

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Protocole de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. 1833-1869 1838**

8 (10.7.1838)

1838

Session de Juillet

PROTOCOLE

N<sup>o</sup> VIII

de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin.

En présence de M. M. les Commissaires ci-après dénommés.

Pour Bade,	de M <sup>r</sup>	de Kettner.
" la Bavière "	"	de Nau.
" la France "	"	Engelhardt.
" la Hesse "	"	Verdier.
" Nassau "	le Baron de	Kriegerlein.
" les Pays Bas "	M <sup>r</sup>	Buhr.
" la Prusse "	"	Westphal, Président.

Mayence le 10 Juillet 1838.

§. I.

Question de l'égalité  
des pavillons des États  
riverains du Rhin.

France: Dans le Protocole N<sup>o</sup> XII de la dernière Session, le Soussigné à fait connaître, comment à l'occasion de la question du tarif du bureau de Neubourg, s'était présentée le différend soulevé par l'ordre de Cabinet Prussien du 28 décembre 1836, et lequel différend s'est reproduit plus tard par le Traité du 3 Juin 1837 conclu entre la Prusse et le Royaume des Pays-Bas.

En effet, sur le Rhin de ces deux États exclusivement privant actuellement, aux dépens de la batellerie française, le principe des pavillons privilégiés, tandis que l'arrangement du tarif de Neubourg, qu'il est question de ratifier par voie d'un Article supplémentaire, assurerait d'une manière conventionnelle, à toutes les marchandises, comme à tous les pavillons Riverains l'assimilation la plus complète au pavillon français.

En conséquence, autant dans l'intérêt de l'affaire de Neubourg

Neubourg, que dans l'intérêt des principes fondamentaux du traité du Rhin, qui sont la liberté, la concurrence, et par conséquent l'égalité, le Soussigné a reçu de son Gouvernement l'ordre de déférer directement à l'examen, et à la décision de la Commission Centrale, les questions soulevées par les mesures exceptionnelles, introduites sur le Rhin Prussien et Hollandais.

C'est cet ordre, que le soussigné vient exécuter, en joignant à sa présente déclaration, le Mémoire qu'il a eü l'honneur de communiquer à l'avance à tous ses Collègues dès le 10 Juin dernier, et qui expose la question du principe de l'égalité des pavillons sous les trois points de vue, du Droit, de la Pratique et de l'Équité.

Cette communication préalable ayant mis chacun des Commissaires à même, de prendre à l'avance les Instructions de sa Cour, le soussigné se flatte, et il a l'ordre d'y insister, que le différend sera décidé pendant le Cours de la Session actuelle.

Le Gouvernement du Roi met d'autant plus d'intérêt à un résultat prompt et complet, que d'une part, la Commission se séparant sans avoir rien décidé, cesserait prolonger encore d'une année le malaise, dont on se plaint à si juste titre, et que d'autre part, le Règlement de 1831 devant servir de régulateur aux Règlemens futurs du Neckar, du Mein, de la Moselle et de la Meuse, les conséquences de la question à résoudre deviendront, pour un avenir plus ou moins rapproché, d'une gravité telle à faire désirer, que dès à présent toute incertitude cesse sur le principe, qui doit prévaloir définitivement.

En effet, si la pratique des pavillons privilégiés peut être maintenue sur le Rhin, malgré les principes contraires du Traité de 1831, elle pourra aussi être introduite sur les confluens. Mais alors la réciprocité prescrite à l'égard des confluens par l'article 45 du dit Traité, devient illusoire.

Car

Car d'après ses dispositions et de fait, la réciprocité n'est autre chose que l'égalité; et cependant sans égalité, pas de concurrence et sans concurrence, pas de liberté.

Bade: prend l'objet ad referendum.

Bavière: Soumettra à son Gouvernement la nouvelle déclaration et attendra des Instructions.

Hesse: Le Commissaire Grand Ducal est encore sans instruction et ne saurait l'attendre, qui lorsque avant tout la déclaration de la Prusse sur la Note française sera intervenue.

Nassau: A soumis à sa Cour la Note communiquée par le Commissaire de France, et prend la nouvelle insertion ad referendum.

Pays-Bas: a pris l'objet ad referendum.

Prusse: Le soussigné a soumis à son Gouvernement l'intention, qui lui a été exprimée sous la date du 15 Avril ds par le Commissaire de France, de déférer à la Commission-Centrale, dans la Session actuelle, la question de l'égalité des pavillons. Il a reçu en conséquence l'ordre de prendre une semblable déclaration ad referendum. Enfin et lorsque sous la date du 10 Juin ds il a reçu de son Colleague de France le mémoire rédigé à l'appui de cette question, le soussigné s'est empressé de soumettre aussi cette pièce à son Gouvernement, qui ne l'a pas encore muni d'Instruction ultérieure.

### Conclusion.

Reproducatur: à quel effet le protocole reste ouvert

/Signé:/ de Kettner, de Nau, Engelhardt, Verdier,  
de Fvierlein, Ruhr, Westphal Président.  
Pour Expédition conforme.

Le Président de la Commission-Centrale.



Pièce jointe au Protocole N<sup>o</sup> de Juillet 1838 France

Le système de l'égalité des pavillons est-il prescrit d'une manière obligatoire par le Traité du 31 Mars 1831 sur la navigation du Rhin?

ou, en d'autres mots,

Les dispositions de l'ordre de Cabinet du 28 Décembre 1836, en excluant le pavillon français de la participation aux réductions et franchises des droits de navigation existantes sur le Rhin Prussien, sont-elles conformes, ou non, à l'esprit comme au texte du traité du Rhin?

