en Belgique.
—	fl. 4 25	dans les Pays-Bas.

Morue en saumure ou au sel sec jusqu'à concurrence d'une quantité annuelle de 2,500 tonnes.

La tonne . . . fr. 10 » en Belgique.
— . . . fl. 4 70 dans les Pays-Bas.

Sardines fumées :

Les 1,000 pièces. . . fr. 4 » en Belgique.
— . . . fl. 1 90 dans les Pays-Bas.

Le droit d'entrée en Belgique est fixé à 6 francs par tonne, sans distinction de saison, sur le hareng en saumure ou au sel sec, importé des Pays-Bas sous pavillon belge ou néerlandais.

L'importation annuelle en Belgique des quantités de poisson frais et de morue admises aux droits réduits se fera par les bureaux d'Anvers, de Gand, d'Ostende et de Westwezel, dans les proportions suivantes, savoir :

	Poisson frais.	Morue.
Anvers.	1,400,000 kilog.	2,000 tonn.
Gand	25,000 »	500 »
Ostende	25,000 »	»
Westwezel (par terre) . . .	50,000 »	»

Si, au 1^{er} novembre de chaque année, l'importation de poisson frais, par l'un ou l'autre des bureaux désignés, n'atteint pas les neuf douzièmes du chiffre qui lui est assigné dans la répartition ci-dessus, la différence sera reportée sur un ou plusieurs autres bureaux, selon les indications qui seront fournies par le gouvernement des Pays-Bas.

La déclaration du changement apporté à la répartition primitive sera publiée dans le *Moniteur belge* avant le 15 novembre. Si, au 1^{er} avril de chaque année, la quantité de morue, dont l'importation est autorisée par le bureau de Gand, n'est pas entièrement épuisée, le restant sera reporté de droit sur le bureau d'Anvers.

En cas d'innavigabilité des eaux intérieures, à cause des glaces, l'importation du poisson frais pourra momentanément se faire par le bureau de douanes de Putte. Les quantités importées par ce bureau seront imputées sur le contingent attribué au bureau d'Anvers.

ART. 20. Les vins de France et du Rhin, importés de l'un des deux États dans l'autre, seront admis aux mêmes droits que si l'importation en était faite directement du pays de production.

ART. 21. Les produits suivants, dont l'origine belge ou néerlandaise sera dûment constatée, selon le mode à convenir entre les deux Gouvernements, seront soumis, à l'entrée de l'un des deux États dans l'autre, à un tarif uniforme, ainsi arrêté, savoir :

	BELGIQUE.	PAYS-BAS.
	— Francs.	— Florins.
<i>Bières</i> , en cercles l'hectolitre,	5 25	2 50
— en bouteilles de 116 ou plus à l'hec- tolitre les 100 bout.,	5 75	2 75
— en cruchons d'eau de Selters, de 1 lit. 2 décilit. ou moins . . . les 100 cruch.,	6 25	3 »
<i>Cartes à jouer</i> , en jeux ou en feuilles . . les 100 kilogr.,	12 75	6 »
<i>Céruse</i> —	3 »	1 40
<i>Chanvre peigné</i> —	3 »	1 40
<i>Clous en fer</i> —	1 50	» 75
<i>Cuir</i> s tannés et préparés, non spécialement tarifés. —	12 75	6 »
<i>Houblon</i> —		Libre.
<i>Lin peigné</i> —	5 »	2 40
<i>Livres</i> en langue flamande ou hollandaise, reliés, cartonnés ou brochés —	2 »	1 »
<i>Meubles</i> <i>ad valorem</i> ,		8 p. %
<i>Papiers</i> de toute espèce, sans distinction, à l'exception des cartons —		5 p. %
<i>Savons</i> durs ou mous. les 100 kilogr.,	9 50	4 50
— parfumés —	15 75	7 50
<i>Stéarine</i> —	8 50	4 »
<i>Verreries</i> , bouteilles ordinaires. . . . les 100 pièces,	2 »	1 »
— verres à vitre de toute espèce, et tuiles de verre . . . <i>ad valorem</i> ,		5 p. %
<i>Cristallerie</i> unie, non colorée et non taillée, les 100 kilogr.,	6 25	3 »
— dorée, colorée, à côtes, taillée ou avec applications. —	12 75	6 »

Il est entendu que le tarif réciproque, établi par le présent article, ne pourra être altéré par des primes d'exportation, *drawbacks* ou autres mesures analogues. Cette disposition est également applicable aux droits fixés par les art. 22 et 24.

ART. 22. Les droits d'entrée dans les Pays-Bas, sur les produits belges dénommés ci-après, sont fixés ainsi qu'il suit, savoir :

<i>Acides</i> : nitrique, les 100 kilog. fl.	1 »
sulfurique, —	» 10
Ardoises, les 1,000 pièces	» 10
Bonneterie, dentelles et tulles, <i>ad valorem</i>	4 p. %
Chapeaux de soie à fond de feutre, la pièce	» 25

Fer : ouvrages et ustensiles de fer forgé, battu ou laminé, sans adjonction d'autres matières, y compris les haches, pelles, bèches, pics, pioches, marteaux et râteaux, même munis d'un manche en bois, ainsi que les vis de toute espèce, *ad valorem*. 2 p. %

Le régime de la nation la plus favorisée est assuré à la Belgique pour les autres spécialités de l'article *Fer*.

Fil de lin, de chanvre et d'étoupes à coudre et toute autre espèce de fil non spécialement tarifé, les 100 kilogrammes	10 »
Mercerie et coutellerie, <i>ad valorem</i>	3 p. %
Porcelaine, autre que dorée, les 100 kilogrammes.	6 »
Tissus, toiles et étoffes de coton, écrus, blanchis, teints ou imprimés, <i>ad valorem</i>	4 p. %
Tissus et étoffes de laine, draps, casimirs et autres étoffes remplaçant les draps et casimirs, telles que buxkins, cuirs de laine, draps zéphyr, etc., les 100 kilogrammes	30 »
Toute autre espèce d'étoffes de laine pure ou mélangée dont 6 mètres pèsent un kilogramme ou plus, les 100 kilogrammes.	30 »
Toute autre espèce d'étoffes de laine pure ou mélangée dont 6 mètres pèsent moins d'un kilogramme, <i>ad valorem</i>	5 p. %
Tissus, toiles et étoffes de lin, de chanvre ou d'étoupes écrus, blanchis, teints ou imprimés de toute espèce, à l'exception des coutils dits <i>Beddetyk</i> , <i>ad valorem</i>	1 p. %
Tissus, rubans et marchandises de soie de toute espèce, le kilogramme.	2 »
Les étoffes de coton et laine sans autre mélange, dont la chaîne est exclusivement en coton et dont 6 mètres pèsent un kilogramme ou plus, sont assimilées aux tissus de coton.	

Les étoffes où la laine n'entre pas, mélangées de coton, de soie, de lin ou de chanvre, seront classées d'après la matière qui domine dans leur composition par rapport au poids.

Verreries : glaces étamées et non étamées, *ad valorem* 6 p. %

La Belgique partagera de plein droit tout régime plus favorable accordé à une autre nation quelconque en ce qui concerne les glaces.

Le régime de la nation la plus favorisée est assuré à la Belgique pour la houille.

ART. 23. Les droits de sortie sur les cendres de foyer exportées des Pays-Bas pour la Belgique par tous les bureaux de la frontière limitrophe sont réduits de 50 à 5 cents par tonneau d'un mètre cube ou de dix hectolitres.