La Convention de 1831 a eu pour but de substituer au système précédent du monopole des Corporations et des relâches forcées le système de la liberté et de la concurrence, et par conséquent celui d'une égalité complète entre tous les pavillons des États Rivaux du Rhin.

Toutes ses dispositions en font foi, et aucune ne s'y trouve pour établir le contraire.

En effet, le principe de l'égalité des pavillons est exprimé d'une manière implicite,

A l'article 1<sup>er</sup> lequel dit :

„la navigation du Rhin sera libre, et ne pourra, sous le rapport du Commerce, être interdite à personne.“

Mais ne serait ce pas de fait interdire la navigation sous le rapport du Commerce, et compromettre sa liberté, lorsque, par des franchises exceptionnelles en faveur de certains pavillons, on interdit aux autres bateliers de recevoir et de prendre chargement en concurrence avec les bateliers privilégiés?

Car prétendre que rien n'empêche le batelier de naviguer, serait vouloir isoler la navigation des marchandises, le  
moyen

mojen du but, et réduire le traité à un non-sens.

Le même principe est exprimé d'une manière explicite:

2<sup>o</sup> à l'article 3, où tous les bâtimens des Etats Rhiverains sont égaux entre eux pour la navigation sur le Rhin hollandais

3<sup>o</sup> aux articles 5 et 9 qui assimilent tous les pavillons Rhiverains, sous le rapport des droits de péage, d'iclude, de ponts, &c. &c.

4<sup>o</sup> à l'article 10, qui met les ports francs du Rhin à l'usage de tous les bateliers, sans distinction entre les nationaux.

5<sup>o</sup> à l'article 12, où la même assimilation est prononcée sous le rapport des droits de tonnage, pilotage, fanaux &c.

6<sup>o</sup> Enfin, à l'article 13, le même principe d'égalité prévaut dans tout ce qui regarde les droits conférés aux bateliers, les formalités à observer par eux, les attributions des employés de chaque territoire, et dans tous les autres détails relatifs à la perception des droits de navigation.

Sous ce dernier rapport, et abordant le fond de la question à résoudre, le traité s'exprime d'une manière péremptoire, en disant: /article 32/

„Aucune exemption des droits de navigation ne sera admise quellesque soient la nature et la destination des chargements, et à quelques personnes qu'ils puissent appartenir“.

Tel est le principe général. De sorte que si, dans le deuxième alinéa, le même article stipule une exception, cette exception cependant ne saurait jamais recevoir une application telle à lui faire prendre la place du principe et à annuler tout le traité lui-même.

En

En effet le 2<sup>d</sup> alinea du dit article dit:

„ Il sera néanmoins libre à tout Etat Riverain indivi-  
„ duellement, ou de concert avec tel Etat voisin qui participe  
„ au produit des droits, soit par mesure générale, pour certains  
„ objets sans distinction de personnes, soit même par forme  
„ d'exemption en faveur de certains bâtimens appartenant  
„ à ses propres sujets, ou d'une personne désignée, et dans des  
„ cas particuliers, pourvu que ces diminutions ne soient accordées  
„ que pour le territoire qui appartient exclusivement, soit  
„ à cet Etat, soit aux Etats voisins intéressés, à moins que  
„ les autres Etats Riverains n'y donnent leur adhésion.

Ainsi les exemptions ne sont admissibles:

1<sup>o</sup> que pour certains objets sans distinction de personnes, et  
par mesure générale,

ou

2<sup>o</sup> pour certaines bâtimens appartenant à ses propres sujets, ou  
pour une personne désignée, et ce, dans des cas particuliers.

Aussi la pratique n'a-t-elle pas manqué de  
s'établir partout d'une manière conforme à ces dispositions  
du traité.

D'abord en Prusse où, dès 1831, les importations comme les  
exportations, de même que les transports intermédiaires entre  
Emmerich et Coblenz, furent affranchis de l'octroi du  
Rhin, sans distinction du pavillon sous le quel ces trans-  
ports en général étaient effectués.

A partir de 1834, et par suite des stipulations  
successivement convenues avec les Etats Riverains du Rhin,  
Membres de l'association des Douanes, cette franchise fut  
encore étendue aux marchandises de libre circulation et non  
originaires d'outre Mer, provenant des pays de Bavière  
et de Wurtemberg, de Hesse, de Bade, et de la ville libre  
de Francfort, soit pour être importées en Prusse, soit pour  
transiter par le Rhin Prussien, toujours en continuant  
d'observer le principe de l'égalité des pavillons.

C'est également en observant le même principe, que le  
Royaume

Royaume de Bavière et le Grand Duché de Hesse, dès 1834, accordèrent des réductions de l'octroi du Rhin aux marchandises de libre circulation, et d'origine notablement non allemande, provenant de leurs pays ou de la Prusse, et destinées soit à l'importation ou à l'exportation réciproque, soit à transiter par leur territoire sur le Rhin.

Seulement, et à l'effet de prévenir les abus au profit des marchandises provenant d'Etats non Membres de l'Association des Douanes, mais tout en maintenant le principe de l'égalité des pavillons, il fut stipulé que ces réductions ne profiteraient qu'aux bateliers et à leurs chargements partant directement de l'un des ports des dites deux parties contractantes, et sans avoir rompu charge sur un territoire étranger à cette Convention.

En 1835, le Gouvernement Grand Ducal de Bade adhéra au même arrangement, également en faisant participer tous les pavillons du Rhin à la franchise accordée aux marchandises.

Mais déjà antérieurement, le Gouvernement Badois avait fait une démarche plus décisive encore, en demandant à la Commission de Mayence (24<sup>ème</sup> Protocole 1832) une interprétation authentique des dispositions du 2<sup>ème</sup> alinéa de l'article 32, à l'effet de faire établir:

„ qu'il sera libre à chaque Etat Riverain de consentir  
„ sur sa part dans l'octroi du Rhin, une diminution  
„ des droits de navigation au profit des marchandises  
„ qui seront transportées dans ses ports ou qui en  
„ seront expédiées; mais que dans ce cas, il ne pourra  
„ pas être fait de distinction entre les bateliers nationaux  
„ et entre les bateliers étrangers, de même qu'entre les  
„ différens ports étrangers d'où les marchandises proviennent,  
„ ou auxquels elles sont destinées.”

En 1833 (35<sup>ème</sup> protocole) il ajoutait sur le même objet:

„ Une interprétation trop extensive de l'article 32 ne  
„ répond nullement au sens et à l'esprit des Conventions  
concernant



„ concernant la navigation du Rhin, elle ferait naître une  
„ lutte nouvelle d'exemptions spéciales qui finirait par faire  
„ perdre aux États Riverains, une grande partie de leurs  
„ Recettes, sans profiter réellement au commerce, et par intro-  
„ duire sur le Rhin un état de choses contre nature et  
„ par conséquent pernicieux, par suite duquel la liberté  
„ de la navigation existerait dans les traités, sans exister  
„ en réalité. „

Cette motion n'eut pas de suite, d'une part, parcequ'il n'y  
avait ni urgence ni motif de faire intervenir une interprétation  
authentique, attendu que personne n'avait encore appliqué  
les dispositions de l'article 32 d'une manière contraire au  
texte comme à l'esprit du traité, et d'autre part, parceque,  
admettre à l'avance la nécessité d'une interprétation, c'était seule-  
ment révéler, si ce n'est reconnaître implicitement, que le texte  
de l'article 32 se prêtait effectivement à l'application abu-  
sive que la teneur de la motion tendait à prévenir, ce  
qui était en quelque sorte créer pour l'avenir et à la  
convenance de chacun, une occasion de faire, qui,  
pour le moment, n'existait encore pour personne.

Enfin cette préoccupation si naturelle dans une circon-  
-stance où il convenait d'être assuré à l'avance du consen-  
-tement de tous, pour arriver à un résultat valide, et  
pour s'expliquer en liberté, fit ensuite que l'on se  
borna à voter sur la proposition, mais sans entrer  
dans aucune discussion sur le sens de l'article à  
interpréter.

Ces détails expliqueront sans doute pourquoi alors le  
Commissaire français s'en référa simplement à l'article 32, en  
attendant d'autres Instructions; car, déjà avant lui, le Commissaire  
des Pays Bas avait rejeté la proposition comme établissant  
un changement de l'article 32, tandis que le Commissaire de  
Nassau y adhéra comme étant conforme au traité, adhé-  
-sion que le Commissaire de Bavière prononça également,  
mais en demandant l'addition des mots, sans égard qu'il  
y ait

il ait ou non déchargement.

Enfin le Commissaire Prussien ayant déclaré qu'il regrettait de ne pas pouvoir adhérer à un changement de l'article 32, et le Commissaire Hessois ayant été laissé sans Instructions sur l'objet, la proposition a été tacitement abandonnée par son auteur, si bien que depuis novembre 1833, elle n'a plus reparu dans les discussions de la Commission.

Mais en attendant, la pratique n'a pas manqué de s'établir d'une manière plus générale encore, puisqu'en 1833, et à la suite des arrangements pris dans la perception du bureau de Neubourg, la France et Bade à leur tour demeurèrent fidèles au principe de l'égalité, en accordant la franchise de l'octroi du Rhin, à toutes les marchandises transportées entre la Lauter, Freystadt et Strasbourg, sans préférence aucune pour le pavillon national.

Ainsi, dès l'origine on avait reconnu, par la pratique que la Prusse avait établie en premier lieu, que les franchises successivement introduites rentraient dans la première alternative des exceptions de l'article 32, et qu'en conséquence elles ne pourraient subsister également, qu'à la condition de ne pas introduire de distinction de personnes, et par conséquent de revenir à tous les pavillons.

Cette manière uniforme de comprendre l'esprit du traité, et les dispositions de l'article 32 appliquées aux cas en question, prévalut jusqu'en 1837, où, tout en maintenant la même catégorie des franchises, et pendant que la pratique antérieure a continué d'être observée en Bade, en France, en Hesse et en Bavière, la Prusse introduisit sur son Rhin la pratique contraire des pavillons privilégiés, système que la Hollande adopta à son tour par le traité du 3 Juin 1837.

• Pour bien juger si les dispositions prussiennes sont contraires au traité du Rhin, il sera nécessaire de faire connaître la teneur de ces dispositions.

Mais

Mais, avant cela, et afin d'exposer complètement la pratique établie, on signalera comment les États de Bade, de Bavière et de Hesse, invités à adhérer au susdit traité du 3 Juin remplirent cette formalité.

Par Publication du 21 Octobre 1837 le Gouvernement Badois dit:

« En vertu d'une stipulation séparée, les bâtimens de ceux des autres États Riverains du Rhin, du Mein et du Neckar, qui sur ces rivières ont déjà accordé et qui continueront d'accorder des modérations sans distinction de pavillons, seront également admis à participer sur le Rhin Néerlandais aux avantages spécifiés ci-dessus.

« Et de plus, les articles 1 à 5 du traité seront appliqués aux bâtimens des susdits États, à la condition de la réciprocité à observer envers les Pays-Bas.