ART. 24. Les droits d'entrée en Belgique sur les produits néerlandais dénommés ci-après sont fixés ainsi qu'il suit, savoir :

Tapis de poil de vache, *ad valorem*, 10 p. %.

Coatings, calmoucks, duffels, tiretaines, frises, kerseys, baies, couvertures et autres tissus de laine lourds et épais de même nature, les 100 kilogrammes, fr. 63-50.

Fromage, les 100 kilogrammes, 7 francs.

Perches de sapin, originaires du duché de Limbourg et n'ayant pas plus de 70 centimètres de circonférence au gros bout, importées directement du duché par la Meuse ou le canal latéral, *ad valorem*, 6 p. %.

Semences autres que graines oléagineuses, à la moitié du droit actuel.

Céréales récoltées dans le duché de Limbourg, au quart des droits fixés par le tarif général jusqu'à concurrence d'une quantité annuelle de 12,000,000 de kilogrammes dont l'importation aura lieu par les bureaux belges de Fouron-St-Martin, de Moulant et de Lixhe (par la Meuse ou le canal latéral), à raison de 750,000 kilo-

grammes par trimestre pour le dernier bureau, et de 1,125,000 kilogrammes pour chacun des deux autres.

Si, au 10 du dernier mois de chaque trimestre, l'importation par l'un ou l'autre de ces bureaux n'atteint pas les deux tiers du chiffre qui lui est assigné, la différence sera reportée sur les autres bureaux, sans que cependant la quantité annuelle à importer par le bureau de la Meuse ou du canal latéral puisse en aucun cas dépasser 3,000,000 de kilogrammes.

Si la législation actuellement en vigueur en Belgique sur l'importation du bétail venait à subir des modifications, les droits sur le bétail néerlandais ne pourraient dépasser le taux indiqué à l'art. 23 du traité du 29 juillet 1846.

ART. 25. Les réductions de droits concédées de part et d'autre par le présent traité ne seront accordées spécialement à d'autres pays que moyennant des équivalents.

Si l'une des Hautes Parties contractantes accorde à une autre nation quelconque de plus grands avantages relativement aux objets dénommés dans ce traité, ces avantages deviendront de plein droit communs à l'autre partie.

Si d'autres faveurs en matière de commerce ou de douane sont concédées par l'un des deux États à quelque autre nation, les mêmes faveurs seront partagées par l'autre État qui en jouira gratuitement si la concession est gratuite, ou en donnant un équivalent si la concession est conditionnelle, auquel cas l'équivalent fera l'objet d'une convention spéciale entre les deux États, sans préjudice de ce qui est stipulé à l'art. 18.

ART. 26. Des mesures seront prises de commun accord, entre les deux Hautes Parties contractantes, pour prévenir ou réprimer les abus qui pourraient se commettre par la substitution de produits similaires aux produits favorisés en raison de leur origine ou de leur provenance par le présent traité.

Il sera conclu entre les deux Parties une convention pour la répression de la fraude sur leur frontière limitrophe.

ART. 27. Le présent traité aura force et vigueur jusqu'au 1^{er} janvier 1857.

Si l'une ou l'autre des Hautes Parties contractantes ne l'a pas dénoncé par déclaration officielle, au moins un an avant le 1^{er} janvier 1857, il continuera à rester en vigueur une année en sus et ainsi de suite d'année en année, jusqu'à ce qu'il ait été dénoncé au moins un an d'avance.

ART. 28. Le présent traité sera ratifié, et les ratifications seront échangées à la Haye, le 15 décembre prochain, ou plus tôt si faire se peut. Il sera obligatoire à dater du 1^{er} janvier 1852.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé leurs cachets.

Fait à la Haye, le vingtième jour du mois de septembre de l'an de grâce mil huit cent cinquante et un.

(L. S.) WILLMAR.

(L. S.) LIEDTS.

(L. S.) VAN SONSBECK.

(L. S.) VAN BOSSE.

(L. S.) PAHUD.

Protocole additionnel au traité de commerce et de navigation entre la Belgique et les Pays-Bas, signé à la Haye, le 20 septembre 1851.

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

Avant de procéder à cet acte, les plénipotentiaires respectifs ont arrêté les dispositions suivantes, qu'ils n'ont pas jugées de nature à être comprises dans le traité et qu'ils ont dès lors consignées dans le présent protocole.

§ 1^{er}. Les deux Gouvernements s'engagent, chacun en ce qui le concerne, à ne pas soumettre les marchandises, à l'égard desquelles il est stipulé dans le traité de ce jour, à un régime de douane différent de celui qui existe en général pour les autres marchandises, sauf les exceptions indiquées ci-après :

a. Le principe de la justification d'origine est admis à l'égard des vins de France et du Rhin mentionnés à l'art. 20 du traité, et il sera réglé de commun accord, s'il y a lieu. Provisoirement, il ne s'appliquera qu'aux vins préparés de manière à perdre leur caractère propre et à imiter les vins d'autres pays.

L'origine de ces vins sera justifiée par une attestation de l'administration communale, du chef de la douane ou du consul belge ou néerlandais au lieu de provenance, constatant que la préparation s'est opérée exclusivement avec des vins de France ou du Rhin. L'intéressé sera tenu de produire, en outre, un certificat dressé par l'expéditeur en Belgique ou dans les Pays-Bas, et affirmé par le receveur des douanes ou accises du lieu de chargement, qui s'assurera de l'origine en se faisant exhiber les registres et factures de l'expéditeur ou de toute autre manière. Ce certificat aura la forme du modèle *A*, annexé au présent protocole.

b. L'origine du coton en laine et du sucre brut de canne, mentionnés à l'art. 14, §§ 2 et 3 du traité, sera constatée au bureau d'entrée en Belgique par un certificat, modèle *B*.

c. La provenance des autres marchandises qui font l'objet de l'art. 14 ainsi que de l'art. 13, sera justifiée au bureau d'entrée en Belgique par la production de la charte-partie, du manifeste ou des connaissements visés par le chef de la douane au lieu d'expédition dans les Pays-Bas. Ces visa ne seront pas accordés pour les marchandises passant en transit direct sans déchargement et débarquement, c'est-à-dire qui n'auront pas été réellement chargées dans les ports néerlandais.

d. A l'égard des marchandises dont le droit général d'importation dans le pays où elles sont introduites ne dépasse pas le montant cumulé du droit réduit suivant le traité et du droit qui frappe dans l'autre pays les produits similaires étrangers, il ne sera exigé, de part et d'autre, qu'une attestation du receveur des douanes au bureau de sortie, constatant que la marchandise n'est pas exportée en transit et ne provient pas d'un entrepôt. Cette attestation sera conforme au modèle *C*.

Le bétail entrant en transit par le bureau de Fouron-Saint-Martin, aux termes

de l'art. 12 du traité, devra être accompagné d'une attestation semblable, constatant qu'il n'a pas transité par le territoire néerlandais.

e. Les marchandises dont les droits d'entrée sont réduits et qui ne remplissent pas la condition énoncée au litt. a, ne seront admises aux droits fixés par le traité que pour autant que l'origine belge ou néerlandaise en soit prouvée par la production d'un certificat modèle D. Ce mode de justification est également applicable aux céréales et aux perches de sapin du duché de Limbourg, mentionnés à l'art. 24 du traité.

En ce qui concerne les cuirs et la cristallerie, mentionnés à l'art. 21, la déclaration d'origine doit émaner du fabricant lui-même.

f. Si le besoin se faisait ultérieurement sentir de compléter ou de modifier les dispositions qui précèdent, d'autres mesures seront arrêtées de commun accord entre les deux Gouvernements.