« Comme le Gouvernement Grand-Ducal non seulement observe la réciprocité quant aux articles 1 à 5, mais que de plus, il a déjà accordé, et continuera de les accorder, des modérations des droits dans ses péages du Neckar et du Rhin, sans distinction de pavillons, en conséquence, les bateliers Badois &c.

Le Gouvernement de Hesse-Darmstadt, par Publication du 9 décembre, revendique absolument le même principe, en disant:

« Mais en vertu d'un arrangement spécialement convenu, les facilités spécifiés ci-dessus (art. 7 B.) doivent également revenir à la navigation des autres États Riverains du Rhin, du Mein et du Neckar, qui précédemment ont accordé à la navigation exercée sur leur territoire des avantages ou des faveurs, sans distinction des pavillons.

« Et attendu que la Hesse appartient à cette catégorie, l'arrangement en question est également applicable aux bâtimens et aux chargemens des sujets Hessois.

Le Gouvernement de Bavière, par Publication du 26 Janvier 1838, s'exprime dans le même sens en disant:

En exécution

„En exécution d'un arrangement particulier, les bateaux  
„de ceux des États Riverains du Rhin, du Mein et du  
„Necker, qui de leur côté ont déjà accordé à la navigation  
„des avantages ou des faveurs sans distinction des pavillons,  
„participeront également aux avantages du traité,  
„Et comme la Bavière est comprise parmi ces États, les  
„dispositions s'appliquent également aux sujets bavarois.

D'après le texte de ces documens, on serait donc autorisé  
à croire que la France, ayant également déjà accordé des  
franchises, sans distinction des pavillons, serait admise, par  
réciprocité, à la jouissance des franchises existantes sur le Rhin  
Prussien, comme sur le Rhin Hollandais, de même que cela était  
pratiqué vis-à-vis de ses bateliers, sur le Rhin des trois États.

Cependant de fait cette admission n'existe pas, et l'on dira  
même, que, loin d'avoir été stipulée, ainsi que les documents  
cités pourraient le faire supposer, on a exclu la France précisé-  
ment parce qu'on n'a parlé que des bâtimens déjà admis par la  
Prusse à participer aux franchises prussiennes.

En effet l'arrangement spécial auquel se réfèrent les  
Publications faites en Bade, en Hesse et en Bavière, est  
ainsi conçu:

### Article séparé III

/: ad Article 7 du traité patent. /

„ Les hautes Parties contractantes désirant rendre  
„ générales et uniformes, autant que possible, les  
„ mesures qui tendent à encourager et à favoriser  
„ la navigation et le Commerce du Rhin, et Sa Majesté  
„ le Roi de Prusse ayant déjà admis les bâtimens de  
„ plusieurs États Riverains du Rhin et de ses confluent,  
„ le Mein et le Necker, et leurs cargaisons, aux avantages  
„ stipulés à l'article 7 lit. A du traité patent en  
„ faveur des bâtimens Néerlandais et de leurs  
„ cargaisons, Sa Majesté le Roi des Pays-Bas  
„ consent de son côté;

à admettre

teaux  
et du  
igation  
illions,  
les  
s."  
utorisé  
des  
e, par  
Rhén  
l'était  
tats.  
dira  
ents  
récise.  
ar la  
et les  
re, est  
ndre  
les  
ser  
rjesté  
de  
ients,  
tages  
en  
urs  
as  
être

" 1) à admettre dès à présent aux avantages stipulés au dit  
" article sous lit: B, en faveur des bâtimens Prussiens  
" et de leurs cargaisons, les bâtimens et cargaisons de ceux des dits Etats  
" qui ont déjà accordé, sans distinction de pavillons, des avantages ou des  
" faveurs à la navigation, pourvu toutefois que  
" les dits Etats continuent d'accorder ces avantages  
" et faveurs sur le pied actuellement existant;  
" 2) à appliquer également aux dits Etats les  
" stipulations des articles 1 à 5 du traité, sous la  
" condition que ces Etats observeront de leur côté,  
" une parfaite réciprocité".

On voit donc, d'une part, que l'on prescrit à ces  
Etats la condition d'avoir accordé des réductions, sans  
distinction des pavillons, tandis que, d'autre part, leur admis-  
sion exclusive établit le principe contraire.

En d'autres mots, on proclame le principe de l'égalité  
des pavillons pour les Conventions particulières parce que  
par là on entend le contester pour le traité du Rhin.

Mais, en tout état de cause, on ne peut que savoir  
gré aux Cabinets de Bade, de Hesse, et de Bavière  
d'avoir su, dans cette circonstance, concilier tous les mé-  
nagements à observer, et, au moyen d'une interprétation  
des termes du traité du 3 Juin d'avoir accepté, comme  
Etats Rhénans du Rhin, directement, et sur la  
base du système de l'égalité des pavillons, ce qu'on  
leur offrait à titre d'Etats Membres de l'association des  
Douanes, par intermédiaire, et sur la base d'une  
système de faveur exceptionnelle.