§ 2. Les pêcheurs néerlandais du Zwin demeureront en possession des facilités dont ils jouissent pour l'importation en Belgique des produits de leur pêche, sans préjudice toutefois des dispositions du règlement du 20 mai 1843, relatif à la pêche et au commerce de pêche.

§ 3. Les pêcheurs belges et néerlandais du Braakman conserveront la faculté de débarquer leurs salicoques au lieu d'amarrage et de déchargement, désigné par le gouvernement des Pays-Bas près de l'écluse d'Isabelle, sauf à se conformer aux mesures de police établies pour prévenir les abus.

Les dispositions des règlements en vigueur concernant l'importation en Belgique du poisson provenant de la pêche du Braakman continueront d'être appliquées aux salicoques dont il s'agit, qu'elles soient fraîches ou cuites.

Le gouvernement des Pays-Bas s'engage à satisfaire, dans une mesure équitable, aux réclamations des pêcheurs belges, relatives à la répartition des banes de moules du Braakman et à la surveillance contre les vols qui s'y commettent.

§ 4. Il est entendu que le poisson provenant de la pêche dans l'Escaut occidental, et mentionné à l'art. 16 du règlement du 20 mai 1843, n'est pas compris dans la quantité de poisson frais dont l'importation d'un pays dans l'autre est admise à des droits de faveur en vertu de l'art. 19 du traité.

§ 5. 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 arrangements qui y sont contenus seront censés 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, expédié en double et signé le vingtième jour du mois de septembre de l'an de grâce mil huit cent cinquante et un.

(L. S.) WILLMAR.

(L. S.) LIEDTS.

(L. S.) VAN SONSBECK.

(L. S.) VAN BOSSE.

(L. S.) PAHOD.

ANNEXE N° 2.

Suppression du régime différentiel à la sortie de Java. (Protocole additionnel.)

La valeur totale des exportations de Java et de Madura s'est élevée, en 1856, à 105,000,000 de florins.

Si, de cette somme, nous déduisons la valeur des espèces, 9,000,000, et celle des marchandises qui n'ont fait que transiter, 4,000,000, nous trouvons que l'exportation des produits du sol et de l'industrie de Java et de Madura a été de 92,000,000, lesquels se répartissent ainsi :

Les deux tiers, ou 61,000,000, exportés pour compte du Gouvernement,

Et le tiers, ou 31,000,000, exportés par le commerce libre.

Voici, pour les principaux articles, les chiffres de l'exportation libre mis en regard des besoins de la consommation en Belgique :

	1856. Exportation libre de Java.	1856. Consommation en Belgique.
Sucre	fr. 25,000,000	fr. 10,000,000
Riz	16,000,000	21,000,000
Café	6,000,000	27,000,000
Indigo	4,000,000	3,000,000
Tabacs	2,000,000	8,000,000

La part déjà acquise aujourd'hui au commerce libre s'agrandirait encore, si le Gouvernement faisait un usage complet de la faculté qu'il s'est réservée de vendre à Java une certaine quantité de café, de sucre et d'épices. Cette quantité est, pour le café, de 200,000 piculs, valant environ, à fl. 30-20 le picul (cours de 1856), 6,000,000 de florins, et pour le sucre, de 150,000 piculs, représentant, à fl. 14-65 le picul (même cours), une valeur approximative de 2,000,000 de florins. Quant aux épices, la quantité n'est pas déterminée, mais elle doit, d'après la convention existant entre le Gouvernement et la Handels-Maatschappij, être en rapport avec les besoins des contrées situées à l'est du cap de Bonne-Espérance.

A partir de 1860, le Gouvernement pourra faire vendre aux Indes tous les produits coloniaux sans exception.

Quoi qu'il en soit de l'avenir, nous devons prendre pour base l'étendue actuelle du marché colonial; nous avons vu que le commerce libre en avait tiré, en 1856, une valeur de 31,000,000 de florins.

De cette valeur, plus de la moitié, soit environ 16,000,000 de florins, a été absorbée par les Pays-Bas seuls; après les Pays-Bas viennent la France, avec 2,600,000 florins; la Suède, avec 1,500,000 florins; la Grande-Bretagne, avec 960,000 florins; quant à la Belgique, elle n'a exporté des Indes néerlandaises que pour une somme de 116,000 florins seulement.

Sous l'empire d'une législation coloniale qui frappait de droits doubles la sortie

de la plupart des produits importants, expédiés vers d'autres pays que la mère-patrie, les transactions avec l'étranger devaient être nécessairement faibles.

A cette cause d'infériorité, la Belgique en joignait une seconde : son pavillon n'était pas assimilé au pavillon néerlandais.

On va changer cette situation, d'un côté, en égalisant les droits de sortie, de l'autre, en supprimant la surtaxe qui atteignait notre pavillon.

Notons, au surplus, bien que le commerce libre, à Java, s'élève dès maintenant à 60 ou 70,000,000 de francs, que nous ne prétendons nullement chercher de ce côté l'approvisionnement total de la Belgique, lequel est de 78,000,000 (moyenne de 1854-1856). Il est d'autres marchés avec lesquels nous avons à entretenir et même à développer nos relations, et nous ne pourrions jamais demander aux colonies néerlandaises qu'un appoint d'ailleurs susceptible d'acquiescer une véritable importance.

En résumé, l'on nous ouvre un marché dont l'accès, jusqu'à présent, nous était interdit; sans s'exagérer outre mesure la portée de ce résultat, nous croyons qu'il ne faut pas non plus le considérer comme à peu près sans valeur.

ANNEXE N° 3.

Entrée aux colonies néerlandaises. (§ 2 de l'art. 17 du traité.)

L'art. 32 du traité de commerce et de navigation conclu le 31 décembre 1851, entre le Zollverein et les Pays-Bas, est ainsi conçu :

« En outre, le Gouvernement néerlandais s'engage :

b. En ce qui concerne les 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 ces 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 des futailles, <i>ad valorem</i> .	6 p. %
Bougies de sperma ceti, de composition, etc., le kilogramme.	12 cents.
Comestibles, à l'exception de ceux spécialement désignés au tarif, <i>ad valorem</i> .	12 p. %
Drogueries et médicaments, <i>ad valorem</i> .	6 p. %
Eaux minérales en cruches ou en bouteilles, les 100 cruches ou bouteilles	flor. 6
Étoffes en soie, y compris le velours, <i>ad valorem</i> .	6 p. %

Matériaux pour la construction et l'armement des navires, à l'exception des cordages et des toiles à voiles, <i>ad valorem</i>	6 p. %
Mercerie, y compris la bijouterie fausse et la verroterie, <i>ad valorem</i>	6 p. %
Poudre et armes à feu, <i>ad valorem</i>	6 p. %
Quincaillerie (galanterie-waaren), <i>ad valorem</i>	12 p. %
Savon, <i>ad valorem</i>	6 p. %
Tabac, tant en feuilles que préparé, le kilogr.	8 cents.
Pour 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 énumérées ci-dessus sous *b.*»

Il serait impossible, faute de données statistiques suffisantes, d'indiquer, même d'une manière approximative, le parti que le Zollverein a tiré de la clause que nous venons de transcrire.

Nous possédons seulement les chiffres de l'exportation, des Pays-Bas aux Indes orientales, des produits compris dans cette clause; le relevé ci-après indique ces chiffres, tels que le donne le tableau général du commerce des Pays-Bas pendant l'année 1856.

Relevé de l'exportation, des Pays-Bas aux Indes néerlandaises, des marchandises comprises à l'art. 32, du traité entre les Pays-Bas et le Zollverein.

DÉSIGNATION DES MARCHANDISES.	COMMERCE		Observations.
	GÉNÉRAL.	SPÉCIAL.	
	Florins.	Florins.	
Bois et marchandises en bois, à l'exception des futailles	44,454	41,817	
Bougies de sperma ceti, de composition, etc.	115,507	98,554	
Comestibles, à l'exception de ceux spécialement désignés au tarif (a).	"	"	(a) Le tableau n'indique pas séparément cet article.
Drogueries et médicaments	552,122	6,950	
Eaux minérales en cruches ou en bouteilles.	55,160	24,560	
Étoffes en soie, y compris le velours. . . .	61,448	12,464	
Matériaux pour la construction et l'armement des navires, à l'exception des cordages et des toiles à voiles (b).	"	"	(b) Id.
Mercerie, y compris la bijouterie fausse et la verroterie	525,678	59,467	
Quincaillerie (c).	"	"	(c) Le tableau comprend cet article sous la même rubrique que la mercerie.
Poudre	99,118	99,118	
Armes à feu.	^(d) 598,711	^(d) 555,505	(d) Ces chiffres comprennent les armes à feu et les armes blanches, entre lesquelles le tableau ne distingue pas.
Savon	11,550	11,517	
Tabac, tant en feuilles que préparé	11,760	"	
Tous les objets non énumérés au tarif d'importation en vigueur aux Indes orientales, produits de l'Europe, de l'Amérique et du cap de Bonne-Espérance (e). . . .	"	"	(e) Non indiqué au tableau.
TOTAUX.	1,455,508	687,552	

Ce tableau est lui-même incomplet, attendu qu'il ne comprend pas plusieurs articles d'une certaine importance, tels que les bois et les marchandises en bois, les matériaux pour la construction et l'armement des navires, la quincaillerie, etc.

Tel qu'il est, il en résulte que l'exportation, des Pays-Bas aux Indes néerlandaises, des produits dont il s'agit, a atteint en 1856 la valeur de plus de 3,000,000 de francs.

La concession accordée au Zollverein ayant été étendue à la Belgique, notre industrie pourra désormais concourir pour la fourniture des articles dont il est question.

ANNEXE N° 4.

*Assimilation du pavillon belge au pavillon néerlandais pour les transports
coloniaux. (§ 2 de l'art. 17 du traité.)*

MOUVEMENT DE LA NAVIGATION AUX INDES ORIENTALES NÉERLANDAISES PUBLIÉ PAR LE
MINISTÈRE DES COLONIES DES PAYS-BAS.

CLASSIFICATION DES NAVIRES D'APRÈS LES LIEUX DE PROVENANCE ET DE DESTINATION.

Entrée.			Sortie.		
	Es 1855.	Es 1856.		Es 1855.	Es 1856.
Navires venant :			Navires expédiés :		
Des Pays-Bas	140	220	Vers les Pays-Bas :		
Des autres pays d'Europe	78	81	Sous pavillon néerlandais	246	319
			— étranger.	29	55
TOTAL POUR L'EUROPE	218	501	TOTAL	275	554
De l'Amérique	35	54	Vers les autres pays d'Eu- rope	50	57
Du cap de Bonne-Espérance.	8	7	TOTAL POUR L'EUROPE	325	411
Des Indes occidentales.	17	16	Vers l'Amérique	14	25
De Chine, Manille, Siam.	55	64	— le cap de Bonne-Espé- rance	"	1
Des îles Sandwich.	"	1	— les Indes occidentales.	6	5
De l'île Maurice.	"	1	— l'île Maurice	1	"
De l'Algérie.	"	2	— la Chine, Manille, Siam	41	51
Du Japon.	1	2	— le Japon	2	4
De la Nouvelle-Hollande.	108	78	— la Nouvelle-Hollande	27	10
De l'Archipel oriental	1,869	1,815	— l'Archipel oriental	2,029	2,028
TOTAL	2,509	2,521	TOTAL	2,445	2,555

CLASSIFICATION DES NAVIRES D'APRÈS LE PAVILLON.

Entrée.			Sortie.		
	En 1855.	En 1856.		En 1855.	En 1856.
Navires sous pavillon néerlandais venant :			Navires sous pavillon néerlandais sortis :		
Des Pays-Bas	140	220	Vers les Pays-Bas	246	519
De la Grande-Bretagne . .	25	15	— la Grande-Bretagne . .	1	2
De France	»	1	— l'Amérique	»	5
De Belgique	»	2	— les Indes occidentales.	5	1
De Hambourg	3	2	— le cap de Bonne-Espé-		
Des autres pays d'Europe .	8	8	rance	»	1
D'Amérique	10	15	— la Chine, Manille, Siam	4	12
Du cap de Bonne-Espérance.	1	2	— le Japon	2	4
Des Indes occidentales . .	9	5	— la Nouvelle-Hollande .	2	»
De Chine, Manille, Siam .	10	24	— l'Archipel oriental . .	1,955	1,938
Du Japon	1	2			
De la Nouvelle-Hollande . .	54	48	TOTAL DES NAVIRES NÉERLANDAIS	2,195	2,280
De l'Archipel oriental . . .	1,806	1,750			
TOTAL DES NAVIRES NÉERLANDAIS	2,065	2,060			
Navires :			Navires :		
Sous pavillon anglais	65	67	Sous pavillon anglais	61	57
— français	20	19	— français	21	18
— belge	»	1	— belge	»	1
— hambourgeois	6	17	— hambourgeois	7	15
— brémois	5	10	— brémois	2	9
— hanovrien	1	»	— oldenbourgeois	»	2
— prussien	»	1	— autrichien	»	1
— autrichien	»	2	— prussien	»	1
— oldenbourgeois	1	1	— suédois	20	25
— norvégien	2	»	— norvégien	2	»
— suédois	18	54	— danois	7	15
— danois	8	11	— portugais	»	1
— portugais	»	1	— américain	41	58
— américain	42	55	— chinois	5	12
— chinois	6	6	— siamois	21	17
— siamois	23	15	— asiatique	65	45
— asiatique	49	45			
TOTAL DES NAVIRES ÉTRANGERS .	244	261	TOTAL DES NAVIRES ÉTRANGERS.	252	255
TOTAL GÉNÉRAL	2,309	2,321	TOTAL GÉNÉRAL	2,445	2,535

**MOUVEMENT DE LA NAVIGATION ENTRE LES PAYS-BAS ET LES INDES ORIENTALES
NÉERLANDAISES, TIRÉ DES TABLEAUX GÉNÉRAUX DU COMMERCE DES PAYS-BAS.**

Navires venus de Java aux Pays-Bas.

Navires expédiés des Pays-Bas vers Java.

Année 1851.

	CHARGÉS.	SUR LEST.		CHARGÉS.	SUR LEST.
Sous pavillon néerlandais . .	233	»	Sous pavillon néerlandais . .	150	67
— anglais	2	»	— français	»	1
— des États-Unis . .	5	»	— des Indes néer-		
— suédois	1	»	landaises . .	»	2
— norvégien . .	1	»	TOTAL . . .	150	70
— hanovrien . .	1	»		<hr/>	<hr/>
TOTAL . . .	245	»		220	

Année 1852.