Passant maintenant à la teneur de l'ordre de Cabinet  
du 28 Décembre 1836, on voit qu'à partir du premier  
Mars 1837, la Prusse a accordé une exemption complète  
des droits de navigation du Rhin.

a) pour l'exportation de Prusse, soit à la remonte, soit  
" à la descente, de tous les objets indigènes, ou bien de ceux  
" qui, ayant acquitté les droits d'entrée, se trouvent en  
libre

„ libre circulation,

b) pour le transport d'objets quelconques d'un port  
„ prussien du Rhin à l'autre,

c) pour l'importation par le Rhin prussien, d'objets de  
„ provenance étrangère destinés pour la consommation, soit  
„ qu'ils viennent directement de l'étranger, soit qu'ils arrivent,  
„ sous contrôle des Douanes, d'un des Etats appartenant  
„ à l'association allemande des Douanes.

d) pour le transport de marchandises non réputées  
„ d'outre mer, admises à libre circulation, et embarquées,  
„ soit dans un endroit prussien au dessus de Coblenz, soit  
„ dans l'un des ports du Rhin ou de ses confluent,  
„ situés dans les Royaumes de Bavière et  
„ Wurtemberg, dans le Grand Duché de Hesse  
„ et de Bade ou dans le territoire de la ville  
„ libre de Francfort, et destinés soit à l'importation  
„ dans un port prussien du Rhin, soit à transiter  
„ sur ce fleuve vers les Pays-Bas.

e) pour le transport des marchandises transitant  
„ par le territoire de l'association allemande des  
„ Douanes, et n'empruntant qu'une partie du Rhin  
„ prussien, quand ces marchandises, importées par  
„ terre sur la rive droite du Rhin, s'exportent  
„ par terre, ou qu'importées par le Rhin, elles sortent  
„ par voie de terre sur la rive droite de ce fleuve,  
„ en tant que les marchandises sus indiquées sont  
„ transportées sur des bâtimens naviguant sous  
„ pavillon de Prusse ou des Etats Membres de l'associ.  
„ ation des Douanes sus indiqués.

Comparant ces dispositions à celles de l'article  
39, on voit:

1<sup>o</sup> que l'exemption n'est pas accordée, sans distinction de  
personnes, puisqu'il y est fait la distinction entre les  
bateliers français, hollandais, nassauviens, en ce que la franchise  
ne profite pas aux transports effectués sous pavillon de ces Etats,

2<sup>o</sup> qu'elle

2<sup>o</sup> qu'elle ne l'est pas pour certaines objets d'énommés, mais pour tous les objets, du moment qu'ils sont ou indigènes et admis à libre circulation, ou étrangers acquittés en Prusse, ou non réputés d'outre-mer et embarqués dans un port prussien, badois, hessois, francfortois, württembergois et bavarois, importés, exportés ou transitant sur le Rhin Prussien.

3<sup>o</sup> qu'elle ne l'est pas par forme de mesure générale, puis qu'elle ne s'étend aux objets similaires d'autres pays riverains, qu'à la double condition, pour les marchandises, d'appartenir à l'une ou à l'autre catégorie d'origine, de nature ou de destination et de prise en chargement, et pour les bateliers, d'appartenir à un Etat dont le pavillon jouit du bénéfice de l'assimilation.

4<sup>o</sup> qu'elle n'est non plus accordée, par forme d'exception en faveur de certains bâtiments appartenant à ses propres sujets, ou d'une personne désignée, et dans des cas particuliers, mais qu'elle l'est en faveur de tous les batimens et tous les bateliers appartenant, non seulement à ses sujets, mais aussi à ceux de Bade, de Hesse, de Bavière, de Francfort et de Württemberg, et non dans des cas particuliers mais dans tous les cas du transport par ces bateliers, des objets admis à la franchise.

Il est évident que le traité limitant la franchise exceptionnelle, ou l'exception au principe de l'égalité des pavillons, à certaines batimens ou à une personne désignée, a eu en vue la navigation à vapeur, ou une entreprise personnellement concessionnée, ou un autre service accéléré, de transports, et non tous les batimens et bateliers quelconques de cet Etat.

Cela est tellement vrai que l'article 52 dit:

„ Toutes les fois que deux Gouvernements riverains conviendront  
„ d'établir une embarcation destinée au transport de voya-  
„ geurs, de leurs effets ou même de marchandises et qui  
„ partira à jour et heure fixes d'un endroit indiqué &c. „

Ni la

„ Ni la Commission Centrale, ni l'Inspecteur en  
„ chef n'ont également aucune surveillance particulière  
„ à exercer sur ces sortes d'embarcations, et moins encore  
„ le droit de décider s'il sera convenable d'en établir,  
„ et en quels lieux, ou quels seraient les moyens de  
„ les encourager, ou les dispositions particulières à prendre  
„ à leur égard”.

Ces embarcations ayant été placées par le traité sous le régime de la faveur particulière des États auxquels ils appartiennent, le traité devait aussi établir la faculté de les favoriser: de là l'exception posée à l'article 32 sous le nom de certaines bâtimens.

Ensuite, et si le traité impose la condition que ces certaines bâtimens appartiennent à ses propres sujets, c'est que fort sagement il n'a pas voulu créer la possibilité que deux ou plusieurs États s'entendissent pour accorder à leurs bateliers exclusivement, la franchise des transports sur leur territoire fluvial, de manière à placer sous une espèce de blocus, la navigation des États intermédiaires.

Car, par exemple, si la Hollande et le Grand-Duché de Hesse s'entendaient pour une franchise réciproque en faveur de leurs bateliers seuls, et si l'article 32 pouvait être entendu dans le sens de l'application qu'on a cherché à lui donner par l'ordre de Cabinet, les bateliers nassauviens et prussiens seraient de fait bloqués dans les limites du Rhin entre ces deux pays, en même temps que la navigation entre la France, la Bavière, et le Grand-Duché de Bade, d'une part, et avec la Hollande, d'autre part, serait barée par le privilège conféré aux bateliers Hessois.

Ainsi la libre navigation, sur tout le cours du Rhin, pourrait être rendue de fait illusoire pour tous ces États, et le traité de 1831 ne serait plus qu'un monopole au profit de quelques contractans plus avantageusement situés que d'autres.