	CHARGÉS.	SUR LEST.		CHARGÉS.	SUR LEST.
Sous pavillon néerlandais . .	258	»	Sous pavillon néerlandais . .	150	54
— anglais	11	»	— des Indes néer-		
— brémois	2	»	landaises . .	1	»
— des Indes néer-			TOTAL . . .	151	54
landaises : .	1	»		<hr/>	<hr/>
TOTAL . . .	272	»		185	

Année 1853.

	CHARGÉS.	SUR LEST.		CHARGÉS.	SUR LEST.
Sous pavillon néerlandais . .	228	»	Sous pavillon néerlandais . .	97	9
— anglais	12	»	TOTAL . . .	106	
— suédois	2	»			
— hambourgeois.	1	»			
TOTAL . . .	243	»			

Année 1854.

	CHARGÉS.	SUR LEST.		CHARGÉS.	SUR LEST.
Sous pavillon néerlandais . .	277	»	Sous pavillon néerlandais . .	108	6
— anglais	6	»	TOTAL . . .	114	
— suédois	5	»			
— norvégien . .	1	»			
— prussien . . .	1	»			
— brémois	5	»			
— hambourgeois.	2	»			
TOTAL . . .	295	»			

Année 1855.

	CHARGÉS.	SUR LIST.		CHARGÉS.	SUR LIST.
Sous pavillon néerlandais . .	245	»	Sous pavillon néerlandais . .	161	25
— anglais	6	»			
— des États-Unis.	3	»	TOTAL . . .	186	
— suédois	4	»			
— hambourgeois.	1	»			
TOTAL . . .	259	»			

Année 1856.

	CHARGÉS.	SUR LIST.		CHARGÉS.	SUR LIST.
Sous pavillon néerlandais . .	293	»	Sous pavillon néerlandais . .	200	55
— anglais	10	»			
— des États-Unis.	6	»	TOTAL . . .	255	
— suédois	4	»			
— oldenbourgeois	2	»			
— brémois	1	»			
TOTAL . . .	316	»			

Mouvement de la navigation entre la Belgique et les Indes orientales néerlandaises, d'après les tableaux généraux du commerce de la Belgique.

ANNÉE.	NAVIRES venus des Indes en Belgique.		NAVIRES partis de Belgique pour les Indes.		TOTAL.		TOTAL GÉNÉRAL.
	BELGES.	ÉTRANGERS.	BELGES.	ÉTRANGERS.	BELGES.	ÉTRANGERS.	
1851	»	»	»	»	»	»	»
1852	»	1	1	3	1	4	5
1853	2	4	1	1	3	5	8
1854	5	1	»	2	5	3	6
1855	2	»	»	5	2	5	7
1856	1	»	»	4	1	4	5

Il résulte de ces tableaux :

1° Que le pavillon belge ne prend aucune part dans les transports entre les Indes orientales néerlandaises et la mère-patrie ;

2° Qu'il ne joue qu'un rôle insignifiant en ce qui concerne les transports entre les Indes et les autres pays.

Ainsi :

Sur 2,309 navires entrés aux Indes, en 1855, et 2,445 qui en sont sortis, il n'y a aucun navire belge ;

Sur 2,321 navires entrés en 1856, il n'y a qu'un seul navire belge, et sur 2,533 sortis, un seul également.

La cause, sinon unique, du moins principale, d'un semblable état de choses est facile à saisir ; le pavillon belge, n'étant pas assimilé au pavillon néerlandais, était soumis aux colonies, à des surtaxes qui ne lui permettaient de concourir à armes égales ni avec le pavillon de la mère-patrie, ni avec les pavillons assimilés (1).

Cette cause d'infériorité a été à diverses reprises signalée au Gouvernement par nos agents commerciaux aux Indes.

« Notre pavillon, disait M. d'Egremont, consul général de Belgique à Singapore, en rendant compte d'une mission dont il avait été chargé à Java, en 1855, n'est pas assimilé au pavillon néerlandais pour les transports coloniaux. Cette inégalité a pour cause notre loi du 21 juillet 1844 sur les droits différentiels et disparaîtra sans doute avec celle-ci.

» Dans l'état actuel des choses, nos navires ne pourraient-ils prendre aucun article de retour à Java ? Pour les voyages de Java en Hollande, non ; car, d'un côté, les produits appartenant au Gouvernement sont exclusivement transportés par les navires de la Handels-Maatschappij ; et, de l'autre, les produits dont la vente est libre sont envoyés en Hollande ou sous pavillon néerlandais, ou sous des pavillons qui ne sont pas, comme le nôtre, frappés de surtaxe. Nos navires pourraient obtenir quelques frets pour les expéditions de produits libres vers les pays autres que la Hollande ; ces expéditions sont d'ailleurs assez rares, à cause du double droit de sortie qui atteint la plupart des produits coloniaux qui ne sont pas dirigés vers la mère-patrie. »

Le consul de Belgique à Samarang s'exprimait ainsi, l'an dernier :

« Le commerce entre la Belgique et notre colonie est malheureusement nul dans ce moment. Ce serait, en conséquence, pour moi une grande satisfaction de pouvoir contribuer à le relever et à rétablir les relations d'autrefois, dont la déca-

(1) Les États dont les navires sont traités à Java sur le même pied que ceux des Pays-Bas, sont :

- L'Autriche ;
- Hambourg, Brême, Lubeck ;
- La Prusse et tous les États du Zollverein ;
- Le Mecklembourg-Schwerin ;
- La Sardaigne ;
- La Grande-Bretagne ;
- La Suède et la Norvège ;
- Les États-Romains ;
- La Grèce ;
- Les îles Ioniennes ;
- Les États-Unis ;
- La Toscane.

dence est doublement à regretter, puisque les éléments existent dans les deux pays pour entretenir des rapports suivis.

» On s'étonnerait donc que nos négociants, manufacturiers, etc., aient, pendant si longtemps, négligé les affaires avec notre île ; mais, il ne faut pas perdre de vue les causes qui en amenèrent la cessation. A mon avis, elles se trouvent :

» 1° Dans notre tarif de droits d'entrée qui, en général, est élevé pour les marchandises de provenance étrangère, et surtout pour les toileries ;

» Et 2° dans la circonstance que le pavillon belge n'est pas assimilé à celui de la Hollande, comme le sont ceux de l'Angleterre, de l'Amérique, de l'Allemagne, de Prusse, de Suède, de Norwége et de quelques autres pays.

» Ce dernier obstacle levé et les droits d'entrée dans notre colonie établis sur une base plus modérée, *j'ai la conviction* que le commerce avec la Belgique ne tarderait pas à reprendre et à devenir important.

» Je prends en conséquence la liberté d'attirer votre attention sur ce point. »

Nous croyons également devoir reproduire ici ce que l'Exposé des motifs du traité de 1846 disait de la clause de l'art. 15, stipulant l'assimilation du pavillon belge au pavillon néerlandais pour une exportation de 8,000 tonnes : « L'importance de cette clause du traité est facilement appréciable : les navires belges, faisant le commerce avec les Indes, les Philippines, la Chine, Singapore, Sumatra et Java, auront désormais des retours assurés aux Indes néerlandaises, et nos opérations industrielles vers ces différentes contrées de la mer des Indes en recevront nécessairement de l'accroissement. »

Enfin, la chambre de commerce d'Anvers, consultée sur le nouveau traité à conclure en remplacement de celui de 1851, considérait l'assimilation des pavillons comme une des premières concessions à réclamer des Pays-Bas.

Voici les termes dont elle se servait dans l'avis qu'elle a transmis au Gouvernement, le 8 avril dernier :

« Le système colonial de la Hollande continue à reposer sur les bases les plus restrictives, et c'est de ce côté que nous devons diriger notre attention. Il nous faut obtenir d'abord l'assimilation du pavillon belge au pavillon néerlandais pour les transports coloniaux, faveur qui a été accordée à des pavillons de la plus minime importance, et dont la Belgique ne jouit pas. »

ANNEXE N° 5.

Patente des bateliers. (§ 2 de l'art. 2 du traité.)

Aux termes de l'art. 2 du traité du 20 septembre 1851, les bateliers belges sont assimilés dans les Pays-Bas aux bateliers néerlandais, notamment en ce qui concerne le droit de patente. Pareille assimilation est assurée aux bateliers néerlandais en Belgique.

Voici, en substance, quel était le régime en vigueur dans les Pays-Bas, lors de la signature du traité.

Le droit de patente des bateliers étrangers était de 35 cents par tonneau, à chaque voyage, ou de 1 florin par tonneau, pour l'année entière.

Les bateliers étrangers pratiquant la navigation intérieure, payaient, en outre, 60 cents par tonneau, en tout donc : fl. 1-60 par tonneau et par année.

Les bateliers néerlandais n'étaient soumis qu'à un droit de 60 cents par tonneau, quelques voyages qu'ils fissent.

En Belgique, le régime établi à la même époque et demeuré en vigueur jusqu'aujourd'hui, peut se résumer en ces termes :

Le droit de patente des bateliers s'établit d'après la capacité des bateaux. Le droit varie selon que les bateliers sont indigènes ou étrangers, selon la nature de la navigation et, enfin, selon les objets transportés.

Le droit se fixe par mois et seulement pour le nombre de mois de l'année restant à courir au jour de la déclaration, ou par voyage.

Les bateliers belges, et les bateliers étrangers assimilés aux Belges, payent pour la navigation intérieure un droit de 45 ou de 75 centimes par tonneau, au prorata, suivant la nature des objets transportés.

Pour les exportations et les importations, le droit est de 15 centimes par tonneau et par voyage, pour trois ou pour cinq voyages, selon la nature des exportations et des importations ; quant aux bateliers étrangers non assimilés le droit est de 70 centimes par tonneau et par voyage. Ce droit n'est dû que pour trois voyages pendant la même année. Pour la navigation intérieure, ils sont soumis à un droit de fr. 4-20 par tonneau pour l'année entière.

Peu de temps après la signature du traité hollando-belge, les Pays-Bas conclurent un traité de commerce et de navigation avec le Zollverein.

L'art. 21 de ce traité est conçu dans les termes suivants :

« Sont 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 20 p. % additionnels), et que les bateliers néerlandais ne payeront, etc. »

Il résultait de cette disposition que les bateliers du Zollverein, dans les Pays-Bas, étaient traités, quant au droit de patente, plus favorablement que les bateliers néerlandais et, partant, que les bateliers belges jouissant de l'assimilation aux bateliers néerlandais.

La loi néerlandaise du 22 avril 1852 a mis un terme à cette anomalie, en ce qui concerne les bateliers indigènes.

D'après cette loi, tous les bateaux soumis à l'impôt sont divisés en deux classes, suivant leur mode d'emménagement et la nature des transports auxquels ils sont destinés.

Les embarcations de la 1^{re} classe payent 20 cents ; celles de la 2^e classe, 12 cents, par tonneau de capacité et par année.

La loi ne distingue pas entre bateaux nationaux et bateaux étrangers, sauf la réserve d'usage à l'égard de ceux qui appartiendraient à des États où les bateaux néerlandais seraient plus imposés que les nationaux.

Ce même régime, sous l'empire du traité du 20 septembre 1851, est applicable aussi, dans les Pays-Bas, au batelage belge.

Mais voici en quoi ce traitement est insuffisant pour couvrir les intérêts de notre batelage :

Le batelier belge, transportant des charbons de terre, par exemple, dans les Pays-Bas, par les eaux intérieures, est soumis au droit de patente de 20 cents par tonneau et par année, fixé par la loi néerlandaise du 22 avril 1852.

Le batelier du Zollverein, au contraire, transportant aussi de la houille, par la Ruhr et le Rhin, vers les Pays-Bas, est exempt de tout droit de patente, et cela en vertu de l'art. 21 du traité du 31 décembre 1851.

Le traité du 27 octobre 1857 apporte, sous ce rapport, à la situation présente des choses, une modification capitale ; il nivelle les positions respectives ; il assimile, comme le traité actuellement en vigueur, les bateliers belges dans les Pays-Bas aux bateliers néerlandais, mais il stipule, de plus (art. 2, § 3) : que les bateliers belges dans les Pays-Bas et les bateliers néerlandais en Belgique seront exempts du droit de patente, ainsi que de tout autre droit personnel, pour tous les voyages qu'ils feront de l'un pays dans l'autre, avec chargement ou sur lest.

En résumé donc :

Pour les transports de l'un vers l'autre pays, affranchissement de tout droit de patente ;

Pour la navigation seulement de port à port dans les Pays-Bas mêmes, droit de patente égal à celui des nationaux.

Tel est le traitement qu'assure, à l'avenir, à notre batelage dans les Pays-Bas, le traité du 27 octobre 1857.

Cette modification au régime antérieur nous est doublement utile, et par le dégrèvement qu'elle opère et par l'égalité qu'elle établit dans les conditions de la concurrence.

ANNEXE N° 6.

Patente des commis voyageurs. (§ 2 de l'art. 1^{er} du traité.)

Sous le régime établi par le traité de commerce et de navigation du 20 septembre 1851, le traitement national, quant au droit de patente, est assuré aux commis voyageurs des deux pays.

En Belgique, les commis voyageurs indigènes sont cotisables à raison de leurs émoluments. Le taux de ces émoluments varie ordinairement, du moins quant à l'application de la loi (du 21 mai 1849), de 1,200 à 3,000 francs, ce qui donne

lieu au paiement d'un droit de patente de 9 à 27 francs, en principal. (Loi de 1819, tarif A; loi du 22 janvier 1849.)

Quant aux commis voyageurs étrangers, en général, ils sont soumis à un droit de patente qui varie dans l'échelle de 53 à 307 francs, en vertu des dispositions spéciales de l'art. 7 de la loi du 18 juin 1842. Au droit en principal, il faut ajouter 10 centimes additionnels au profit de l'État.

Les voyageurs de commerce français, voyageant en Belgique pour le compte d'une maison française, y sont soumis à un droit de patente fixe de 20 francs, additionnels compris, en vertu de l'art. 19 du traité du 27 février 1834.

Les voyageurs du Zollverein jouissent en Belgique du même traitement exceptionnel, aux termes d'un arrangement spécial en date du 2 janvier 1855, conclu en vertu de la loi belge du 12 avril 1854.

Dans les Pays-Bas, le taux de la patente est déterminé par la nationalité, non du commis voyageur, mais de la maison qui fait voyager.

Les commis voyageurs, hollandais ou étrangers, *de maisons étrangères*, y payent un droit de patente de 17 à 125 florins, et de 45 à 125 florins, s'ils prennent des commandes chez les particuliers.

Les commis voyageurs, hollandais ou étrangers, *de maisons néerlandaises*, payent un droit de 12 florins, plus 28 p. % additionnels.

Aux termes de l'art. 24 du traité conclu, le 31 décembre 1851, entre les Pays-Bas et le Zollverein :

« 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*. »

Ce régime constitue un traitement privilégié en faveur des commis voyageurs du Zollverein dans les Pays-Bas, traitement que le Gouvernement du Roi a cherché en vain jusqu'à présent à faire appliquer aussi aux commis voyageurs de Belgique.