Or



Or matériellement et raisonnablement, le traité fondateur de la liberté de la navigation pour tous et pour chacun, ne peut pas avoir autorisé un pareil état des choses: car qui veut le but, veut aussi les moyens qui sont la concurrence et l'égalité.

Car le commerce, suivant la voie du bon marché, accordera de préférence ses transports aux bateliers qui s'en chargeront au fret le plus bas, et comme le fret le plus bas peut être offert par ceux qui n'ont pas d'octroi à payer, il en résulte que tous les autres bateliers sont exclus des transports.

Ainsi d'une part, la concurrence n'est plus possible entre tous les bateliers du Rhin, et d'autre part, disparaît avec elle la liberté de la navigation, la liberté des associations de ville à ville, et tout le traité lui-même.

En effet, dans l'état actuel des choses sur le Rhin prussien et hollandais, aucun batelier français ne peut concourir avec les bateliers privilégiés, de sorte que de fait l'accès en Prusse et en Hollande leur est indirectement interdit. Ainsi si un batelier français voulait transporter en Hollande des marchandises chargées à Mannheim et de l'espèce de celles admises à franchise en Prusse, force lui serait, ou de les confier à un batelier privilégié, à partir de son entrée sur le territoire prussien, ou de prendre à sa charge seule, l'octroi que lui seul a aussi à payer. Si les dispositions de l'article 32 pouvaient autoriser un pareil état des choses, ne serait ce pas faire indirectement, et sous l'égide des exemptions de l'octroi, le système des relâches forcées que le traité de 1831 a formellement aboli.

Car l'article 43 dit textuellement:

„Le patron ou conducteur admis à la navigation du  
„Rhin et y naviguant, ne pourra nulle part être con-  
„traint à décharger malgré lui, ou à transférer son chargement  
sur d'autres

„ sur d'autres embarcations „.

Or actuellement, et dans l'exemple sus allégué, le batelier français ne serait-il pas contraint, et malgré lui, d'interrompre sa course à partir du territoire prussien, et de transférer son chargement sur une embarcation privilégiée?

„ Le dit article ajoute ensuite :

„ En conséquence, tous les droits, privilèges et usages qui  
„ sont en opposition directe ou indirecte avec la présente  
„ disposition, établis dans les ports ou dans tout autre endroit  
„ sur le Rhin jusqu'à la mer, soit en faveur d'une  
„ association de patrons ou conducteurs pour favoriser  
„ les chargemens par un tour de rôle usité parmi eux,  
„ soit pour toute autre cause, sont et demeureront sup-  
„ primés, sans qu'il en puisse être rétabli, sous quelque  
„ dénomination que ce soit „.

Enfin, et en raisonnant toujours d'après le même exemple, le système des pavillons privilégiés n'est-il pas en opposition indirecte avec le système de la liberté défini par l'article 43, et n'est-ce pas favoriser, en faveur des bateliers hollandais, prussiens, hessois, bavarois et badois, les chargemens qui ne doivent l'être, ni pour un tour de rôle, ni pour toute autre cause? Et enfin n'est-ce pas rétabli, sous la dénomination d'exemptions ou de franchises, un privilège qui ne peut être rétabli, sous quelque dénomi-  
nation que ce soit?

Indépendamment de l'autorité du traité, on alléguera encore l'autorité d'un de ses auteurs, celle du Président Deilus.

Dans une lettre de Cologne, 1<sup>er</sup> septembre 1831, adressée à son collègue de Bavière, ce Commissaire Prussien écrit :

„ Les hollandais commencent à mettre à jour leurs  
„ intentions d'actère du Rhin hollandais, la navigation  
„ des Etats Rhénans „.

„ Les houilles pouvaient entrer librement par  
„ terre et par eau. Maintenant elles sont  
„ soumises „

„soumises à l'entrée par bateau étranger, à un droit de  
„2 florins et de 13 p<sup>o</sup> de Syndicat par 100 Kil., ce qui  
„fait 2 Thalers 12 gros par Last, tandis que tout le  
„frêt depuis la Ruhr ne comporte pas même 2 Thalers  
„par Last. Cette disposition est en contradiction  
„avec l'article 3<sup>o</sup> du Règlement du Rhin, parce qu'elle  
„détruirait pour le commerce les avantages de la con-  
„currence de la navigation.”

„ En Prusse on a affranchi du paiement des droits  
„d'octroi du Rhin:

„ 1<sup>o</sup> Les transports intermédiaires entre Emmerich et  
„ Coblenz.

„ 2<sup>o</sup> Les importations et les exportations prussiennes  
„ sans faire de distinction entre le pavillon national  
„ et le pavillon étranger. Mais l'exclusion des étrangers  
„ deviendrait une nécessité pour le Gouvernement, si des  
„ préférences étrangères devaient être adoptées contre les  
„ bateliers prussiens.”

Or le système des pavillons privilégiés ne détruit  
il pas moins pour le commerce les avantages de la con-  
currence de la navigation, et la position actuelle  
des Etats réclamants vis-à-vis de la Prusse, n'est-elle  
pas, quant aux effets, exactement celle contre laquelle la  
Prusse alors réclamait vis-à-vis de la Hollande?

„ Mais, dira-t-on, M<sup>o</sup> le Président Delius n'a pas  
„ argué de l'article 3<sup>o</sup>, mais de l'article 3<sup>o</sup>, d'après lequel  
„ la Hollande ne pouvait pas grever l'entrée des houilles  
„ par le Rhin, d'un droit plus élevé qu'à l'entrée par  
„ terre, et par là, n'a-t-il pas précisément reconnu à  
„ l'avance l'application qui a été faite plus tard des  
„ dispositions de l'article 3<sup>o</sup> dans l'ordre de Cabinet de 1836.”