Le traité du 27 octobre 1857 a comblé cette lacune.

Aux termes de l'art. 1^{er}, dernier paragraphe :

« 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, seront, quant au droit de patente, de part et d'autre, traités sur le pied de la nation la plus favorisée. »

Le traitement, sous ce rapport, de la nation la plus favorisée, c'est :

1^o Dans les Pays-Bas :

Celui des commis voyageurs du Zollverein (droit fixe de 12 florins, plus 28 p. % additionnels);

2^o En Belgique :

Celui des commis voyageurs français et du Zollverein (droit fixe de 20 francs, additionnels compris).

Cette solution répond à un vœu souvent manifesté par les maisons belges qui font voyager dans les Pays-Bas; non-seulement l'impôt levé sur leurs agents est réduit, mais leurs concurrents cessent d'être privilégiés à leur égard.

ANNEXE N° 7.

Transit par chemin de fer. (§ 2 de l'art. 13 du traité.)

Dès l'année 1842 (loi du 18 juin), le Gouvernement belge a commencé à introduire des dispositions nouvelles en matière de douanes, dans le but de contribuer au développement des transports par les chemins de fer ; les mesures prises à ce sujet ont été successivement modifiées dans un sens de plus en plus libéral, et le Gouvernement s'est, en même temps, efforcé de faire adopter son système par les États limitrophes avec lesquels des chemins de fer nous mettent en communication. C'est ainsi qu'on a été amené à conclure d'abord avec la France et la Prusse, la convention du 8 octobre 1848, puis avec la France et les Pays-Bas, le règlement du 14 décembre 1852.

Par ce dernier arrangement, la Belgique s'est obligée (art. 21) à accorder des facilités spéciales pour le transit des marchandises allant de France dans les Pays-Bas et *vice versa* ; mais cet engagement n'est pas réciproque : les autres Parties contractantes ne se sont pas obligées, par la convention, à faire jouir du même avantage sur leur territoire, les marchandises venant de la Belgique ou y allant. Une stipulation a été inscrite dans le récent traité avec les Pays-Bas, pour faire disparaître cette lacune en ce qui touche le transit par le territoire néerlandais, et l'on saisira la première occasion opportune pour obtenir la même concession du gouvernement français.

Les facilités de transit dont jouissent, au vœu de la convention, les marchandises venant des Pays-Bas ou de France, ou y allant, sont les suivantes :

1° Dispense de déclaration en détail au bureau frontière, tant à l'entrée qu'à la sortie. De simples feuilles de route sont remises, au bureau d'entrée, par le chef du convoi, et servent à la délivrance d'un acquit de transit sommaire ;

2° Dispense du cautionnement requis en cas de transit ordinaire, pour garantir le paiement éventuel des droits d'entrée et des amendes ;

3° Exemption de la vérification en détail, aussi bien à l'entrée qu'à la sortie, sauf le cas où la douane aurait des raisons plausibles de présumer la fraude.

Sous ce régime, les marchandises ne sont ni déchargées ni déballées à leur arrivée en Belgique. La douane se borne à reconnaître les wagons ou compartiments de wagon, et à y apposer des plombs ou cadenas de l'administration ; le convoi poursuit sa route dès que le receveur a délivré les documents auxquels doivent être annexées les feuilles de route remises par le chef de train. Le convoi est escorté par la douane, depuis le bureau d'entrée jusqu'au bureau de sortie, mais sans frais pour le commerce. Au bureau de sortie, on procède à la reconnaissance des cadenas et des plombs apposés aux wagons, et si l'on constate qu'ils sont demeurés intacts, le document de transit est déchargé, et le transport continue sa marche, sans qu'il y ait à remplir d'autres formalités.

ANNEXE N° 8.

Primes allouées aux diverses espèces de pêche.

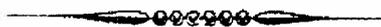
Grande pêche du hareng	fr. 1,800	par armement.
Petite pêche du hareng	400	—
Pêche d'hiver de la morue.	1,400	—
Pêche d'été de la morue	523	—
Grande pêche de marée [hoekwantvisschery (pêche à l'hameçon)]	800	—
Petite pêche de marée	300	—
Morue séchée en Belgique et réexportée du royaume par mer.		10 par 100 kilogr.

Le crédit alloué annuellement pour la pêche s'élève à 100,000 francs,

dont fr. 7,950 pour le service de la pêche

et 92,050 pour les primes.

Ce crédit étant insuffisant pour payer intégralement les primes, la répartition s'en fait au marc le franc entre les ayants droit qui touchent de 78 à 88 % du montant de ces primes.



ANNEXE N° 9.

Tableau de l'importation du poisson de mer frais et de la morue de pêche néerlandaise.

ANNÉE.	POISSON DE MER FRAIS.	MORUE EN SAUMURE ET AU SEL SEC.	<i>Observations.</i>	
	Francs.	Tonnes.		
1842	(a) 265,665	1,161	<p>(a) Ces chiffres n'indiquent pas la vraie valeur du poisson néerlandais importé en Belgique, attendu que, jusqu'en 1835, le tableau officiel du commerce belge évaluait le poisson frais à fr. 0-40 le kilogramme. A partir de 1835, il ne l'évalue plus qu'à fr. 0-20 le kilogramme. Dans le tableau suivant, n° 10. au contraire, les chiffres qui indiquent la valeur du poisson de mer frais de la pêche nationale sont dressés d'après les ventes de chaque année.</p>	
1845	276,008	1,510		
1844	345,132	1,086		
1845	221,172	1,015		
1846	177,355	714		
1847	446,578	1,544		
1848	306,206	980		
1849	247,456	870		
1850	251,029	595		
1851	300,306	1,094		
1852	272,734	1,147		
1853	315,029	1,264		
1854	306,454	1,044		
1855	81,172	645		
1856	99,664	(b) 892		<p>(b) La tonne de morue vaut environ 36 francs; 892 tonnes de morue représentent donc une valeur de 52,112 francs.</p>

ANNEXE N° 10.

Tableau de l'importation du poisson de mer frais et de la morue de pêche nationale.

ANNÉE.	POISSON DE MER FRAIS.	MORUE EN SAUMURE ET AU SEL SEC.	Observations.
	Francs.	Tonnes.	
1842	(a) 722,400	16,023	(a) Ces chiffres sont dressés d'après les ventes de chaque année.
1843	775,400	16,964	
1844	889,100	16,233	
1845	974,600	13,038	
1846	880,400	13,304	
1847	923,400	16,764	
1848	804,100	13,930	
1849	788,500	13,237	
1850	828,500	14,514	
1851	963,400	11,114	
1852	916,900	10,310	
1853	989,500	12,719	
1854	999,900	16,067	
1855	998,400	17,112	
1856	969,800	(b) 20,951	(b) La tonne de morue vaut environ 36 francs ; 20,951 tonnes de morue représentent donc une valeur de 754,236 francs.

ANNEXE N° 11.

Mouvement du commerce entre la Belgique et les Pays-Bas. Valeurs réelles (en millions et milliers de francs).

Importations.