On répondra, en premier lieu, que la Hollande n'avait  
pas élevé les droits à l'entrée par le Rhin sous pavillon  
national, mais seulement sous pavillon étranger, de  
sorte qu'il n'existait de différence entre les droits d'entrée  
par terre

par terre et ceux par le Rhin, qu'à l'égard des bâtimens étrangers.

Ci. M<sup>e</sup>. Delius ne pouvait donc argumenter de l'article 37, qu'autant qu'il admettait préalablement le principe de légalité des pavillons, principe qu'il invoquait simultanément, puis qu'il réclamait, contre les préférences étrangères accordées contre les bateliers prussiens.

Enfin, ajoutera-t-on encore, comment est-il à penser que M<sup>e</sup>. Delius eût reconnu à la Hollande, sous le rapport de l'octroi du Rhin, un droit qu'il lui conteste sous le rapport de ses droits de Douane, complètement étrangers au traité, parce que, dit-il, « la différence entre les pavillons » d'ouvrirait pour le commerce, les avantages de la concurrence. « N'est ce pas d'ailleurs aboutir également à l'élévation » des droits d'entrée par la voie du Rhin, et au même » résultat destructif de la concurrence, lorsqu'on établit » des franchises de l'octroi du Rhin, en faveur des » bateliers nationaux, et à l'exclusion des bateliers » étrangers. » ?

Sous ce rapport, et en concluant par analogie, le nom fait si peu à la chose, que c'est grâce au régime actuel du privilège que les marchandises françaises de l'espèce de celles qui, par le tarif des Douanes, sont admises à la franchise des droits d'entrée en Prusse, payent actuellement par Last, pour le parcours du Rhin prussien, sous pavillon français, 22 francs 80 C<sup>ts</sup> au droit entier, tandis qu'elles continuent de rester libres à l'importation comme au transit, par terre, ou sous pavillon privilégié d'un autre Etat Riverain.

N'est ce donc pas rendre, pour les bateliers français, l'entrée des marchandises françaises plus onéreuse par la voie du Rhin que par celle de terre, et n'est ce pas faire en Prusse, sous le rapport de l'octroi, ce qui a été fait en Hollande, sous le rapport des Douanes ?

Enfin, et revenant à la pièce citée, n'est ce pas pour mieux faire ressortir encore l'illegalité de la faveur accordée aux bateliers

bateliers hollandais, que l'on voit ensuite M<sup>r</sup>. Delius expliquer  
complètement sa pensée, en opposant l'exemple contraire  
de la Prusse qui, accorde la franchise aux transports inter-  
" ..médiares comme aux importations et aux exportations  
" Prussiennes, sans distinction entre le pavillon national  
" et le pavillon étranger."

Ainsi le principe de l'égalité des pavillons était, selon  
lui, la règle, parce qu'un principe contraire aurait été la destruc-  
tion de la concurrence et par conséquent de la liberté de  
la navigation.

Au surplus, et pour démontrer par subordination que le  
principe de l'égalité des pavillons était, d'après la pensée du  
Commissaire Prussien, préexistant au principe de l'article 37,  
nous ajouterons que, lors des discussions sur le traité, le Com-  
missaire Badois avait élevé une objection à l'occasion  
du dernier alinéa de l'article 37 ainsi conçu:

" Cependant les marchandises importées ou exportées par  
" le Rhin ne pourront en aucun cas, être assujetties à  
" des droits plus forts que celles de même nature importées  
" ou exportées par terre"  
en déclarant que son Gouvernement entendait cet alinéa  
dans ce sens:

" qu'aucun Etat Riveain n'ait la faculté de fixer ses droits  
" d'entrée ou de sortie sur la frontière du Rhin, plus haut  
" qu'aux autres frontières, dans l'intention d'entraver, par  
" une telle mesure, le transport des marchandises sur le  
" Rhin, et  
" qu'en conséquence le droit d'établir, par exception, des tarifs locaux sur celles  
" des frontières où l'intérêt public l'exige, ne saurait être contesté à aucun  
" Gouvernement, de même ce droit ne saurait lui être soustrait sur la frontière du Rhin."

Sur les explications données par les Commissaires de Prusse  
et des Pays Bas, la Commission répondit que le dit alinéa ne  
devait avoir d'autre sens que

" d'empêcher, de la part des Gouvernements, qu'une marchandise,  
" à laquelle, pour arriver au lieu de sa destination, la route  
ou

„ ou par terre ou par le Rhin était ouverte pour l'importation  
„ ou l'exportation, ne soit, par le seul fait d'avoir choisi la  
„ dernière route, assujettie à un droit plus élevé que celui qui  
„ aurait été à payer de la même marchandise de mêmes qualité  
„ et origine, lorsque par terre, elle passe la frontière en entrant  
„ ou en sortant „.

Or comme dans le cas spécial de la Hollande, l'entrée des houilles par le Rhin était gravée de droits plus élevés qu'à l'entrée par terre, non par le seul fait d'avoir choisi cette dernière route, mais par le seul fait d'avoir emprunté un pavillon étranger, on voit donc que, sans le principe de l'égalité des pavillons, la Hollande aurait été en quelque sorte, dans son droit.

Ainsi M. Deilus réclamait ce principe comme préexistant, comme la règle fondamentale du traité, parce qu'un principe contraire aurait été la destruction de la concurrence.