ANNÉES.	COMMERCE GÉNÉRAL.	COMMERCE SPÉCIAL.	Observations.	
1847	36,456	41,495	PRINCIPAUX ARTICLES IMPORTÉS.	
1848	41,946	57,864	Grains.....	1851. 6,444 1856- 20,003
1849	43,782	55,775	Café.....	9,789 13,364
1850	46,651	58,902	Bestiaux.....	4,459 9,962
1851	43,536	59,555	Lin, chanvre et étoupes.....	3,703 3,848
			Tabacs.....	2,805 3,433
TOTAUX. .	255,874	193,269	Laines.....	4,080 2,974
			Poissons.....	0,983 2,740
MOYENNE. .	47,174	58,654	Cotons en laines.....	0,333 4,983
			Cuivre.....	0,387 4,983
1852	57,559	45,455		
1853	61,599	50,642		
1854	81,056	68,072		
1855	94,751	75,414		
1856	94,574	77,972		
TOTAUX. .	589,279	517,553		
MOYENNE. .	77,856	65,511		

ANNEXE N° 12.

Mouvement du commerce entre la Belgique et les Pays-Bas. Valeurs réelles (en millions et milliers de francs).

Exportations.

ANNÉES.	COMMERCE GÉNÉRAL.	COMMERCE SPÉCIAL.	Observations.	
1847	59,146	27,535	PRINCIPAUX ARTICLES EXPORTÉS.	
1848	34,066	26,607	Tissus de coton.....	1851. 1856. 4,472 7,696
1849	41,717	28,528	Fer	2,400 5,995
1850	47,065	31,287	Zinc.....	0,480 4,905
1851	45,483	50,667	Tissus de laine.....	3,955 4,866
			Id. de lin.....	2,452 3,906
TOTAUX. .	207,477	144,644	Charbon.....	3,464 2,832
			Armes.....	0,690 2,429
MOYENNE. .	41,493	28,929	Riz.....	" 2,264
			Fils	0,379 4,694
1852	52,762	55,509		
1853	60,139	42,070		
1854	68,572	51,511		
1855	68,864	49,382		
1856	86,213	56,633		
TOTAUX. .	556,350	253,127		
MOYENNE. .	67,310	47,025		

ANNEXE N° 13.

Mouvement du transit à travers la Belgique des marchandises venant des Pays-Bas ou y allant. Valeurs réelles (en millions et milliers de francs).

ANNÉES.	IMPORTATIONS.	EXPORTATIONS.	<i>Observations.</i>
1847	13,433	11,592	
1848	4,430	7,549	
1849	10,714	13,190	
1850	10,601	13,775	
1851	6,899	14,816	
TOTAUX. .	46,079	62,922	
MOYENNE. .	9,216	12,584	
1852	10,559	17,252	
1853	12,676	18,069	
1854	11,805	17,061	
1855	18,628	19,482	
1856	16,457	29,559	
TOTAUX. .	70,125	101,423	
MOYENNE. .	14,025	20,285	

ANNEXE N° 14.

Mouvement du transit à travers les Pays - Bas des marchandises venant de la Belgique ou y allant. (Valeurs en millions et milliers de francs).

ANNÉES.	IMPORTATIONS. (a)	EXPORTATIONS.	Observations.
1847	6,248	2,656	(a) Le chiffre des importations a été obtenu en soustrayant le commerce spécial du commerce général.
1848	5,392	5,645	
1849	8,825	4,575	
1850	6,542	4,249	
1851	8,416	8,681	
TOTAUX .	55,425	25,782	
MOYENNE .	7,085	4,756	
1852	7,571	6,962	
1853	9,800	9,552	
1854	11,251	9,453	
1855	7,408	8,265	
1856	6,975	8,222	
TOTAUX .	45,005	42,256	
MOYENNE .	8,601	8,451	

ANNEXE N° 13.

*Mouvement de la navigation entre***LENN**

PAVILLONS.	1847.		1848.		1849.		1850.		1851.	
	NOMBRE de navires.	Chargement.								
Belge	4	64	2	97	»	»	»	»	5	364
Suédois et Norvégien . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Danois.	»	»	»	»	1	0	»	»	»	»
Prussien.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Des Villes Anséatiques . .	»	»	»	»	1	0	»	»	»	»
Hanovre et Oldenbourg. .	»	»	»	»	»	»	»	»	1	0
Néerlandais	11	518	9	255	6	199	8	78	»	»
Anglais	2	14	2	5	1	12	4	9	4	183
Espagnol.	»	»	»	»	»	»	»	»	1	0
TOTAUX.	17	596	15	358	9	211	12	87	11	537

*la Belgique et les Pays-Bas.***TRÉE.**

1852.		1853.		1854.		1855.		1856.		<i>Observations.</i>
NOMBRE de navires.	Chargement.									
"	"	1	0	1	0	"	"	"	"	Ce tableau ne comprend pas le batelage, dont la statistique officielle ne fait pas connaître le mouvement.
"	"	"	"	"	"	1	0	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	1	0	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	4	209	"	"	"	"	
9	487	4	119	3	186	11	310	"	"	
3	6	"	"	"	"	"	"	3	0	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
12	493	5	119	9	395	12	310	3	0	

ANNEXE N° 16.

*Mouvement de la navigation entre***SORT**

PAVILLONS.	1847.		1848.		1849.		1850.		1851.	
	NOMBRE de navires.	Chargement.								
Belge	2	13	"	"	"	"	"	"	2	0
Hanovre et Oldenbourg. .	1	0	1	0	"	"	"	"	"	"
Néerlandais	"	"	12	341	10	468	22	1,270	1	48
Portugais	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Anglais	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
TOTAUX.	3	13	15	341	10	468	22	1,270	5	48

*la Belgique et les Pays-Bas.***TABLE.**

1852.		1853.		1854.		1855.		1856.		<i>Observations.</i>
NOMBRE de navires.	Chargement.									
"	"	1	0	"	"	"	"	"	"	Ce tableau ne comprend pas le batelage, dont la statistique officielle ne fait pas connaître le mouvement.
"	"	"	"	1	26	"	"	"	"	
2	23	4	0	13	72	13	0	7	33	
1	23	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	4	18	
5	48	5	0	14	98	13	0	11	73	

TABLE DES MATIÈRES.

	Pag.
Exposé des motifs	1
Projet de loi	7
Traité du 27 octobre 1837	9
Protocole additionnel	16
Modèle de certificat.	18
Déclaration du 2 décembre 1837.	19
Annexes n° 1. Traité du 20 septembre 1851	20
— n° 2. Note sur la suppression du régime différentiel à la sortie de Java.	55
— n° 3. Note sur l'admission de quelques produits belges à Java	54
— n° 4. Note sur l'assimilation des pavillons pour les transports coloniaux.	57
— n° 5. Note sur la patente des bateliers	42
— n° 6. Note sur la patente des commis voyageurs	44
— n° 7. Note sur les formalités du transit par chemin de fer	46
— n° 8. Tableau des primes accordées à la pêche nationale.	47
— n° 9. Tableau de l'importation du poisson de mer frais et de la morue de pêche néerlandaise	48
— n° 10. Tableau de l'importation du poisson de mer frais et de la morue de pêche nationale	49
— n° 11. Tableau du mouvement du commerce entre la Belgique et les Pays-Bas. (Importations.)	50
— n° 12. Tableau du mouvement du commerce entre la Belgique et les Pays-Bas. (Exportations.)	51
— n° 13. Tableau du mouvement du transit à travers la Belgique des marchandises venant des Pays-Bas ou y allant	52
— n° 14. Tableau du mouvement du transit à travers les Pays-Bas des marchandises venant de Belgique ou y allant	55
— n° 15. Tableau du mouvement de la navigation entre la Belgique et les Pays-Bas. (Entrée.)	54
— n° 16. Tableau du mouvement de la navigation entre la Belgique et les Pays-Bas. (Sortie.)	56