En effet l'article 48 établit la concurrence d'une manière illimitée pour le Commerce comme pour les bateliers, car il y est dit :

„ de même que les négociants pourront faire leur choix parmi  
„ plusieurs patrons ou conducteurs, sans égard à leur domicile,  
„ de même le patron ou conducteur aura la faculté d'accepter  
„ ou de refuser les offres des chargemens qui lui sont faites „.

Or en présence du système des pavillons privilégiés, cette faculté n'est elle pas illusoire de fait, d'une part pour le négociant, puisque pour profiter de la franchise et tenir concurrence, il est obligé de choisir parmi ces bateliers privilégiés qui dès lors exercent un monopole, ainsi en ayant égard à leur domicile ou à leur nationalité, et d'autre part, pour le batelier, auquel les circonstances de favorable dans lesquelles il est placé exceptionnellement, ne lui permettent plus d'accepter les offres qui lui sont faites.

Le système des pavillons privilégiés annule de plus la latitude conférée par l'article 49 „ de contracter de ville à ville, avec tel nombre de bateliers,  
„ des engagements à terme, afin d'établir par cette voie un tour de rôle  
„ propre à assurer au commerce et aux patrons un  
prompt

prompt chargement de retour, toutes les fois qu'ils arrivent  
" dans un port "

Dans l'état des choses sur le Rhin Hollandais et Prus-  
sien, les villes, dont les bateliers sont dans la classe des pavil-  
lons non privilégiés, ne peuvent pas contracter de tour de rôle.

Ainsi si Rotterdam ou Cologne trouvait intérêt à con-  
tracter avec Strasbourg, et réciproquement, le système  
des pavillons privilégiés, en excluant les bateliers fran-  
çais des avantages conférés aux bateliers nationaux de ces  
deux pays, rendrait un tour de rôle réciproquement  
impossible.

Et il serait encore impossible, puisque d'après l'article 50  
" dans les villes où un pareil tour de rôle sera établi, il sera  
" libre à chaque négociant, ainsi qu'à, chaque batelier de  
" prendre part à cette association ou de s'y refuser. "

Ainsi Cologne et Strasbourg auront contracté ensemble: com-  
ment alors, avec le système des pavillons privilégiés en Prusse,  
sera-t-il libre aux bateliers français de prendre part à cette  
association; et ce système ne détruit-il pas directement la  
liberté de faire que leur confère l'article 49?

Ainsi, en réalité, il ne leur reste que l'alternative  
de s'abstenir forcément.

Enfin, comment peut on admettre que le même trai-  
té qui, d'un côté, défend d'exclure un batelier dans  
les arrangements de ville à ville, et qui partout a  
établi la concurrence la plus illimitée pour le négociant  
comme pour le batelier, autorise ensuite d'un autre côté  
à restreindre, sous un autre titre, cette liberté au point  
d'annuler la concurrence, non seulement de ville à ville,  
de batelier à batelier, mais d'Etat à Etat, en faisant du  
privilege et de ses conséquences, le principe pratique sur  
le Rhin?

Il serait donc démontré, d'après ce qui précède, que le  
système des pavillons privilégiés, tel qu'il a été introduit  
sur le Rhin Prussien par l'ordre de Cabinet du 28 Décembre 1834  
et sur le

et sur le Rhin hollandais par le traité du 3 Juin 1837, est subversif des dispositions fondamentales du traité du Rhin, le quel repose sur la liberté comme but, et sur la concurrence et l'égalité, comme moyens.

Sous le rapport du droit, le Gouvernement français est donc pleinement en position de réclamer l'assimilation du pavillon français au pavillon prussien et hollandais, et son admission aux bénéfices des exemptions et modérations des droits de navigation établies sur le Rhin de ces deux pays.

Il ne l'est pas moins sous le rapport de l'équité.

Car, en remontant à l'origine de la contestation et des motifs de l'ordre de Cabinet de 1836, on trouve " que " l'exclusion des étrangers deviendrait une nécessité " pour le Gouvernement, si des préférences étrangères devaient " être adoptées contre les bateliers prussiens ".

De là nécessité ou prétexte d'exclure les bateliers hollandais.

Quant à la France, il n'existait ni prétexte ni motif.

En effet l'exclusion des ses bateliers a été prononcée au moment même où le Gouvernement du Roi s'occupait de faire stipuler d'une manière conventionnelle, pour le parcours du Rhin Français depuis la Lauter jusqu'à Strasbourg, la franchise complète de l'octroi du Rhin, qui avait été introduite provisoirement dès 1833, pour toutes les marchandises quelconques d'importation, d'exportation, et même de transit, sans distinction aucune des pavillons Riverains sous lesquels elles étaient transportées.

Ainsi dès 1833, la France avait adopté, pour ses franchises, le principe pratiqué en Prusse jusqu'en mars 1837, de sorte que l'exclusion du pavillon français était d'autant plus inattendue que, loin d'avoir été fait en France quelque chose qui pût la provoquer, tout avait été disposé au contraire pour assurer à ses bateliers l'assimilation



l'assimilation d'après le système de la Prusse, et qu'enfin une interruption aussi subite des rapports précédens n'a été précédée d'aucune plainte, d'aucune demande préalable ou d'une manifestation quelconque, soit à Mayence, soit ailleurs.

C'est donc au double titre du droit et de l'équité, que le Gov<sup>t</sup> français réclame pour ses bateliers, l'assimilation qui leur est actuellement refusée sur le Rhin prussien et hollandais.

in  
traité  
sur  
is  
mi.  
et  
tions  
le  
té.  
et  
que  
té  
avaient  
liers  
ni  
cée  
i  
ction.  
la  
di  
ement  
tation  
une  
cortés  
ses  
mars  
fait  
en  
vait  
iers  
n